

CODE	Adviesverlenende instantie	RMP	MER	Generiek Vlaanderen	onderwerp / trefwoord	Gebundeld antwoorden	Inhoud (letterlijke passage)	antwoord / motivatie	verwerking in RMP nodig?	verwerking in plan-MER nodig?	Status
1a	burger 1	x			Duurzame modi		Over het algemeen ben ik tevreden met de voorgestelde acties die men wenst te ondernemen. Alleen mis ik een oplossing voor de dagelijkse route die vele pendelaars moeten nemen naar hun school- of werkomgeving. Voorbeeld: Iemand die afkomstig is van Bocholt/Kinrooi en dagelijks naar Pelt/Lommel moet pendelen, heeft weinig opties buiten de wagen te nemen. •Been spoorwegen, •Been grote gewestwegen, •Betsafstand is >15km + fietsnelweg 71 maakt een omweg via het kanaal.	Het RMP heeft het maken van een 'kwaliteitsprong van het fietsparadijs' als expliciete ambitie opgenomen. Zo willen we inzetten op een dicht netwerk van fietssnelwegen, bovenlokale en lokale routes om zo meer Limburgers te laten overstappen op de duurzame fiets. In het RMP zijn er verschillende routes tussen o.a. Bocholt/Kinrooi en Pelt/Lommel geselecteerd. Het is de ambitie om deze binnen een redelijke termijn uit te bouwen volgens de geldende normering zoals opgenomen in het vademecum Fiets. Een deel van deze routes vallen onder de verantwoordelijkheid van de lokale besturen, maar deze inspanningen zullen vanuit de Vervoerregio ondersteund worden. Openbaar vervoer: Wat het openbaar vervoer betreft, streven we ernaar de frequentie van de regionale verbinding tussen Lommel, Pelt en Bocholt op zijn minst tot elke 30 minuten te verhogen. We streven naar verbeteringen op zowel deze specifieke lijn als andere regionale routes. Wegennet: We pakken de verkeerssituatie aan via twee sporen. Enerzijds, kijken we naar mogelijkheden om het hoofdwegennet te optimaliseren, onder andere door te onderzoeken of de doortrekking van de N71 tussen Pelt (aansluiting N74) en Weert kan helpen om de verkeersdrukte in de kernen van Pelt en Hamont te verminderen. Anderzijds, streven we ernaar ongewenst doorgaand (zwaar) verkeer op de door u genoemde routes te ontmoedigen en deze te begeleiden naar het dragende wegennet. Daarnaast worden de betrokken gemeenten aangemoedigd om intergemeentelijke samenwerking op te zetten om snelheidsbepalende en circulatiemaatregelen te nemen. Bij al deze inspanningen is de verkeersveiligheid, met name voor fietsers, van het grootste belang.	/	/	
1b	burger 1	x			Verkeersveiligheid		In de praktijk moet men eerst met de wagen de drukke dorpskernen Bocholt - Kaulille - Herent doorkruisen. Men doorkruist ook 3 schoolomgevingen, waardoor de snelheid terecht beperkt wordt tot 30km/u, maar dat komt niet ten goede voor pendeltijd. (22min => 44km/u volgens "google maps"). Er worden ook nog enkele gevaarlijke kruispunten doorkruist, waar scholieren ook nog hun weg tussen vinden: - 5-armig kruispunt Kaulille, - kruispunt Kolis en Peerderbaan. Tot slot moet men de ring rond Overpelt geraken, met de vele stoplichten en rondpunten. De oplossing weet ik niet, maar het wordt ieder jaar drukker op deze route. Hopelijk wordt het als nog bekeken.				
2	Borgloon	x					De gemeenteraad neemt kennis van het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Limburg en van de verdere stappen.	/	/		
3	Tongeren	x					De Gemeenteraad gaat akkoord met het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan, gehecht als bijlage aan de nota, en neemt kennis van de verdere stappen.	/	/		
4	Dilsen-Stokkem	x					De gemeenteraad brengt een gunstig advies uit inzake het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan Limburg.	/	/		
5	Genk	x			STOP-principe		De gemeenteraad keurt het regionaal mobiliteitsplan goed, maar vraagt aandacht voor de volgende drie punten volgens het STOP-principe: • Fietsen: aanpassing bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) Noordlaan • Openbaar vervoer: extra aandacht voor de goede bereikbaarheid voor de schoolgaande jeugd naar de scholencampussen	/	/		
6	As	x					De gemeenteraad adviseert dit regionaal mobiliteitsplan (RMP) gunstig	/	/		
7	Bocholt	x					De gemeenteraad verleent positief advies aan het voorlopig ontwerp van het Ruimtelijk Mobiliteitsplan (RMP).	/	/		
8	Hoeseelt	x			OV-plan		Een gunstig advies verlenen aan het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan mits garantie van de frequentieverhoging van 1 uur naar ½ uur voor de buslijn Bilzen-Tongeren, zoals aangegeven in het actieplan.	/	/		
9a	Bilzen	x			Leefbaarheid	Leefbaarheid N730 Munsterbilzen	De gemeenteraad keurt het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan Limburg goed mits vermelding van volgende voorwaarden: De Stad vraagt om in het actieplan extra aandacht te geven aan onderzoek naar concrete leefbaarheidsmaatregelen voor Munsterbilzen en om het ongewenste doorgaande (vracht)verkeer op de doortocht (N730) door Munsterbilzen terug te dringen. Expliciet vraagt de stad Bilzen om minstens: o het onderzoek en de implementatie van een digitale vrachtwagensluis verder op te nemen in het actieplan. o samen met de stad Bilzen een stappen- en implementatieplan uit te tekenen in functie van het verbeteren van de leef- en doorwaadbaarheid van Munsterbilzen centrum, zodat de N730 haar rol kan opnemen conform de haar toeewezen functie in het ontwerp RMP.	/	/		
9b	Bilzen	x			OV-plan		De Stad vraagt om in het actieplan extra aandacht te geven aan de vraag naar een reguliere buslijn op de verbinding Bilzen-Riemst, dewelke vandaag op de wenslijst geplaatst werd.	/	/		
10a	Tessenderlo	x			OV-plan		Het regionaal mobiliteitsplan wordt goedgekeurd mits de adviezen hieronder in acht worden genomen. Vanuit de gemeenteraad wordt opgemerkt dat een modal shift sneller gerealiseerd zal worden indien het openbaar vervoer aanbod aan de wensen van de verschillende gebruikers tegemoet komt. Binnen de gemeentegrenzen van Tessenderlo is op dat vlak een duidelijk haat terug te vinden in het huidige openbaar vervoer netwerk en dit zal niet opgelost worden bij de invoering van het nieuwe basisbereikbaarheidsprincipe. Het gehucht Schoot blijft namelijk links liggen. Er kan niet verwacht worden dat tientallen studenten uit dit gehucht moeten terugvallen op het vervoer op maat dat voor iedere schooldag afzonderlijk gereserveerd dient te worden. Voor hen is een vaste verbinding nodig die hen de vrijheid biedt om zich vanuit Schoot te verplaatsen en terug. Ondanks dat hier in het verleden reeds melding van werd gemaakt en geen gehoor aan werd gegeven, wenst de gemeenteraad dit nogmaals aan te kaarten.	/	/		
10b	Tessenderlo	x			Overdracht gewestwegen		Verder wil de gemeenteraad erop wijzen dat een eventuele overdracht van bevoegdheden van gewestwegen naar de gemeente in de toekomst enkel wordt goedgekeurd indien de weg in orde is en voldoet aan alle normen. Het budget dat werd voorzien voor het onderhoud van de wegenis moet eveneens worden overgedragen opdat de gemeente over voldoende middelen beschikt om deze taak op zich te nemen.	/	/		
11	Kortessem	x					De gemeenteraad neemt kennis van de uiteenzetting aangaande het Regionaal Mobiliteitsplan Limburg en verleent een positief advies	/	/		

12	Vervoerregio Leuven	x		Wegencategorisering	Categorisering N80 Sint-Truiden/E40	Gefeliciteerd met de uitwerking, de voorlopige vaststelling en het openbaar onderzoek van het regionale mobiliteitsplan voor de vervoerregio Limburg. We willen graag een specifieke afwijking signaleren tussen voorliggend plan en de huidige versie van het RMP voor VVR Leuven. Dit betreft de categorisering van de N80 tussen Sint-Truiden en de E40. We lezen in het RMP dat er wordt geopteerd om de N80 als regionale weg te zien, met als argumentatie dat uit de modelberekeningen blijkt dat er nauwelijks verschil is in het gebruik tussen de N3 en de N80, als verbinding tussen Sint-Truiden en de E40. We leggen u graag onze data voor (zie bijlage): -De N80 thv. Walshoutem kende in 2014 in totaal ca. 5.300 voertuigen op dagbasis (telling AWV, zie bijlage). Bron: startnota N80 Walshoutem -De N3 thv. Hakendover kende in 2014 in totaal ca. 18.955 voertuigen op dagbasis (per werkdag, 6-22u). Volgens het kentekenonderzoek dat cel Leuven voor MOW in 2014 uitvoerde, zijn er daarvan 6.133 afkomstig uit Limburg (meetpunt nabij provinciegrens thv. Zoutleeuw). Bron: kentekenonderzoek Tienen 2014. We leiden daaruit af dat er op de N3 ca. 3 tot 4 keer zoveel verkeer rijdt dan op de N80. Er is alleen al meer regionaal doorgaand verkeer op de N3 dan de totale hoeveelheid verkeer op de N80. Het lijkt ons dan ook aangewezen om de categorisering van de N80 lager te zien. We stellen voor hier de categorisering als een interlokale weg te volgen, zodat het RMP van VVR Leuven en Limburg hier overeenkomen.	In het RMP zal de N80 tussen Sint-Truiden en de E40 aangepast worden als interlokale weg.	Herziening wegcategorisering N80 als interlokale weg	/		Aangepast op kaart
13	Diepenbeek	x		Wegencategorisering		De gemeenteraad adviseert het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) gunstig maar verwijst in haar adviesverlening naar het CBS besluit d.d. 19 juli 2022 houdende de adviesvraag m.b.t. de selectie van de Vlaamse Hoofdwegen door de Vlaamse Regering en benadrukt wederom de problematiek van Lutselus.	We verwijzen naar actie M03-71 - waarbij sterk benadrukt wordt dat leefbaarheid en verkeersveiligheid in Lutselus een belangrijk aandachtspunt is waar in de voorziede planperiode van het RMP werk van gemaakt dient te worden.	/	/		
14	Voeren	x		Fiets		De gemeenteraad adviseert positief over het Regionaal Mobiliteitsplan 2030-2050		/	/		
15	Visé			Fiets		Considérant que la Province du Limbourg Beige et donc la Région de Transport du Limbourg a la particularité d'être scindée en deux parties par le territoire Wallon de la Ville de Visé; qu'il apparaît que, selon toute logique, une liaison cyclable rapide entre les Fourons et le reste du Limbourg devrait passer par le territoire de la Ville de Visé et son pont sur la Meuse à hauteur de Lixhe; À l'unanimité, DÉCIDE: Article unique: Le collège communal de la Ville de Visé souhaite informer le Conseil de la Région de Transport du Limbourg qu'il a pleinement conscience de l'importance que peut revêtir cette liaison pour nos voisins Limbourgeois et que, dans la mesure du possible, il tiendra compte de eet aspect dans ses recommandations pour de futurs projets en matière de mobilité cyclable. Un tel projet est effectivement envisagé avec la réduction deux bandes de trafic de la rue des Cimentiers (N602), en ce compris la traversée de la Meuse sur le pont-barrage de Lixhe et l'établissement d'une voirie cyclable en lieu et place des deux bandes supprimées.	De plannen van de stad Visé om de fietsinfrastructuur te verbeteren, met name door de aanleg van een fietspad op de plaats van de twee verwijderde rijstroken op de Rue des Cimentiers (N602) en de brug over de Maas, zullen een aanzienlijke bijdrage leveren aan de verbetering van de fietsmobiliteit in de regio.	/	/		
16	Lommel	x				De gemeenteraad gaat akkoord met het voorstel tot advies op het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan en beslist dit als formeel advies in kader van de adviesronde over te maken aan de vervoerregio Limburg.		/	/		
17	Alken	x				De gemeenteraad geeft een gunstig advies voor het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan.		/	/		
18a	Provincie Vlaams-Brabant	x	x	Modal Shift		Vanuit het provinciale mobiliteitsbeleid worden volgende opmerkingen geformuleerd met het oog op een verdere kwaliteitsverbetering van het plan: • De huidige modal split is 73/27 (27% duurzame verplaatsingen). Het zal een uitdaging zijn om de gewenste modal split te realiseren. Opvallend is dat het (privaat) fietsbezit in de regio hoog ligt. We zien echter dat de gebruikers de fiets voornamelijk gebruiken voor verplaatsing in de vrije tijd. Een combinatie van stimulerende en ontraderende maatregelen zal noodzakelijk zijn om de doelen te bereiken. Na het verslag gehoord te hebben van Ann Schevenels, als lid van de deputatie, beslist de deputatie: Het Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan met bijbehorend Ontwerp Plan-MER, zoals vastgesteld door de Vervoerregioraad Limburg en de Vlaamse Minister van Mobiliteit & Openbare Werken, gunstig te adviseren indien rekening gehouden wordt met opmerkingen zoals geformuleerd in het besluit met kenmerk RMT-RUBY-MER2023-00024-DEP-01.	Het RMP is opgebouwd volgens 3 pijlers, mobiliteitsaanbod, ruimte en gedrag. Binnen het RMP wordt de noodzaak tot de realisatie van een mental shift ook sterk erkend. Zo zullen er in de nabije toekomst extra maatregelen moeten uitgewerkt worden om o.a. de Limburgers voor hun functionele verplaatsingen meer de fiets te doen gebruiken. Met betrekking tot de aangehaalde BFF-routes zijn we ons ook bewust van de mogelijke conflictpunten die het bereiken van de kwaliteit van een fietswiel kunnen belemmeren. De suggestie om te leren van gelijkaardige analyses zoals die worden uitgevoerd binnen Regionet Leuven wordt zeer gewaardeerd. Voor de realisatie van deze grensoverschrijdende verbindingen zal er intensief samen gewerkt worden met alle betrokken partijen.	/	/		
18b	Provincie Vlaams-Brabant	x	x	Fiets		"Vanuit het provinciale mobiliteitsbeleid worden volgende opmerkingen geformuleerd met het oog op een verdere kwaliteitsverbetering van het plan: • Een aantal BFF-routes worden aangeduid als "op te waarderen tot fietswiel". Zonder in te gaan op de specifieke selecties en de details van deze routes, valt op dat het vaak gaat over routes met relatief veel conflictpunten, wat het realiseren van de kwaliteit van een fietswiel niet evident maakt. Binnen het Strategisch Project Regionet Leuven werkt de provincie Vlaams-Brabant mee aan een gelijkaardige analyse voor de F9 tussen Leuven en Diest en een aantal andere trajecten. Onder de noemer "doorfietsroute" worden de trajecten op maat bestudeerd om de beste mogelijke oplossing te vinden voor elk segment. Dit gebeurt samen met de gemeenten om lokale realisaties en een overkoepelende beeldentaal met elkaar te verbinden. Indien gewenst kunnen de provinciale diensten hier bijkomende informatie over aanbieden. Na het verslag gehoord te hebben van Ann Schevenels, als lid van de deputatie, beslist de deputatie: Het Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan met bijbehorend Ontwerp Plan-MER, zoals vastgesteld door de Vervoerregioraad Limburg en de Vlaamse Minister van Mobiliteit & Openbare Werken, gunstig te adviseren indien rekening gehouden wordt met opmerkingen zoals geformuleerd in het besluit met kenmerk RMT-RUBY-MER2023-00024-DEP-01."		/	/		
19	Pelt	x				De gemeenteraad van Pelt formuleert een gunstig advies over het voorontwerp "Regionaal Mobiliteitsplan Limburg", zoals goedgekeurd door de Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken op 8 mei 2023.		/	/		

20a	NMBS	x	x	x	trekker/initiatiefnemer	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.	Binnen de werking van de vervoerregioaard hebben we respect voor de eigen strategieën, visies, plannings, ... Acties die opgenomen worden om de spoorontsluiting van Limburg te verbeteren dienen dan ook zo gelezen te worden. Het is uitermate positief dat de NMBS een actieve rol speelt binnen de werking van de vervoerregioaard.	/	/		
20b	NMBS	x	x	x	Stations en stationsomgevingen	NMBS hanteert haar eigen strategieën, visie en timing wat betreft de vernieuwing van stations en stationsomgevingen (autonome toegankelijkheid, onthaal reizigers, fietsenstallingen, autoparkings, ...), maar streeft wel naar synergie om ook de uitdagingen op vlak van mobiliteit binnen het kader van de RMP's mogelijk te maken.	De NMBS zal toegevoegd worden als partner bij acties die in en of nabij stationsomgevingen zijn gepland, of op grond van NMBS. We zijn voorstander om nauw samen te werken met alle relevante belanghebbenden om onze gezamenlijke mobiliteitsdoelen te bereiken. De NMBS zal betrokken worden bij de besproken acties.	/	/		
20c	NMBS	x	x		Stations en stationsomgevingen	Wanneer er acties (bv. Hoppinpunten, fietsenwageng...) 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 erkennen ook dat de acties die in het regionaal mobiliteitsplan worden voorgesteld in overeenstemming moeten zijn met de voorwaarden en richtlijnen die in het contract van Openbare Dienst zijn opgenomen. De opmerkingen over de timing van het vervoersplan en de mogelijkheden voor wijzigingen in het aanbod zijn ook genoteerd.	/	/		
20d	NMBS	x	x		Contract van Openbare Dienst en vervoersplan	Sinds 01/01/2023 geldt het nieuwe Contract van Openbare Dienst tussen NMBS en de federale overheid. Dit contract loopt tot 2032. NMBS wijst erop dat de acties opgenomen in het mobiliteitsplan niet in tegenstelling mogen zijn met de voorwaarden en richtlijnen die in het contract van Openbare Dienst zijn opgenomen.	We herkennen ook dat de acties die in het regionaal mobiliteitsplan worden voorgesteld in overeenstemming moeten zijn met de voorwaarden en richtlijnen die in het contract van Openbare Dienst zijn opgenomen. De opmerkingen over de timing van het vervoersplan en de mogelijkheden voor wijzigingen in het aanbod zijn ook genoteerd.	/	/		
20e	NMBS	x	x		Contract van Openbare Dienst Station Halen en vervoersplan	In het contract van Openbare Dienst wordt onder andere de procedure omschreven voor de aanpassing van het treinaanbod en de opening of sluiting van stations. NMBS moet elke 3 jaar een nieuw vervoersplan opstellen en laten goedkeuren door de regering. Het vervoersplan 12/2023-2026 werd inmiddels goedgekeurd op de Raad van Bestuur van maart 2023. Bijkomende aanpassingen van het aanbod kunnen dus pas bestudeerd worden in het kader van het vervoersplan 12/2026-2029. Ook de eventuele sluiting of opening van stations kan in het kader van het volgende vervoersplan onderzocht worden. NMBS kan geen standpunt innemen over het treinaanbod na afloop van het contract van Openbare Dienst (na 2032).	De haalbaarheidsstudie rondom het station van Halen wordt verschoven naar de middellange termijn. Tijdens de werksessie wordt het punt dat het potentiële station Halen contraproductief zou kunnen zijn, grondig besproken.	/	/		
20f	NMBS	x	x	x	Contract van Openbare Dienst en vervoersplan	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 blijven voorstander van de tariefintegratie, dit zorgt namelijk voor een win-win voor alle huidige en toekomstige OV-gebruikers. Een sterke tariefintegratie waarbij de reizigers maar één ticketje of één abonnement moeten kopen voor hun ketenverplaatsingen verhoogt immers het gebruiksgemak exponentieel. De reiziger ligt niet wakker welke partijen er nu met de bus of de trein rijden, wel van het comfort en gebruiksgemak.	/	/		
20g	NMBS	x	x		Actietabel	NMBS toe te voegen als partner voor de volgende acties: <ul style="list-style-type: none"> • MO1.01 (F75 passeert langs de stations Beringen, Beverlo, Heusden, Zolder, Zonhoven, Leopoldsburg) • MO1.06 (F702 passeert via station Kiewit) • MO1.09 (F74 passeert langs de stations Zonhoven en Neerpelt) • MO1.18 (F791 start in station Tongeren) • MO1.19 (NMBS te betrekken indien stationsomgevingen of gronden van NMBS worden betrokken) • MO1.21 (F70 start in station Bilzen) • MO3.14 (stationsomgeving Lommel) • MO4.04 (verschillende stationsomgevingen, o.a. Hasselt, Diepenbeek, Bilzen) • MO4.05 (verschillende stationsomgevingen, o.a. Genk en Hasselt) • MO4.06 (verschillende stationsomgevingen, o.a. Overpelt en Hasselt) • MO4.12 (verschillende stationsomgevingen) 	We blijven werken aan een goede samenwerking met de NMBS om een efficiënt, duurzaam en inclusief vervoerssysteem in vervoerregio Limburg te bevorderen.	NMBS toevoegen als partner bij deze acties	/	/	Toegevoegd in rood actietabel
20h	NMBS	x	x		Stations en stationsomgevingen	MO2.33 - Onderzoek station Halen o Het enige verschil in treinaanbod in geheel de vervoerregio Limburg tussen de scenario's Leefbaar en Gezond (L&G) en Bereikbaar en Betrouwbaar (B&B) is dat er in het scenario B&B er een station Halen voorzien is en in scenario L&G niet (zie p. 55 en 56 van de Synthesenota). o De modeldoorrekeningen wijzen uit dat door dit station Halen er op de as Hasselt – Aarschot minder treinreizigers zijn dan in het L&G-scenario, vermoedelijk omwille van de toegenomen reistijd voor andere treinreizigers (zie p. 89 van de Synthesenota). o Het onderbouwde logische besluit dat een station Halen contraproductief is, wordt als volgt geformuleerd op p. 91 van de Synthesenota: "De modelresultaten geven een onduidelijk beeld wanneer het gaat over de effecten van het toevoegen van een treinstopplaats ter hoogte Halen nabij de kruising van spoorlijn 35 met de E314. Er dient dus verder onderzoek te gebeuren naar de wenselijkheid en effectiviteit van deze bijkomende stopplaats." o Dit wordt nogmaals herhaald op p. 95 van de Synthesenota: "de noodzaak van een bijkomend station in Halen dient verder onderzocht te worden via een potentiëleonderzoek door de NMBS. Ook de ruimtelijke inpasbaarheid vormt hierbij een aandachtspunt." o In actiepunt 33 van het RMP staat dan uiteindelijk: "Onderzoek station Halen: Onderzoek door NMBS en onderzoek naar ruimtelijke inpasbaarheid." o Het potentiële station Halen werd door de Vervoerregio Limburg bestudeerd, gebruikmakend van een doorrekening in het Vlaams Verkeersmodel, het performantst beschikbare instrument. Het resultaat was duidelijk negatief waardoor actiepunt 33 niet gerechtvaardigd is en we adviseerden dan ook om dit actiepunt te schrappen.	Actie Halen Station verplaatsen naar MLT	/	/	Aangepast in rood actietabel	
20i	NMBS	x	x	x	Actietabel - Tarieven	G4.22: een geïntegreerd systeem van tarieven en abonnementen. NMBS heeft geen verdere plannen voor tariefintegratie, maar we onderzoeken wel mogelijkheden om de aankoop van het gehele traject door de klant zo eenvoudig mogelijk te maken.		/	/		
20j	NMBS	x	x	x	Actietabel - Tarieven	G4.23: beschikbaarheid en prijs inclusief doelgroepenvervoer. NMBS heeft nu al een divers aanbod voor verschillende doelgroepen		/	/		
21a	burger 2	x			Algemeen	Vooreerst verdient het voorontwerp RMP enkele positieve punten van feedback. Het document is – los van nogal wat moeilijk te interpreteren illustraties - overzichtelijk opgebouwd en er zitten heel wat waardevolle principes en doelstellingen in verwerkt. De doelstelling om tegen 2030 te komen tot minstens 40% duurzame verplaatsingen in Limburg en tot een vermindering van 15% van de afgelegde kilometers door auto's en vrachtwagens zou een enorme bijdrage leveren aan de klimaatdoelen van de provincie Limburg. Die mikken op minstens 40% reductie van de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 t.o.v. het referentiejaar 2008. De meest recente metingen voor Limburg - terug te vinden op hun website - toonden nogmaals aan dat de uitstoot van de sector van het particulier en commercieel vervoer sinds het referentiejaar gestaag bleef toenemen, terwijl bijna alle andere sectoren een vermindering boekten. Enkel in 2020, een jaar waarin extreme preventieve COVID-maatregelen golden die de mobiliteit in het algemeen sterk beperkten, was er een daling merkbaar. En zelfs dan was de terugval "maar" 19% t.o.v. 2019. Dit illustreert hoe moeilijk het is om de uitstoot voor deze sector terug te dringen. Alle inspanningen om hieraan bij te dragen, zijn daarom toe te juichen.	Vaststelling waarmee de VVR akkoord is.	/	/		
21b	burger 2	x			Algemeen	Ook de actietabel is overzichtelijk en geeft in een oogopslag belangrijke informatie weer, al is die niet altijd voldoende om zich als lezer een goed inhoudelijk beeld te kunnen vormen. Toch introduceert het voorontwerp van het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) met deze aanpak een nieuw en door belangrijke partners gedragen regionaal perspectief op mobiliteitsbeleid. In die zin sluit het document aan bij een traditie van beleidsplannen die de hoop op een beter georganiseerd, rechtvaardiger en vooral duurzamer samenleving opnieuw kunnen aanwakkeren.	De actietabel is inderdaad bedoeld om een snel overzicht te geven van de geplande maatregelen. Dit leidt soms tot het ontbreken aan inhoudelijke details. Dit zal in de toekomstige updates verbeterd worden.	/	/		

21c	burger 2	x	x	Algemeen	<p>Maar net zoals er een traditie is in het maken van hoopgevende plannen, is er helaas ook een traditie in een onvolledige of dubbelzinnige inzet van bevoegdheden, instrumenten en middelen voor de realisatie ervan. Ik besef dat het niet zo eenvoudig is dit te voorkomen, zeker met de veelheid aan te verzoenen meningen, doelen en bevoegdheden die nodig zijn om dit plan vorm te geven. Maar het gevolg is wel dat er nu naar mijn mening te weinig harde resultaatgaranties ingebouwd zijn, zowel in de aanpak als in het plan zelf. Een voorbeeld hiervan staat al te lezen in het voorwoord (blz. 3). Daarin wordt vermeld dat dit plan bindend is voor de betrokken partijen en dat elke betrokken overheid (investerings)inspanningen zal moeten leveren. Dat bindende karakter wordt echter nergens verder toegelicht, noch worden consequenties of maatregelen bij niet-naleving van afspraken en beloften uitgewerkt.</p> <p>Zoals verderop in het voorwoord zelf te lezen staat, is er geen reden om aan te nemen dat de investeringen automatisch zullen leiden tot het behalen van de vooropgestelde doelen. Gedragswijziging wordt terecht aangehaald als een cruciale factor. Het valt echter sterk te betwijfelen of de doelen kunnen worden behaald wanneer alleen al de Vlaamse overheid haar bevoegdheden niet maximaal benut om deze gedragswijziging te ondersteunen. Haar grote terughoudendheid om met essentiële instrumenten te sturen op het autoverkeer (vb. een impactvolle km-heffing en/of CO2-taksen, ontmoediging i.p.v. nog steeds aanmoediging van bedrijfswagens, nog steeds investeren in bijkomende auto-infrastructuur, subsidies aan fossiele brandstofindustrie...) geven immers een tegenstrijdig signaal. En dat signaal zal zonder twijfel sterk wegen op het mobiliteitsgedrag, net zoals de nog steeds erg auto-gerichte organisatie van onze maatschappij en de alomtegenwoordige commerciële auto-reclames dat blijven doen. Nu is autorijden maar ten dele te vergelijken met de problematiek van het roken, maar er is wel enige grond voor een analoge brede én diepe preventieve beleidsaanpak om tot het doorbreken van onze auto-verslaving te komen. En ook die aanpak zou ons maatschappelijk wel eens een erg positieve kosten-baten kunnen opleveren.</p>	<p>De Vlaamse vooropgestelde doelstellingen waarbij de autokilometers zullen moeten dalen met 15% en de modal shift van 60/40 gehaald moet worden, vormen het uitgangspunt in het RMP. Het RMP wordt geëvalueerd en bijgesteld wanneer de Vlaamse en Limburgse doelstellingen niet gehaald worden. Dit zal o.a. gebeuren op basis van een opvolging van de uitgebreide actietabel, waarin wordt gedefinieerd wie trekker en/of partner is en op welke termijn de actie genomen moet worden. Deze voortgangsrapportage wordt steeds voorgelegd en besproken in de vervoerregioraad (Vlaamse actoren en lokale besturen) om bij te sturen indien nodig.</p> <p>Vanaf het moment dat het RMP goedgekeurd is door de minister, voorziet de regelgeving, dat de minister, zijn/haar GIP voorlegt ter advies aan de vervoerregioraad. Hierdoor kan de vervoerregioraad toezien op deze acties, binnen het GIP, ook de te behalen doelstellingen ondersteunen.</p> <p>We begrijpen de opmerking over de terughoudendheid van de Vlaamse overheid om essentiële instrumenten te gebruiken om gedragsverandering te ondersteunen, zoals het invoeren van rekeningrijden. In kader van het RMP Limburg werd er een doorrekening via het verkeersmodel uitgevoerd waarin we de effecten konden analyseren van de invoering van een gebiedsdekkend parkeerbeleid in Limburg. Dit resulteert in een significante daling van aantal voertuigkilometers en korte verplaatsingen met de wagen. Indien de steden en gemeenten akkoord gaan, wil MOW (als regisseur van deze actie) prioritair deze actie sturend opnemen. Dit betekent binnen de vervoerregio samen met de steden en gemeente het parkeerbeleid verder uitwerken tijdens de werksessies.</p> <p>Voor Vlaanderen werd er ook een doorrekening uitgevoerd om de resultaten van rekeningrijden te analyseren op Vlaams niveau. Hieruit blijkt dat de doelstelling van 15% voertuigkilometerreductie haalbaar is. Het invoeren van rekeningrijden is echter een bevoegdheid van de Vlaamse regering, het is daarom dat dit stuk ter advies is opgenomen in het mobiliteitsplan.</p>	<p>Actie aanpassen, / MOW als trekker</p>	Actie G5.01 aangepast in rood in actietabel
21d	burger 2	x		Natuur	<p>Blz. 19: een van de leidende principes wordt geformuleerd als de 'gezonde en duurzame regio'. In de omschrijving daarvan blijft het aspect natuur echter onderbelicht. Hoewel wordt gesteld dat het beschermen van de natuurkwaliteit – in één adem gekoppeld aan de toeristische aantrekkingskracht – hoog op de agenda staat, wordt dit niet nader toegelicht. Nochtans is er in het plan sprake van heel wat infrastructuurwerken die ongetwijfeld een impact gaan hebben op natuurwaarden in Limburg. Het is onduidelijk hoe men denkt om te gaan met afwegingen op dat vlak. Ik pleit er ook voor om natuur als meer dan alleen een decor of recreatief/sportief gebruiksgoed te definiëren. Specifieke aandacht voor zaken als natuurlijke inrichting van openbaar domein, aangepaste beheer van bermen, frequente en aangepaste over/ondersteekplaatsen voor dieren, het vermijden van lichtinval (komt slechts kort aan bod in actie MD1.30) e.d. kan een behoorlijke positieve impact genereren.</p>	<p>Het is de ambitie van het RMP om substantieel meer Limburgers te laten overstappen op de fiets voor hun korte verplaatsingen onder de 5 km. Vanuit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen weten we immers dat meer dan de helft van alle verplaatsingen niet meer dan 5 km bedragen. Het is in die optiek dan ook dat we binnen het RMP de ambitie meergeschreven hebben om een kwaliteitsprong te maken in het fietsparadijs. Dit behelst de aanleg van nieuwe en het verbeteren van bestaande fietspaden. In kwetsbare gebieden zal dit moeten gebeuren met de nodige zorg voor milieu en natuur. Hiervoor bestaan er ook verschillende instrumenten zoals de passende beoordeling bij de vergunningaanvraag. De vervoerregio pleit er wel voor om milieu en natuur niet te eng te bekijken. De doelstelling om meer Limburgers op de fiets te krijgen heeft uiteraard ook een positieve bijdrage aan o.a. het verbeteren van de lucht- en omgevingskwaliteit, klimaat, Daarnaast kunnen er op termijn als we met zijn allen minder de auto gebruiken extra mogelijkheden vrij komen om bijvoorbeeld te ontharden.</p>	<p>/ /</p>	
21e	burger 2	x		Modal Shift	<p>Blz. 28: m.b.t. de formulering: de vermelde transitie van fossiele naar alternatieve brandstoffen draagt op zich niet bij tot de doelstelling om een modal shift te genereren naar 60% auto / 40% alternatieve vervoerswijzen. Die transitie zal enkel bijdragen tot de doelen op vlak van klimaat (CO2) en milieu (bv. luchtkwaliteit). Voor aanvullende opmerkingen m.b.t. 'mental shift', zie opmerkingen bij blz. 48)</p>	<p>De transitie van fossiele naar alternatieve brandstoffen zal op zich niet leiden tot de gewenste modal shift. Echter, deze transitie is nog steeds een belangrijk element van ons bredere streven naar duurzamere mobiliteit</p>	<p>Kleine tekstuele / aanpassing p. 28 - zero-emissie wagens leiden idd niet naar modal shift</p>	Tekst in word aangepast op pagina 21.
21f	burger 2	x		spoor	<p>Blz. 36: ontduubing van spoorinfrastructuur is duur en vaak ook praktisch zeer moeilijk te realiseren. Een mogelijk innovatief alternatief voor bepaalde lijnen en dan in de eerste plaats voor goederenvervoer zijn moderne varianten van kabelbanen. Hoewel deze nog erg ongebruikelijk zijn in ons land zijn er internationale voorbeelden van performante systemen die grote hoeveelheden vracht – zelfs hele containers – geluidzaam en energiezuinig over grote afstanden verplaatsen. Dit alternatief blijft doorgaans buiten beeld, maar het kan zowel naar efficiëntie, ruimtelijke haalbaarheid én uitstraling een meerwaarde zijn voor Limburg. Firma's als Doppelpayr (https://www.doppelpayr.com/en/systeme/materialsleibahn/) of Poma (https://www.poma.net/en/domain/material-transport/) hebben wereldwijd al vele kabelbaanprojecten ontwikkeld die het equivalent van tientallen of honderden vrachtwagens per dag aan goederen verplaatsen op een goedkope, betrouwbare en veilige manier. Dit kan een zinvolle aanvulling zijn op zowel spoor- als binnenvaartverkeer.</p>	<p>De suggestie voor het gebruik van moderne kabelbanen voor goederenvervoer kan in de toekomst verder onderzocht worden binnen het RMP of binnen het departement MOW.</p>	<p>/ /</p>	
21g	burger 2	x		Modal Shift	<p>Blz. 38: de aan te leggen extra rijstroken op de E313 en E314 lijken oplossingen, maar eigenlijk dragen zij niet bij aan het probleem. Ze verhogen immers opnieuw het comfort van auto- en vrachtwagengebruikers, waardoor de stap naar duurzame alternatieven enkel groter wordt. Het is belangrijk te beseffen dat een overstap er vaak pas komt wanneer er een echte noodzaak gevoeld wordt naar beleving, objectief tijdsverlies, kosten, ongemak. Het is effectiever de investering die naar de rijstroken gaat, te besteden aan de comfortverhoging van alternatieven (zie ook opmerkingen bij blz. 48)</p>	<p>Bij de opmaak van het RMP werd uitgegaan van de door de Vlaamse regering reeds genomen beslissingen. De aanleg van de extra rijstroken op de E313 en E314 om de capaciteit te verhogen waren reeds beslist.</p>	<p>/ /</p>	
21h	burger 2	x		?	<p>Blz. 40: laatste alinea: (ontmoedigend). Hopelijk toch?</p>	<p>Dit is een taalfout, ontmoedigd wordt aangepast naar ontmoedigend.</p>	<p>p. 40 spelfout / corrigeren (ontmoedigend ipv ontmoedigd)</p>	Tekst in word aangepast op pagina 31.
21i	burger 2	x		Logistiek	<p>Blz. 42: er wordt bij logistiek of elders in het plan niet gesproken over de pertinente problematiek van de vele ritten die pakketdiensten dagelijks maken. Daar zijn mits samenwerking van verschillende overheden zeker een beleid en duurzame oplossingen voor uit te werken, maar ze ontbreken hier volledig</p>	<p>De suggestie voor het motiveren van samenwerking tussen de verschillende pakjesdiensten om zo ritten te besparen is zeker een aandachtspunt dat in de toekomst verder onderzocht kan worden binnen het RMP of binnen het departement MOW.</p>	<p>/ /</p>	
21j	burger 2	x		Ruimtelijk Beleid	<p>Blz. 46: Onze ruimtelijke wanorde wordt terecht als een van de belangrijke oorzaken aangeduid voor onze grote (auto)mobilititsbehoefte. Een inhoudelijke link tussen beide beleidsdomeinen is er dus ontgensprekelijk. Alleen heeft het ruimtelijk beleid van de afgelopen decennia om deze wanorde aan te pakken zeer weinig soelaas gebracht. Het is bij uitstek een domein waar de eerder vermelde traditie van hoopvolle plannen met eerder weinig impact speelt. En ook hier zien we trouwens dat de Vlaamse overheid ondermaats en soms tegenstrijdig uitvoering geeft aan dat beleid. Denken we maar aan de 'betonstop' die er geen bleek te zijn, de nieuwe planlastenregeling die een ruimtelijke sanering de facto onbetaalbaar maakt, en zo meer. Dat een koppeling met het ruimtelijk beleid tussen nu en 2050 netto sterk positief zal bijdragen aan de mobiliteitsoplossingen is dan ook 'eerder onwaarschijnlijk' te noemen, ondanks alle goede intenties. Het rekenen op een significante bijdrage aan de doelstellingen is daarom weinig realistisch en zal moeten gecompenseerd worden door extra maatregelen op andere vlakken.</p>	<p>We erkennen de uitdagingen die gepaard gaan met het aanpakken van de ruimtelijke ordening. Daarom werd er bij de opmaak van het RMP intensief samengewerkt met het Provinciebestuur van Limburg, omdat zij verantwoordelijk zijn voor de opmaak van het beleidsplan Ruimte. Beide planningsprocessen verliepen nagenoeg simultaan, waardoor een optimale afstemming mogelijk werd.</p>	<p>/ /</p>	

21k	burger 2	x	Gedrag	<p>Blz. 48: Een veelheid aan factoren bepaalt ons (mobiliteits)gedrag. Begrijpelijker wordt in dit plan niet op alle aspecten ingegaan. Maar enkele zijn toch de moeite waard om verder uit te werken omdat zij een zeer sterke bijdrage kunnen leveren:</p> <p>Convenience: menselijk gedrag begint vaak bij gemakzucht. Dat betekent dat zowel het gewenste gedrag gemakkelijker als het ongewenste gedrag moeilijker maken een effect zal hebben. Dat gemak of ongemak heeft te maken met tal van zaken zoals de duur van de verplaatsing, het comfort van de verplaatsing (bv. ik zit droog, warm of koel, heb mijn radio, kan van deur tot deur geraken...), keuzevrijheid (bv. vertrekmoment, route...), minimale geprojecteerde risico's (bv. veiligheidsuitrusting auto, geen onzekere overstap, privacy...) enz. Hoeveel op een aantal van deze aspecten wordt ingespeeld met dit plan (bv. parkeerbeleid, integrale arrangementen woon-werkverkeer...) blijft er ons inziens nog heel wat onontgonnen potentieel om de factor convenience te verhogen voor gewenste modi en te verlagen voor ongewenste. Eerder werd al verwezen naar het contraproductief werken van de extra rijstroken op de autostrades. Dit geldt ook voor infrastructuurnamen van bepaalde andere verkeersassen en knooppunten in Limburg. Het tegengaan van sluipverkeer kan actiever, het doorknippen van wegen zou frequenter kunnen gebeuren. Net zo belangrijk is het ontmoedigingsbeleid voor de auto is het afbouwen van parkeergelegenheid en dat niet enkel in de binnenstad, maar juist ook bij baanwinkels en shoppingcentra aan de rand die anders hun concurrentievoordeel voor autobedrijvers alleen maar verder uitbouwen. Dit sluit aan bij de bevindingen in dit plan rond het opvoeren van restricties (blz. 54-55) maar dit zou een veel prominenter plaats moeten innemen.</p>	<p>Het verhogen van het gemak van duurzame vervoersalternatieven is essentieel om gedragsverandering te bevorderen. Daarnaast moeten we ook het gebruik van de niet duurzame vervoersalternatieven in de toekomst gaan ontraden. Binnen het RMP is deze basisidee duidelijk opgenomen. Zo willen we bijvoorbeeld de dienstverlening van het openbaar vervoer sterk verbeteren en de actieve vervoerswijzen zoals het fietsen verder stimuleren. De 2de pijler waarop het RMP gebaseerd is, is de realisatie van de mental shift. Hier zullen alle partijen in de nabije toekomst actie moeten in ondernemen. Het is niet alleen Vlaanderen die met initiatieven moet komen, maar ook de steden en gemeenten, het provinciebestuur, het middenveld, de bedrijven, De Vervoerregio Limburg wil hierbij een actieve coördinerende rol in opnemen.</p>	<p>Dit wordt sterker omschreven in het beleidsplan</p>	<p>Alinea toegevoegd op pagina 39 in word-versie.</p>
21l	burger 2	x	Gedrag	<p>Blz. 48: Een veelheid aan factoren bepaalt ons (mobiliteits)gedrag. Begrijpelijker wordt in dit plan niet op alle aspecten ingegaan. Maar enkele zijn toch de moeite waard om verder uit te werken omdat zij een zeer sterke bijdrage kunnen leveren:</p> <p>Peer-groep prikkel en imago: ons gedrag wordt in grote mate bepaald door het gedrag van de mensen rondom ons die we als onze gelijken of meerdere zien, of hun waardering voor bepaalde gedragingen. Nog steeds zien we dat autobezit en -gebruik in de meeste gevallen een statussymbool is. De voorbije jaren is eraan gewerkt om ook de fiets hipper te maken. En dat is tot op zekere hoogte gelukt, al heeft een belangrijk deel van die imago-boost zich vertaald in het vrijetijdsfietsen, niet per se in het functioneel fietsen. Een duurzaam alternatief dat in dit opzicht hopeloos achterblijft is het openbaar vervoer. Landen of regio's waar men dit echt een volwaardige plaats wil laten innemen investeren duidelijk in moderne en comfortabele voertuigen met een professionele uitstraling en een grote gebruiksvriendelijkheid. Een opvallend voorbeeld van hoe ingespeeld kan worden op het imago van openbaar vervoer is een reclamefilmje van de Deense busmaatschappij Midtraffik: https://www.youtube.com/watch?v=75F3CSzCfS. Belangrijk is wel dat de claims hard gemaakt worden in de praktijk. Een ander voorbeeld is de busmaatschappij Global die op de Canarische eilanden actief is. Naast comfortabele reïsbussen hebben zij schermen aan boord en bij stations waar niet alleen reisinformatie op getoond wordt maar ook statistische informatie over hun klantverkeer en -profielen. Zo wordt bv. aangegeven dat veel mensen dagelijks gebruik maken van hun diensten, dat daarvan een behoorlijk aandeel hoger opgeleid is, een mix van alle leeftijden e.d.). Dit met het doel om bij (potentiële) reizigers het beeld te versterken van een transportwijze die bij hun referentiegroep goed aangeschreven staat.</p> <p>Ondanks bepaalde inspanningen die er de voorbije jaren zijn geleverd, staan de openbaar vervoersmaatschappijen in Vlaanderen nog ver van een dergelijk aantrekkelijk aanbod.</p>	<p>Binnen het RMP wordt er ruim aandacht besteed om het openbaar vervoer in Limburg op termijn te laten uitgroeien naar een zeer performant systeem, waarbij ingezet moet worden op verschillende aspecten. Zo moet de kwaliteit van het netwerk en de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer sterk verbeteren, door o.a. de uitbouw van de spartacluslijnen op een maximale vrije bedding. Voor de regionale of interlokale verbindingen zijn lokale doorstromingsmaatregelen zoals vrije busbanen en verkeerslichtenbeïnvloeding essentieel. Naast het netwerk moet er ook extra aandacht gaan naar comfort (trambussen, bussen, toegankelijke hooptpunten, ...) en word er op lange termijn een frequentieverhoging voorzien. Dit performanter OV-systeem en fietsnetwerk zal er zeker toe bijdragen dat in de toekomst autobestuurders zullen overstappen naar duurzame vervoersalternatieven.</p>	<p>/</p> <p>/</p>	
21m	burger 2	x	Verkeersmodel	<p>Blz. 50: doorgaans is de betrouwbaarheid van modellen sterk afhankelijk van de kwaliteit van de input. Bij discussies m. d. t. de doorrekening van mobiliteit in het Burgemeesterplan ontbleek telkens dat het beperkte aantal verkeersstellingen in Limburg een groot probleem was voor de betrouwbaarheid van de resultaten. In die mate zelfs dat het grootste deel van de uitstoot die aan een gemeentelijke klimaatbalans werd toegewezen, gebaseerd was op een interpolatie van meetpunten die zich hoofdzakelijk in de drukste gebieden van Vlaanderen bevonden. Tenzij er op dat vlak recent een grote inhaalbeweging is gemaakt in Limburg, heb ik vragen bij de invloed van het beperkte aantal meetpunten op de betrouwbaarheid van de conclusies die getrokken worden uit het regionaal verkeersmodel?</p>	<p>De betrouwbaarheid van de modellen is sterk afhankelijk van de kwaliteit van de input. Zo worden de verkeersmodellen ook voortdurend aangevuld met nieuwe tellingen en gegevens. Het Vlaams verkeersmodel is in staat om betrouwbare prognoses te maken. Het gaat hier niet over absolute cijfers maar over het voorspellen van tendenzen en richtingen. Een stijging van de modi fiets met 4% moet bijvoorbeeld geïnterpreteerd worden als, er zal een fundamentele stijging zijn van gemiddeld 4%, dit kan een stukje lager zijn, maar ook een stuk hoger. Veel hangt daarbij af van het flankerend beleid, zoals bijvoorbeeld maatregelen om duurzaam gedrag te sturen.</p>	<p>/</p> <p>/</p>	
21n	burger 2	x	Modal Shift	<p>Blz. 50: Een aanvulling op het derde puntje van de laatste paragraaf waarin gesteld wordt dat brandstof goedkoop is t.o.v. een kaartje voor het OV. Dit is zeker zo voor de trein en wanneer meerdere gezinsleden samen reizen maar minder het geval voor de bus, tenzij voor erg korte verplaatsingen. Belangrijk is evenwel dat de kost per km van een wagen in realiteit veel hoger is dan de brandstofprijs. Alleen leeft dit besef niet in de perceptie van de autobezitter. De (min of meer) vaste kosten die eigenlijk mee in de km-prijs verrekend zouden moeten zitten zijn bv. afschrijving aankoopkost, verzekering, wegentaks, onderhoudskosten e.d. Deze worden in de perceptie vaak beschouwd als een 'sunk cost', een kost die al gemaakt is en niet meer speelt in de beslissing om al dan niet voor de wagen te kiezen als vervoermiddel. Mogelijk kan deze 'verborgen' meerkost op een indicatieve maar expliciete manier in ontradende communicatie gebruikt worden zodat de bewustwording daarrond groeit (bv. via actie G2.11, maar ook breder). Dit kan trouwens ook de aantrekkelijkheid van een deelwagen verhogen want in de prijsvorming daarvan wordt tenminste een deel van die verborgen kost wel doorgerekend in het variabele gedeelte (prijs per km).</p> <p>Wel moet men er rekening mee houden dat de prijselasticiteit voor autobedrijvers eerder laag is. Dus zelfs wanneer de (geperceperde) kost gevoelig toeneemt, is de kans reëel dat die vermindering van het autobedrijf gebruik in verhouding beperkt of zelfs tijdelijk is (cf. observaties in 2022 toen de brandstofprijzen enkele maanden erg hoog stonden).</p>	<p>We erkennen dat de totale kosten van autobedrijf vaak onderschat worden door eigenaars. Communicatie hieromtrent kan verbeterd worden om bewustwording te bevorderen.</p>	<p>/</p> <p>/</p>	
21o	burger 2	x	Ruimtelijk Beleid	<p>Blz. 55: De verwerking van bepaalde ruimtelijke evoluties zoals verdichting in het regionaal verkeersmodel kan voor een te positieve inschatting van beleidsscenario's zorgen. Die evoluties zijn immers erg onzeker en mogelijk marginaal qua impact in de Vlaamse beleids- en juridische context (zie ook eerste opm. over blz. 48).</p>	<p>Het regionaal verkeersmodel probeert inderdaad ruimtelijke evoluties zoals verdichting te integreren, maar deze zijn onderhevig aan vele onzekerheden. Het model is daarom slechts één hulpmiddel in het planningsproces</p>	<p>/</p> <p>/</p>	
21p	burger 2	x	Actietabel - Algemeen	<p>Een algemene opmerking is dat gaandeweg steeds minder info over de acties wordt opgenomen. De indicatie van het budget vervalt vanaf deel MO4 (Hoppinpunten) en vanaf G1 (Informerer en sensibiliseren) ook de indicatie van de termijn waarbinnen de actie zich zal situeren.</p>	<p>Het actieplan is een adaptief instrument, bij verdere uitwerking en implementatie zal periodiek deze informatie geüpdated worden.</p>	<p>/</p> <p>/</p>	
21q	burger 2	x	Actietabel - Algemeen	<p>Blz. 61: Blijkbaar is het nog niet duidelijk of de betrokken gemeenten bereid of geschikt zijn om actie MO1.6 te trekken, of heeft het vraagteken een andere betekenis?</p>	<p>Het vraagteken bij actie MO1.6 heeft inderdaad betrekking op onzekerheid wie de trekker is van de actie. Het actieplan is een adaptief instrument dat ook periodiek geüpdated zal worden.</p>	<p>/</p> <p>/</p>	
21r	burger 2	x	Actietabel - Algemeen	<p>Blz. 64: de stad Maastricht en de provincie Nederlands Limburg willen een aanzienlijk bedrag (23 mln euro?) vorderen voor uitgaven die men deed om de sneltramlijn mogelijk te maken. Moet deze kost eerlijkheidshalve niet worden opgenomen in het budget bij actie MO2.34?</p>	<p>Per actie wordt een eerste indicatie gegeven van de kostprijs. Bij de jaarlijkse opmaak van het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) vormt het actieplan het vertrekpunt voor noodzakelijke acties, en zal ook de kostprijs nauwkeuriger ingeschat worden.</p>	<p>/</p> <p>/</p>	

21s	burger 2	x	Weginfrastructuur	Blz. 65: In welke mate overlapt actie MO2.43 met eerdere of lopende studies en initiatieven rond de Noord-Zuidverbinding (bv. actie MO2.36)?	Er is geen overlap tussen deze acties. Actie MO2 43 heeft betrekking op een exploitatieonderzoek naar een hoogwaardige verbinding op korte termijn. Actie MO 36 gaat over het lopende totaalonderzoek betreffende de noord-zuidverbinding. Hierbij gaat het onder andere om het realiseren van een vrije bedding voor het openbaar vervoer. Deze actie wordt dan ook uitgevoerd op middellange termijn.	/	/
21t	burger 2	x	Modal Shift	Blz. 68-71: Er is frequent sprake van 'optimalisaties'. Die term lijkt vooral voort te komen uit een wens om de vlotte doorgang van autoverkeer te bevorderen, iets wat ook anders geformuleerde acties onder dit deel kenmerkt. Verschillen van deze acties lijken daarom niet bij te dragen aan de beoogde modal shift en mogelijk zelfs averechtse effecten te hebben op dit vlak (zie ook eerdere opmerkingen over de extra rijstroken op E313 en E314). In sommige gevallen kunnen andere overwegingen dan de modal shift uiteraard primeren. Maar het zou goed zijn als het regionaal vervoersmodel de modal impact van deze ingrepen apart zou kunnen becijferen en daar dan open over gecommuniceerd wordt. Op die manier worden de voor- en nadelen van die acties correct voorgesteld en ontstaat er geen misverstand rond welk doel de 'optimalisaties' of vergelijkbare acties eigenlijk dienen. In zekere mate is deze opmerking ook van toepassing op het deel MO5 (logistiek), al zijn daar dan wel iets meer inperkende acties aan gekoppeld bv. m.b.t. vrachtwagenroutes en overslag op duurzamere alternatieven.	Optimalisaties op het hoger wegennet gaan hand in hand met verkeersluwer maken, fietscomfort verhogen etc op het lager wegennet. Het regionaal vervoersmodel laat niet toe dat ingrepen afzonderlijk becijferd worden, er spelen ook interactie-effecten. Het is steeds een pakket van maatregelen dat geëvalueerd wordt.	/	/
21u	burger 2	x	Actietabel - Algemeen	Blz. 80: de mogelijkheden om een doordacht locatie- en vergunningenbeleid te voeren, zijn maar zo groot als de wettelijke bepalingen en historisch verworven (eigendoms)rechten toelaten. Nog los van andere afwegingen die op een bepaald moment kunnen primeren in de beoordeling (bv. economische ontwikkeling), zijn omwille van die beperkte manoeuvreerruimte ongewenste ontwikkelingen vaak zelfs ook niet meer tegen te houden. De acties hier zouden daarom misschien beter georiënteerd worden op het aanpakken van dat wetgevend kader en manieren om de verworven rechten billijk maar haalbaar te saneren. Daarvoor is uiteraard de steun van Vlaanderen cruciaal.	We erkennen de beperkingen van het huidige kader bij het sturen van ruimtelijke ontwikkelingen. Hierbij is inderdaad de Vlaamse regering bevoegd, niet de vervoerregio.	/	/
21v	burger 2	x	Actietabel - Algemeen	Blz. 84: Het is onduidelijk wat precies beoogd wordt met actie G3.16 (gamification) en wat een realistisch resultaat kan zijn van deze actie? Hier lijkt een degelijke ex ante kosten-batenaanalyse op zijn plaats.	Gamification slaat op spelelementen gebruiken om doelgroepen te motiveren en hun ervaring te verrijken via beloningen en plezier. Een gekend voorbeeld is een systeem waarbij lagere schoolkinderen gestimuleerd worden om met de fiets naar school te gaan door hun fietsgebruik volledig geautomatiseerd te registreren. Met de verzamelde (p)munten kunnen de leerlingen bij lokale handelaars en/of op de lokale kermis een beloning kopen. Deze principes kunnen herhaald worden naar andere doelgroepen zoals ouderen en recreanten.	/	/
21w	burger 2	x	Tarieven	Blz. 85 (Actie G4.22): Over een geïntegreerd systeem van tarieven en abonnementen wordt al decennia gesproken. Daarom is het wat verrassend te merken dat hier nog steeds een studie over gemaakt moet worden? Kan in de actieschrijving toegelicht worden op welk niveau en met welke concrete doelen het studiewerk dan zou gebeuren?	Deze actie omvat het verkennen naar een geïntegreerd systeem, uiteraard op basis van de hele historische en voorbije inspanningen. De trekkersrol wordt geleid bij MOW (Vlaanderen) en FOD Mobiliteit. De medewerking van zowel de NMBS als De Lijn is hierbij onontbeerlijk.	/	/
21x	burger 2	x	Infrastructuur	Blz. 85 (G2.12): het is onduidelijk wat precies wordt bedoeld met vergroenen van de flankerende infrastructuur? Is hier ook een link te maken met kwalitatieve natuur?	Hiermee wordt bedoeld flankerende infrastructuur die vergroening toelaat van bv. logistieke voertuigen en bedrijfswagens, bv. geclusterde laadinfrastructuur op het niveau van een bedrijventerrein.	/	/
21y	burger 2	x	Modal Shift	Blz. 87: Op vlak van fiscaliteit is het verdwijnen van de bedrijfswagen als onderdeel van een loonpakket een maatregel die angstvallig achterwege blijft. Dit gegeven houdt nog steeds een belangrijke stimulus voor autobedrijf in voor een deel van de actieve bevolking.	De kwestie van bedrijfswagens is een bevoegdheid van hogere overheden en valt buiten de reikwijdte van dit actieplan. We zien ook een gunstige evolutie waarbij bedrijven vaker overschakelen op een mobiliteitsbudget ipv automatische toekenning van een bedrijfswagen.	/	/
21z	burger 2	x	Modal Shift	Blz. 87: de actie G6.30 (Milieuzonering) vraagt om meer uitleg. Indien dit zou slaan op het instellen van lokale Lage Emissie Zones is het raadzaam een wildgroei maar ook een verplaatsing van het probleem te vermijden. Zeker in de Limburgse context – zonder echt grote centrumsteden – lijkt een bovenlokaal beleid ter zake eerder aangewezen dan een gemeentelijk zoals hier lijkt te worden gesuggereerd.	Dit heeft inderdaad te maken met het mogelijke invoeren van lokale Lage Emissie Zones. In de praktijk betreft het hier lokale toegangsvoorschriften, wat dus binnen de lokale bevoegdheid valt. Het is uiteraard belangrijk om afstemming te bereiken. Deze input wordt zorgvuldig meegenomen bij de verdere ontwikkeling van het actieplan.	/	/
21aa	burger 2	x	Algemeen	De algemene conclusie is dat het voorontwerp RMP vol is van ambitie en goede intenties. Maar net zoals onze individuele goede voornemens - aan de start van een nieuw jaar bijvoorbeeld – zullen die niet het verhoopte resultaat opleveren als we er niet voluit, breed, ondbelzinnig en gedisciplineerd naar handelen. Na lezing van het document en een korte realiteitscheck lijken heel wat protagonisten daartoe nog steeds niet volledig bereid, ondanks alle goede wil die duidelijk aan de dag is gelegd. Een belangrijke boodschap aan de Vervoerregio Limburg zou daarom kunnen zijn om op cruciale punten een heel stuk verder durven te gaan, en zowel de Vlaamse overheid als de lokale besturen hierin mee te trekken. Zoniet, maken we onszelf en anderen schouderklappend iets wijs... Hopelijk laten mijn opmerkingen u toe om die beweging op een constructieve manier door te voeren.	Er is inderdaad ruimte voor verbetering en duidelijkheid in het voorliggende plan. We blijven ons inzetten om onze ambities te realiseren. Deze input wordt zorgvuldig meegenomen in onze toekomstige planning en communicatie.	/	/
22a	burger 3	x	OV-plan	Nav het openbaar onderzoek vervoer Regio Limburg, willen we jullie onze opmerkingen overmaken. Zelf wonen wij op de Stationsstraat 8 te As waar de bushalte gelegen is. Hieronder onze argumenten ter afschaffing van de bushalte "gemeentehuis" As – Lijn 9 en 11 : <ul style="list-style-type: none"> •Bushalte ligt in zone 70 , dichtbij een rotonde waarbij gevaarlijke inhaalmanoeuvres ontstaan (richting As Drieschaar) en dit bevordert op het uiteinde van een bocht waarbij er zeer beperkt zicht is. •Max 3 personen (in schoolperiode) maken gebruik van de bushalte. Zeer beperkt gebruik. •Met de recente herinrichting van de Stationsstraat heeft de (tijdelijke) afschaffing van de bushalte geen invloed gehad voor de reizigers, gezien er op 250 meter alternatieven voorhanden zijn voor lijn 9 en 11. •Bushalte is niet op een scheidingsgrens gelegen. Aanwankelijk was hier bij de inplanning geen mogelijkheid toe door een grote boom. Sinds de herinrichting van de Stationsstraat (breedere fietspaden) is de boom verwijderd. Mocht de bushalte blijven behouden, dient deze op de scheidingsgrens te liggen. •Bushalte "gemeentehuis" ligt op dezelfde afstand van het gemeentehuis als bushalte "kerkhof" die tevens in een veiligere zone ligt (zone 50) met zebrapad en op drukke momenten is er een (school) wijkagent aanwezig voor veilige overstek. •Alternatieven op 250 meter in beide richtingen die veel gebruikt worden en meer veiligheid bieden aan de reizigers. •Tot enkele jaren geleden bestond bushalte As "gemeentehuis" niet en tot op heden vormt deze bushalte geen meerwaarde. 	Het huidige openbaar onderzoek over het regionaal mobiliteitsplan heeft geen directe invloed op de plaatsing van bushaltes, deze zaken maken deel uit van het korte termijn OV-plan en de operationele uitwerking en opvolging daarvan, waar dit openbaar onderzoek geen betrekking op heeft.	/	/

22b	burger 3	x		OV-plan	<p>Alternatieven :</p> <ul style="list-style-type: none"> •Bushalte Kerkhof in de nabijheid: oZone 50 oWolwaardige bushalte met parkeergelegenheid (aan de kerk) oBedient zowel lijn 9 en 11 oZowel gemeentehuis, kerkhof als commercieel centrum in nabijheid oWeel gebruikte bushalte gezien bushokje en centrale ligging oIerichte oversteekplaats met zebrapaden •Bushalte Drieschaar in de nabijheid: oGoede ligging gezien gelegen aan sporthal en jeugdhuis + grote parking op 25 meter afstand oBedient zowel lijn 9 en 11 oWerkeer wordt afgeremd door wegscheiders en inhalen als bus stopt is niet mogelijk oWerichte oversteekplaats met zebrapaden <p>Mochten jullie bijkomende vragen of opmerkingen hebben, horen we dit graag.</p>					
23	burger 4	x		OV-plan	<p>Ik had een vraag over de plannen rond mobiliteit: ik heb in de laatste maanden een aantal keer geprobeerd ergens te geraken met openbaar vervoer (vooral met de bus). Het is me slechts één keer gelukt om dit ook daadwerkelijk te doen, en de grootste reden waarom het niet lukte was het feit dat bussen redelijk vroeg in de avond stoppen met rijden. Als ik dit vergelijk met Zwitserland, waar ik ook regelmatig het openbaar vervoer neem, is dit volgens mij een belangrijk verbeterpunt om openbaar vervoer in Limburg aan te moedigen.</p> <p>Is dit ergens voorzien in de plannen?</p>	Vanaf januari worden er beperkte amplitude uitbreidingen uitgerold, waardoor er latere ritten beschikbaar zijn. Voor Limburg wordt wel opgemerkt dat er een eerder beperkte reizigersvraag is voor late ritten. De Lijn springt in Limburg aldus efficiënter om met late ritten, zodanig de middelen in te zetten op de plaatsen en tijdstippen als het daadwerkelijk nodig is. Dat is naar analogie van de vraag gestuurde werkwijze die het Vlaams decreet basiseikbaarheid ons voorschrijft. Uiteraard is het wel de bedoeling om de vinger aan de pols te houden, en evalueren we de vervoersvraag periodiek. Stel dat er aldus een toenemende vraag is voor late ritten, dan zullen er vanzelfsprekend ook meer oplossingen zich aanbieden.	/	/		
24a	FBAA	x	x	Algemeen	<p>De voorbije jaren werden regelmatig stakeholdersessies georganiseerd in het kader van de opmaak van het mobiliteitsplan. Vanuit de FBAA vaardigden wij lokale ondernemers af om hieraan deel te nemen. Zij waren zeer gemotiveerd om bij te dragen aan het mobiliteitsplan van hun regio. Na verloop van tijd ontvingen wij echter meer en meer het signaal dat onze sector zijn verhaal niet kwijt kon tijdens deze sessies. Niet alleen was de samenstelling van de deelnemers zeer divers, maar ook de behandelde thema's boden niet de mogelijkheid om aan bod te komen als aanbieders van collectief vervoer per autobus en autocar. Dit vertaalde zich dan ook in een steeds beperktere deelname en zelfs algehele afwezigheid.</p>	We waarderen enorm dat u de tijd heeft genomen om te reageren op het regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Limburg. Uw feedback is zeer waardevol en helpt om een vollediger beeld te krijgen van de verschillende invalshoeken.	/	/		
24b	FBAA	x	x	Privaat collectief vervoer	<p>Inhoudelijk stellen wij vast dat het privaat collectief vervoer veel te beperkt aan bod komt. De omslag naar duurzame mobiliteit en de doelstellingen die hieraan gekoppeld worden, zijn zonder meer positief te noemen. Er wordt echter vaak vertrokken van een ideaalbeeld, waarbij het nog maar de vraag is in welke mate de acties naar de realiteit zullen omgezet worden. De budgetneutraliteit inzake basiseikbaarheid speelt het plan immers parten.</p> <p>Maar bovenal is de aandacht voor het privaat collectief personenvervoer te beperkt. Duurzame mobiliteit en collectief vervoer zijn meer dan enkel het openbaar vervoer en de fiets. Het vervoer dat door onze private autobus- en autocarbedrijven wordt aangeboden, kan een belangrijke rol spelen in de verduurzaming van het woon-werkverkeer en het recreatief vervoer. Dit komt in het plan nauwelijks aan bod.</p>	Het is ons duidelijk dat u, en uw vertegenwoordigers vanuit lokale ondernemers, gedreven en enthousiast waren om bij te dragen aan het mobiliteitsplan. We betreuren het dat u niet voldoende mogelijkheden heeft ervaren om uw standpunten te uiten tijdens de stakeholdersessies. Het mobiliteitsplan is inderdaad een reflectie van de gesprekken en het traject dat we hebben gevolgd, en het is daarom jammer dat door de beperkte deelname van uw sector het perspectief van privaat collectief vervoer mogelijk onderbelicht is gebleven. We verwijzen wel naar het intensief cocreatief proces dat doorlopen werd waarbij specifieke uitnodigingen voor deelname aan verschillende participatiemomenten, zoals vervoerregiodagen, mobiliteitsateliers en -cafés, werksessies, ... werden verstuurd en waarbij ook diverse oproepen werden gelanceerd via de pers.	/	/		
24c	FBAA	x	x	Privaat collectief vervoer	<p>Maar bovenal is de aandacht voor het privaat collectief personenvervoer te beperkt. Duurzame mobiliteit en collectief vervoer zijn meer dan enkel het openbaar vervoer en de fiets. Het vervoer dat door onze private autobus- en autocarbedrijven wordt aangeboden, kan een belangrijke rol spelen in de verduurzaming van het woon-werkverkeer en het recreatief vervoer. Dit komt in het plan nauwelijks aan bod.</p>	Dit intensief traject heeft een mooi resultaat opgeleverd. Wel gaan we de komende jaren verder werken om het plan performanter te maken. Het mobiliteitsplan tracht de doelstellingen te behalen door alle modi aan bod te laten komen. Echter laat het tijdsbestek het niet toe om elke modus tot in detail uit te werken, gezien ook de omvang van vervoerregio Limburg.	/	/		
24d	FBAA	x	x	Privaat collectief vervoer	<p>We lezen nauwelijks iets over de ontsluiting van bedrijventerreinen en het evenementenvervoer via privaat collectief vervoer. Voor touringcars is er daarnaast een belangrijk issue rond toegang tot de steden en parkeerbeleid. Het is een gemiste kans dat het plan hieraan geen aandacht besteedt.</p>	De vervoerregio ondersteunt zeker het privaat collectief vervoer, maar hier primeert ook de marktwerking. Hierdoor ligt de verantwoordelijkheid bij de initiatiefnemers. Vanuit de vervoerregio trachten we door middel van verscheidene acties zoals het voorzien van auto-ontvande infrastructuur, hoppingpunten op bedrijventerreinen en evenementslocaties, een gelijk speelveld te scheppen voor de private sector. De globale regelgeving van het privaat collectief vervoer blijft de bevoegdheid van de hogere overheden.	/	/		
24e	FBAA	x	x	Privaat collectief vervoer	<p>Enkel met een modal shift naar duurzamere mobiliteit, waartoe het autobus- en autocarvervoer onmiskenbaar behoort, kunnen we de huidige maatschappelijke problemen rond klimaat en congestie aanpakken.</p>		/	/		
25	Sint-Truiden	x			<p>Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van het voorlopig Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan Limburg en geeft gunstig advies.</p>	/	/	/		
26	burger 5	x	x	Treinverbindingen	<p>via de krant vernam ik dat er een openbaar onderzoek lopende is betreffende het voorlopig ontwerp regionaal mobiliteitsplan en het ontwerp plan-mer voor de vervoerregio Limburg. Graag zou ik één punt willen aankaarten: de treinverbindingen vanuit Tongeren. En meer specifiek Tongeren Leuven.</p> <p>Ik woon in Tongeren en ben werkzaam in Leuven. En ik ben blijkbaar niet de enige. Ook zijn er toch wel wat jongeren vanuit Tongeren die in Leuven studeren.</p> <p>Graag had ik gebruik gemaakt van de trein om op mijn werk te geraken. Maar dat is vanuit Tongeren een hele onderneming, mét toch wel rare kronkels in het geheel. In Tongeren vertrekt op regelmatige basis een trein richting Brussel en verder door. En jawel, deze trein rijdt door Leuven, MAAR stopt niet in Leuven. Dus word ik verplicht om een overstap te maken in Aarschot of Hasselt... Wat aanzienlijk tijdverlies oplevert. Ik snap niet dat men dergelijke grotere stad als Leuven links laat liggen door er geen stopplaats van te maken. Mijn eenvoudige vraag: kan in het nieuwe mobiliteitsplan/plan-mer opgenomen worden dat de treinverbindingen van en naar Tongeren geoptimaliseerd worden, onder andere door ook een stopplaats te voorzien in Leuven voor een trein die er sowieso voorbijkomt. Ik denk dat er wel wat mensen tevreden zullen zijn mocht deze stopplaats er komen.</p>	Het regionale mobiliteitsplan ambieert voornamelijk om de frequentie van bestaande treinverbindingen te verhogen, waardoor ook de reistijd ingekort en comfortabeler wordt voor trajecten waarbij een overstap nodig is.	/	/		
					<p>De keuze voor het al dan niet aanbieden van een stopplaats wordt gemaakt op basis van een balans tussen reistijden en potentieel op het hele traject van de verbinding. Voor uw traject leidt de trein naar Brussel vanuit Tongeren via de spoorbocht van Leuven. Die is destijds ontworpen om met snellere verbindingen vanuit Hasselt, Diest en Aarschot naar Brussel te bieden. Dit door bewust niet in station Leuven te stoppen, waardoor er ongeveer 20 minuten reistijd bespaard wordt.</p> <p>De bezorgdheid over de verbinding tussen Tongeren en Leuven wordt meegenomen in onze overwegingen. Finaal, is NMBS hiervoor bevoegd in haar vervoersplanning.</p>					

27a	burger 6	x	x	OV-plan	<p>In het ontwerp 'Regionaal Mobiliteitsplan voor Limburg' waarvoor nu een openbaar onderzoek wordt georganiseerd wordt een wijziging van het tracé van lijn 11 voorzien. Dit is de lijn die een verbinding is tussen Maseik en Genk – Hasselt. Door deze aanpassing wordt een gedeelte van het grondgebied van Maseik (Opoeteren-Dorne) en As (Niel bij As) niet meer bediend door openbaar vervoer. De autobus lijn 11 is het enige openbaar vervoer waarvoor deze inwoners kunnen beschikken. Het is dan ook onbegrijpelijk dat enkele duizenden inwoners die vandaag beschikken over openbaar vervoer in de toekomst hier geen gebruik meer van kunnen maken. Tegen deze wijziging wil ik dan ook bezwaar indienen.</p> <p>Ik verduidelijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> -De huidige verbinding van Genk via As, Niel bij As naar Dorne – Opoeteren naar Neeroeteren en zo naar Maseik is een logische as. Het gebruikte tracé gaat via Wegen van Groot Verkeer. Deze categorie van de wegen geeft aan dat het verbindingswegen zijn. -Langs deze wegen zijn de nodige voorzieningen voor vervoer met autobus aanwezig. Ik denk aan stopplaatsen en bushalte infrastructuur. -Weer dan een halve eeuw wordt dit tracé van lijn 11 bediend. Alle inwoners van Opoeteren, Dorne en Niel bij As kennen dit aanbod. -Openbaar vervoer, in dit geval is er enkel een autobus die hiervoor instaat, is absoluut noodzakelijk om mensen, zonder bezit van auto of het gebruiken van een auto, te laten deelnemen aan het maatschappelijk leven. Het administratieve centrum van Maseik ligt voor inwoners van Dorne op een afstand van ongeveer 18 km. Ook wat betreft het ziekenhuis van Maseik of Genk is er een grote afstand van ongeveer 15 km. Vergelijkbare verplaatsingen zijn er voor de handelscentra Maseik en Genk. -Er is een decreet basismobiliteit. Het recht op mobiliteit is hierin voorzien met een minimum aanbod van openbaar vervoer. 	<p>Belangrijk om te vermelden is dat het OV-plan en uitrol decreet basiseikbaarheid, de opvolger van / / het decreet basismobiliteit, niet het voorwerp zijn van dit openbaar onderzoek dat het regionale mobiliteitsplan voor vervoerregio Limburg behandelt. Het OV-plan is reeds goedgekeurd en voert een herorganisatie van het openbaar vervoer uit met als doel om basiseikbaarheid te waarborgen. Dat is een vraag gestuurde werkwijze die het Vlaams decreet basiseikbaarheid ons voorschrijft.</p> <p>In deze context worden Opoeteren-Dorne en Niel-bij-As wel anders bediend, op een aangepaste functionele wijze en via vervoer op maat oplossingen. Deze beslissingen werden genomen op basis van telgegevens. Dit is anders dan de huidige dienstverlening, maar deze wijzigingen zijn doorgevoerd met als doel de efficiëntie van het openbaar vervoer te verhogen.</p> <p>Uiteraard is het wel de bedoeling om de vinger aan de pols te houden, en evalueren we de vervoersvraag periodiek.</p>
27a vervolg	burger 6	x	x	OV-plan	<p>Een afschaffing van lijn 11 op het grondgebied Niel bij As en Dorne is dan ook niet aanvaardbaar. Dit is in strijd met het recht op een basismobiliteit, die reeds meer dan 50 jaar wordt aangeboden en nu verdwijnt.</p> <p>Ik hoop dat u bereid bent om deze beslissing te herzien en ik verwacht dat u mij van het verdere gevolg in kennis zult stellen.</p>	<p>/ /</p>
28	Bocholt	x			<p>De gemeenteraad neemt kennis van het voorlopig ontwerp van het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP), zoals gehecht aan dit besluit. De gemeenteraad verleent positief advies aan het voorlopig ontwerp van het Ruimtelijk Mobiliteitsplan (RMP).</p>	<p>/ / /</p>
29	burger 7	x	x	Taxi	<p>In de diverse plannen zie ik geen enkele link met taxi's. Deze voorzien steeds in de "last mile". In professionele verplaatsingen als recreatief, als aanvulling op het bestaande openbaar vervoer en als aanvulling op de blinde vlekken(tijdsafhankelijk en locatieafhankelijk) in het openbaar vervoer. Nergens in deze verslagen worden er noties gemaakt van onze sector, niet in het aanvullend of het flexvervoer. Bijikbaar is onze sector niet gehoord in deze studie, u maakt wel linken naar bub Bronsgroen alsook fietsfront Hasselt, welke louter fietlijke verenigingen zijn. Ik stel mij de vraag wanneer en in welk stadium u onze sector bevraagt?</p> <p>Een sector in Limburg met meer dan 100 actieve bedrijven en een vloot van +300 voertuigen, waarvan een groot aandeel toegankelijk voor rolstoelgebruikers.</p>	<p>Tijdens het proces hebben we 2 vervoerregiodagen en 5 mobiliteitscafés georganiseerd voor alle stakeholders en burgers van Limburg. We hebben deze evenementen via de pers kenbaar gemaakt in de hoop zo veel mogelijk mensen te betrekken. Waarschijnlijk werden deze oproepen gemist. Voor het vervolg van het traject zullen we uw gegevens opnemen in de stakeholderslijst. We erkennen ook dat de taxisector een wezenlijke bijdrage kan leveren in de first en last mile.</p>
30a	Oudsbergen	x		Fiets	<p>De gemeenteraad neemt kennis van dit regionaal mobiliteitsplan en verleent een positief advies op het voorlopig Regionale Mobiliteitsplan (RMP), mits in het kader van de strategische onderzoeken en -acties (blijvend) aandacht te schenken aan navolgende punten:</p> <p>1.1 Fietsmobiliteit</p> <p>1.1.1 Ontbrekende schakels in het fietsnetwegennet als "hoofdroute op te waarderen tot fietsnetweg"</p> <p>Haalbaarheidsstudie uitvoeren om het beleids- en kwaliteitsniveau van deze routes te bepalen. Voor Oudsbergen kadert dit in de BFF-verbinding Leopoldsburg – Kinrool</p>	<p>De opmerkingen van de gemeente Oudsbergen hebben hoofdzakelijk betrekking op de verdere realisatie van het actieplan. In het actieplan werden de door de gemeente opgesomde projecten opgenomen. Het is bij de verder concretisering van deze projecten dat er extra aandacht moet gaan naar o.a. het garanderen van de verkeersveiligheid voor o.a. zachte weggebruikers, kwaliteits- en comforteisen, kwaliteitsvolle OV-verbindingen. Het RMP schept het kader waarin al deze acties kunnen worden ondergebracht om zo de vastgelegde doelstellingen en ambities te bereiken. Concrete voorstellen tot wijzigingen in statuut of tracés van fietsnetwegen of BFF dienen de geëigende procedure via de provincie te volgen. Indien hierover akkoorden gemaakt worden, dan zal de netwerkkaart ook aangepast worden. Als eerste uitvoering van het RMP zullen er in het najaar / / werksessies georganiseerd worden i.v.m. de interlokale mazen om zo o.a. het doorgaande auto- en vrachtverkeer uit de kernen te mijden.</p>
30b	Oudsbergen	x		Fiets	<p>1.1 Fietsmobiliteit</p> <p>1.1.2 Opschalen verbindingen als hoofdroute op regionaal niveau</p> <p>Voor Oudsbergen kadert dit in de realisatie en/of verbetering van de fietsvoorzieningen op de route Genk-As-Oudsbergen-Bree</p>	<p>/ /</p>
30c	Oudsbergen	x		Weginfrastructuur	<p>1.2 Wegennet</p> <p>1.2.1 Opschaling N76</p> <p>Voor Oudsbergen betekent dit het aanpassen van de infrastructuur in het kader van de veiligheid, de economische ontsluiting en het fietsverkeer</p>	<p>/ /</p>
30d	Oudsbergen	x		OV-plan	<p>1.3 Openbaar vervoer</p> <p>1.3.1 Realisatie Hoppinpunten uit Unieke Verantwoordingsnota</p> <p>De unieke verantwoordingsnota's werden reeds goedgekeurd door de Vervoerregioraad en kunnen nu in uitvoering gebracht worden. Voor Oudsbergen is dat het Hoppinpunt Opglabbeek Industrieweg</p>	<p>/ /</p>
30e	Oudsbergen	x		OV-plan	<p>1.3 Openbaar vervoer</p> <p>1.3.2 Verbinding kerkdorpen</p> <p>Vraag aan De Lijn en de Vervoerregioraad om bij aanpassingen binnen het OV-niet blijvend aandacht te schenken aan het verbinden van de Oudsborgse woonkernen, zeker de verbindingen Meeuwen-Gruitrode en Opglabbeek-Meeuwen.</p>	<p>/ /</p>
30f	Oudsbergen	x		Logistiek	<p>1.4 Wacht en Logistiek</p> <p>1.4.1 Actieve ondersteuning bij het onderzoeken en implementeren van een digitale verkeerssluis om het doorgaand zwaar verkeer zo veel mogelijk uit onze dorpskernen en die van de omliggende gemeenten te weren</p>	<p>/ /</p>

31a	burger 8	x		Spartacus	Spartacus en vrijwared natuurgebied	Alabi vraagt om in het kader van het Spartacusplan het traject doorheen natuurgebied te heroverwegen, in bijzonderheid op het grondgebied van Bilzen. Tegelijk vraagt de adviesraad ook de opstaplaats van Munsterbilzen te heroverwegen ten gunste van Bilzen centrum waar momenteel ook een hop-in punt wordt voorzien.	De Vlaamse regering heeft het tracé van Spartacus lijn 1 beslist, zijnde via het historisch tracé, waardoor / de haltes Bevers, Munsterbilzen en Eigenbilzen aangedaan worden. De realisatie van de verbinding tussen Hasselt en Maastricht werd overgedragen aan de DWV. Vanuit deze studie kunnen waar mogelijk wijzigingen aan het tracé onderzocht worden. Deze projectuitvoering vormt geen onderdeel van het regionaal mobiliteitsplan. Dit zijn elementen die uitgewerkt worden in het specifieke planproces voor Spartacuslijn I, en bijhorende eventuele startnota's, ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's), plan-MER's.				
							Opmerkingen en adviezen kunnen ingebracht worden in dit specifieke planproces, aangezien ze dan rechtstreeks kunnen worden behandeld door de betrokken planners en beleidsmakers.				
							In het mobiliteitsplan is vooral de verbinding tussen Hasselt en Maastricht opgenomen, de concrete uitvoeringsmodaliteiten vormen onderdeel van de bovenvermelde studie.				
31b	burger 8	x		Fiets		Fietsnelwegen: Alabi vraagt om de verlichting op plaatsen van doortocht doorheen natuurgebieden, in zoverre er in eerste orde geen alternatief traject beschikbaar is, terug te brengen tot het strikt noodzakelijke en/of over te gaan tot slimme verlichting	Deze vraag stemt overeen met een advies uit de sMER. Actie M01.30 werd daarom aangevuld: langsheen het fietsnetwerk moet in kwetsbare gebieden en waardevolle habitats de lichthinder tot een minimum beperkt worden, maar er moet hierbij steeds voldoende aandacht gaan naar het comfort en de veiligheid van de fietsers. Zij doen immers ook een bijdrage aan de duurzame modal shift. Hierbij denken we aan slimme verlichting, reflectiestroken en nieuwe technologieën.	/	/		
31c	burger 8	x		Fiets		Fietsnelwegen: Alabi stelt de noodzakelijkheid van de breedte van 4m over het volledige traject in vraag.	De norm van het fietsvademeccum (AWV, 2022) is leidend. De minimumbreedte voor fietsnelwegen is 4,00m en mogelijk 6,00m rekening houdend met intensiteit van het fietsverkeer. De redenering is daarbij dat voorbij jaren het aantal fietsers in Vlaanderen gestaag groeide, een evolutie die we willen versterken. Er zijn ook meer verschillende soorten fietsen met verschillende snelheden op de weg: bakfietsen, elektrische fietsen, speed pedelecs en cargo-fietsen. Al deze verschillende fietsen moeten samen op de fietspaden, waarbij fietsnelwegen de ruggengraat vormen. Een toekomstgerichte minimumnorm is een antwoord op capaciteitsproblemen, vandaag én met de blik op langere termijn, met rechtstreekse gevolgen op fietsveiligheid. We willen immers dat Limburgers veel meer dan vandaag de fiets gaan gebruiken in hun dagdagelijkse verplaatsingen en dan zijn brede, comfortabele en zo veel mogelijk conflictvrije fietspaden een must.	/	/		
31d	burger 8	x		Leefbaarheid	Leefbaarheid N730 Munsterbilzen	Leefbaarheidsgordels: Alabi vraagt om ook een leefbaarheids gordel te overwegen voor de doortocht in Munsterbilzen	In Limburg is de doortochtenproblematiek geen alleenstaand feit. Met de implementatie van de nieuwe wegencategorisering en het nieuwe vrachtroutenetwerk dienen er maatregelen uitgewerkt te worden om de leefbaarheid in de doortochten te verhogen. Eén van deze maatregelen kan een digitale vrachtwagensluis zijn. Hiervoor werd in de actietabel de uitbouw van de interlokale mazen opgenomen. In het najaar zal de vervoerregio hieromtrent werksessies organiseren.	/	/		
31e	burger 8	x		Hoppinpunten		Hop-in punten: Alabi vraagt om steeds beveiligde fietsenstallingen aan te brengen op plaatsen waar hop-in punten worden voorzien	Vanuit de Unieke Verantwoordingsnota Hoppinpunten vanuit vervoerregio Limburg, is het een basisvoorwaarde om kwalitatieve en diefstalveilige fietsenstallingen (bv. nietjes) te voorzien aan elk Hoppinpunt.	/	/		
31f	burger 8	x	x	Openbaar vervoer	Kwaliteitseisen OV	Kwaliteit van het openbaar vervoer: Alabi merkt op dat er nergens verwezen wordt naar de noodzakelijkheid van de kwaliteit van het openbaar vervoer, deze omvat het comfort, de netheid, de toegankelijkheid voor personen met een beperking, de tijdsduur en de betaalbaarheid. Deze voorwaarden lijken ons essentieel om tegemoet te komen aan de doelstellingen van het RMP	De kwaliteitseisen voor het openbaar vervoer worden toegevoegd aan het beleidsplan.	Tabel	/		Tabel toegevoegd in het woorddocument op pagina 27.
32a	Hamont-Achel	x		Algemeen		De gemeenteraad hoopt dat het regionaal mobiliteitsplan optimaal wordt uitgevoerd zodat de doelstellingen die vooropgesteld zijn gehaald worden.	/	/	/	/	
32b	Hamont-Achel	x		Openbaar vervoer		Hamont-Achel is een grensgemeente, eerder beperkt voorzien van openbaar vervoer. Momenteel is er een rechtstreekse busverbinding naar Hasselt maar die zal in de toekomst via Pelt verlopen waardoor onze inwoners moeten overstappen. Door de frequentieverhoging vanuit Pelt kunnen we wel sneller in Hasselt geraken maar het overstappen zal de reizigers misschien wel tegenhouden om het openbaar vervoer te nemen. Ook het gebrek aan andere verbindingen zoals naar Genk wordt als een gemis gezien. Hopelijk wordt op korte termijn de trein naar Weert doorgetrokken. Dit is een zeer grote troef voor Hamont-Achel en omgeving maar ook voor de rest van Limburg, zelfs Vlaanderen.	De grensoverschrijdende treinverbinding tussen Pelt en Weert- is opgenomen in het RMP, met als doel om de regio zo goed mogelijk op een duurzame manier te ontsluiten zowel richting Antwerpen als richting Nederland. Door het Hoppinpunt in Hamont-Achel uit te breiden, kunnen er overstapmogelijkheden in alle richtingen ontstaan. De vervoerregio Limburg ziet deze verbinding als een strategische prioriteit.	/	/		
32c	Hamont-Achel	x		Rekeningrijden		De gemeenteraad maakt zich ook zorgen over het rekeningrijden. Doordat Hamont-Achel decentraal ligt t.o.v. de rest van Vlaanderen zullen wij altijd grote afstanden moeten rijden om ergens te geraken. Door het invoeren van rekeningrijden gaan de landelijke steden en gemeentes het grootste nadeel ondervinden. We zijn benadeeld door het beperkte openbaar vervoer en door het rekeningrijden worden we nogmaals benadeeld.	Het is belangrijk om te benadrukken dat rekeningrijden niet alleen de verkeersdruk kan verminderen, maar ook een betere spreiding van het weggebruik kan bevorderen, vooral tijdens spitsuren, wat kan leiden tot een verbetering in leefbaarheid in het stadscentrum. De mogelijke invoering van rekeningrijden is een bevoegdheid van de Vlaamse regering. De doorrekening die voor alle vervoerregio's gedaan werd is niet meer dan een denkoefening om in kaart te brengen wat een dergelijke invoering zou betekenen op het vlak van het bevorderen van de Modal Shift.	/	/		
32d	Hamont-Achel	x		Leefbaarheid	Digitale vrachtwagensluiszen	Het doorgaand vrachtovervoer komende van Mol, Lommel en Pelt via de N71 loopt nu door het centrum van de stad. In de plannen van het regionaal mobiliteitsplan staat dit wel opgenomen als een wensbeeld om hier een oplossing voor te zoeken maar of dat dit haalbaar gaat zijn is niet heel duidelijk. Onze Nederlandse buren, gemeente Cranendonck, wil op korte termijn het doorgaande vrachtovervoer werven van hun omleidingsweg. Hierdoor moet het verkeer vanaf de A2 richting Lozen rijden om zo via de N76 richting Hamont te gaan. Op deze manier blijft alle vrachtovervoer door onze kern rijden. De gemeenteraad stelt dan ook voor om een digitale vrachtwagensluis te installeren op de route tussen Pelt en Nederland zowel op de N71 als de N76.	In het RMP wordt rekening gehouden met deze problematiek binnen de plannen van de nieuwe wegencategorisering, het vrachtroutenetwerk en de handhaving ervan. De uitwerking van deze nieuwe netwerken moet resulteren in verschillende maatregelen ter verbetering van de leefbaarheid. Deze maatregelen worden uitgewerkt binnen de interlokale mazen. De digitale vrachtwagensluiszen kunnen onderdeel vormen van deze maatregelen. De uitwerking van deze interlokale mazen vormt een prioritaire actie in het RMP en wordt op korte termijn ook opgenomen door de verschillende actoren.	/	/		
							Daarnaast is MOW in nauw overleg met Nederland omtrent deze problematiek.				
33a	TreinTramBus	x	x	Algemeen		Het regionaal mobiliteitsplan van VVR Limburg is één van de 15 regionale mobiliteitsplannen die in opdracht van de Vlaamse Regering werden opgesteld. Het ontbreken van een federale en Vlaamse mobiliteitsvisie en heldere keuzes op dat vlak vormen daarbij een ernstige handicap.	Bij het opstellen van het Regionaal Mobiliteitsplan werd er rekening gehouden met de doelstellingen die vervat zitten in de Vlaamse mobiliteitsvisie 2040. We zijn bij het opstellen van het RMP uit gegaan van de eigen bevoegdheden en deze van de structurele partners (steden & gemeenten, provincie,) Anderzijds hebben we binnen de werking van de vervoerregio's steeds intensief samengewerkt met de federaale partners, zoals de NMBS en Infrabel.	/	/		

33a	TreinTramBus	x		Algemeen	<p>Enzijdjs wordt er op beide niveaus een beleid gevoerd dat contraproductief is voor het streven naar een modal shift van auto- en wegverkeer naar duurzame en efficiëntere vervoerswijzen. Op federaal niveau geldt dat in het bijzonder voor de fiscaliteit en het steeds toenemende aantal salariswagens, die elke prikkel om andere keuzes te maken wegnemen. Het blijft ook wachten op de invoering van rekeningrijden als alternatief voor de forfaitaire verkeersbelasting en de huidige accijnzen op fossiele brandstoffen.</p> <p>Op Vlaams niveau ontbreekt het sterk aan ambitie op gebied van ruimtelijk beleid, waardoor nog steeds nieuwe attractiepolen (zoals ziekenhuis, recreatievoorzieningen, onderwijsinstellingen, bedrijvencentra...) worden gevestigd op locaties die alleen met de auto vlot bereikbaar zijn.</p> <p>Anderzijds is er geen Vlaams of federaal overkoepelend kader om van de 15 regionale mobiliteitsplannen één coherent geheel te maken, waarbij geen artificiële vervoersgrenzen worden gecreëerd en waarbij grensoverschrijdende projecten zowel inhoudelijk als wat betreft timing en budgetten op elkaar worden gecoördineerd.</p>	<p>Er wordt akte genomen van de opmerkingen mbt de federale bevoegdheden, zoals o.a. de salariswagens. De Vervoerregio kan hier enkel indien ze gevraagd worden advies over geven. Rekeningrijden is een bevoegdheid van de Vlaamse regering. Binnen de regionale mobiliteitsplannen werd er overkoepeld wel een doorrekening gemaakt over het gebieddekkend invoeren van rekeningrijden. Gezien de bevoegdheidsverdeling werd hier in de RMP's geen gevolgen aan gekoppeld. Het toekomstig ruimtelijk beleid werd als belangrijke bouwsteen in de verschillende mobiliteitsplannen meegenomen. De opmaak van de beleidsplannen Ruimte is een bevoegdheid die toegevoegd werd aan de provincies. Bij de opmaak van het RMP werd dan ook met hen intensief overleg gepleegd.</p> <p>Tijdens de maandelijkse vergaderingen van de College van Voorzitters (ambtelijk) werden stevast grensoverschrijdende problematieken officieel en in de marge besproken. Daarnaast werd er op initiatief van de ambtelijke voorzitters op regelmatige basis bilateraal overleg tussen verschillende buurregio's georganiseerd om de plannen op elkaar af te stemmen en mogelijke verschildpunten op te lossen.</p>	/	/	
33a	TreinTramBus	x	x	Algemeen	<p>Ten slotte wordt de aanwezigheid van spoorlijnen en stations soms als argument aangevoerd om buslijnen op te heffen. Daardoor moeten reizigers niet alleen vaker overstappen, hun verplaatsing wordt door het ontbreken van tariefintegratie op vervoersregionaal, Vlaams of federaal niveau ook duurder en complexer. De hele OV-verplaatsing, los van het vervoersbedrijf, met één ticket van deur tot deur kunnen betalen, is nochtans essentieel om het gebruiksgemak van de auto te kunnen evenaren.</p>	<p>Het decreet basisbereikbaarheid dat unaniem door het Vlaams Parlement werd goedgeurd gaat uit van hiërarchisch model waarbij het spoor net de bovenste laag is en het Vervoer op Maat de onderste. Dit impliceert dat er in bepaalde gevallen vakker moet overgestapt worden. We onderschrijven het pleidooi van een vervoerde tariefintegratie en zullen dit ook opnemen in het RMP.</p>	/	/	
33b	TreinTramBus	x	x	OV-plan	<p>Het openbaarvervoermot dat in het RMP wordt voorgesteld, bouwt grotendeels voort op het openbaarvervoersplan 2021 dat is opgesteld in het kader van de basisbereikbaarheid. Dat is om diverse redenen problematisch:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De OV-plannen 2021 moesten op vraag van de vorige minister van mobiliteit in zeer korte termijn worden opgesteld en zijn in de meeste regio's zonder de minste participatie van (potentiële) reizigers tot stand gekomen. Voor zover er al participatiemomenten waren, verliepen die door de coronacrisis grotendeels online, een format dat te weinig ruimte bood voor een debat ten gronde. Derhalve kunnen die OV-plannen 2021 niet zonder meer als solide basis worden beschouwd om voor de verdere ontwikkeling van het net op voort te bouwen. 	<p>De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het RMP.</p>	/	/	
33c	TreinTramBus	x	x	OV-plan	<p>De OV-plannen 2021 moesten budgetneutraal zijn ten opzichte van de budgetten die De Lijn nu in een bepaalde regio besteedt. Aangezien De Lijn sinds 2010 in besparingsmodus werkt, laat dat per definitie weinig ruimte voor nieuwe initiatieven, tenzij door elders binnen de regio in het aanbod te snoeien. Zonder een sterke verbetering van het aanbod blijft de beoogde modal shift dode letter.</p>	<p>De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het RMP.</p>	/	/	
33d	TreinTramBus	x	x	OV-plan	<p>De besparingen hebben de verschillende regio's echter niet even hard getroffen en ook voor 2010 was er niet altijd sprake van een billijke verdeling van de budgetten tussen verschillende regio's. Sommige regio's hebben meer dan dubbel zoveel budget per inwoner dan andere. Die ongelijkheid wordt bestendig en creëert een Mattheuseffect: regio's met veel budget kunnen betere frequenties, meer lijnen en vroegere en latere tram- en busritten aanbieden dan andere. Bepaalde verschillen zijn objectief te verantwoorden, maar de door de Vlaamse Regering gehanteerde aanpak heeft tot gevolg dat vergelijkbare gebieden in Vlaanderen niet gelijk worden behandeld.</p>	<p>De opmerkingen mbt tot het korte termijn OV-plan maken geen deel uit van het openbaar onderzoek van het RMP.</p>	/	/	
33e	TreinTramBus	x	x	OV-plan	<p>De OV-plannen 2021 worden pas sinds de zomer van 2023 (fase 1 van de basisbereikbaarheid) en tot 2025 gefaseerd ingevoerd. Evaluaties na één en twee jaar, in overleg met (potentiële) reizigers, zijn nodig om knelpunten weg te werken en waar nodig bij te sturen.</p>	<p>In het kader van het korte termijn OV-plan werd een evaluatiemethodiek opgenomen. Naast de dagdagelijkse evaluatie wordt er ook op gezette tijdstippen een grondige evaluatie voorzien. De concrete methodiek (tijdstip, partners, ...) wordt nog verder uitgewerkt.</p>	/	/	
33f	TreinTramBus	x	x	OV-plan	<p>De werkwijze met 15 regionale vervoersplannen creëert vervoerselanden met aanbodsverschillen en extra grenzen in het netwerk, die zeker niet altijd reële vervoersgrenzen zijn. Het kernnet is weliswaar op Vlaams niveau door De Lijn uitgestippeld, de zeggenschap over en budgetten voor een bepaalde lijn zijn altijd aan één bepaalde regio toegewezen. Voor openbaarvervoergebruikers die naar een andere vervoerregio reizen ontstaan hierdoor nieuwe belemmeringen die helemaal niet bestaan voor wie met de auto reist.</p>	<p>Om harde inhoudelijke grenzen tussen de verschillende vervoerregio's te vermijden is er voortdurend overleg tussen de ambtelijke voorzitters en de vervoerregio-managers van De Lijn. Het VOM gaat ook over de grenzen van de vervoerregio.</p>	/	/	
33g	TreinTramBus	x	x	OV-plan	<p>Kwaliteitseisen OV</p> <p>Op blz. 43 van de synthesenota definieert men betrouwbaarheid van het openbaar vervoer, dat 90 % van alle ritten met maximum 2 minuten vertraging aan de halte vertrekt. Dat betekent dus eigenlijk dat men ervan uitgaat dat een algemene vertraging van 2 minuten geen probleem vormt. Daar kan TreinTramBus geen vrede mee nemen. Hoge betrouwbaarheid moet ambitieuzer gezien worden: hooguit 5 % van alle ritten mogen met meer dan 3 minuten vertraging vertrekken.</p>	<p>De kwaliteitseisen voor het openbaar vervoer worden toegevoegd in het beleidsplan.</p>	Tabel	/	Tabel toegevoegd in het worddocument op pagina 27.

33h	TreinTramBus	x	Treinnet		<p>In de oriëntatienota (blz. 17) is de analyse van de treinverbindingen niet meer actueel. De verbinding met Antwerpen is sinds 13 december 2021 opgewaardeerd met een snelle IC-trein die ieder uur rijdt. Het aantal P-treinen per station in figuur 8 (blz. 18) is fout. In de synthesenota moet blz. 44 geactualiseerd worden: de elektrificatie van lijn 15 (Hasselt – Mol) is inmiddels gerealiseerd. TreinTramBus ondersteunt de vraag naar een veralgemeende halffrequentie voor alle treinverbindingen. Op sommige plaatsen zal de spoorinfrastructuur moeten aangepast worden, o.a. met dubbelspoor op lijn 15 tussen de vertakking Hasselt-Noord en Zonhoven en in het station van Balen. Op lijn 21 moet het dubbelspoor ter hoogte van Sint-Truiden station aan de kant Landen met 1 à 1,5 km verlengd worden. Volledig dubbelspoor op alle Limburgse lijnen heeft niet, als het openbaar vervoer georganiseerd wordt volgens het knooppuntenmodel (zie 6).</p> <p>De regel in de basisbereikbaarheid dat buslijnen niet parallel aan spoorlijnen mogen rijden, mag niet te rigoreus geïnterpreteerd worden. Het is best mogelijk dat een buslijn twee stations van dezelfde spoorlijn bedient en toch tussenin een totaal andere functie vervult dan de trein, bv. omdat er geen tussenstations zijn of de bus af en toe van de parallelle route afwijkt. TreinTramBus vraagt dus dat de VVR zich op dat vlak pragmatisch opstelt en verschillende vervoersbehoeften onderkent.</p>	<p>Het proces van een regionaal mobiliteitsplan beslaat meerdere jaren. De oriëntatienota en de synthesenota dateren van respectievelijk juni 2020 en oktober 2021. Het is normaal dat veranderingen plaatsgevonden hebben na publicatie, zoals de verbeterde verbinding met Antwerpen en de elektrificatie van lijn 15. Hoewel deze documenten niet meer inhoudelijk zullen worden bijgewerkt, zal uw feedback en de actuele situatie worden meegenomen in toekomstige werkzaamheden.</p> <p>De feedback omtrent een algemene halffrequentie op alle treinverbindingen en de noodzakelijke infrastructuraanpassingen zal als waardevolle input dienen voor toekomstige planningsinspanning.</p> <p>De pragmatische aanpak bij het interpreteren van de regel dat buslijnen niet parallel mogen rijden aan spoorlijnen nemen we mee in toekomstige overwegingen.</p>	/	/
33i	TreinTramBus	x	Interregionaal, regionaal en interlokaal OV-netwerk	Knooppuntenmodel	<p>Het beleidsplan gaat op blz. 36 dieper in op de opbouw van het OV-netwerk. Wij gaan globaal akkoord met de gemaakte keuzes. Als OV de ruggengraat van de regio moet zijn – en daar is TreinTramBus het vanzelfsprekend mee eens – dan is de netwerksamenhang van een geïntegreerd, hiërarchisch opgebouwd OV-netwerk van cruciaal belang. Dat kan enkel maar behoorlijk en betrouwbaar functioneren in een knooppuntenmodel (zie 6). Maar die insteek ontbreekt helemaal.</p>	<p>Het langetermijns OV plan is in de filosofie van netwerksamenhang en een geïntegreerd, hiërarchisch OV-netwerk opgebouwd. Om dit te realiseren, zal er in de nabije toekomst nog veel overleg nodig zijn met onder andere, de NMBS. Integrato maakt een verdere studie op voor een gedacendeerde en symmetrische dienstregeling met georganiseerde aansluitingen in goedgekozen knooppunten.</p>	/	/
33j	TreinTramBus	x	Interregionaal OV-netwerk		<p>Hamont-Achel is absoluut niet geschikt om in Noord-Limburg het regionaal Hoppinpunt met overstapmogelijkheden in alle richtingen te zijn. De vraag is maar waar dat precies gestuurd zou zijn, maar wellicht wordt het station van Hamont bedoeld. Maar dat vervult hooguit een lokale knooppuntfunctie en zeker geen bovenlokale. Daarvoor is het station van Neerpelt veel beter geschikt, omdat het centraal gelegen is ten opzichte van Pelt centrum, Lindel, Overpelt, Lommel, Achel, Valkenswaard, Hamont, Peer en de verbindingen met Hasselt en Genk. Een grensoverschrijdende treinverbinding Neerpelt – Weert kadert logischerwijze in een ruimere treinverbinding Antwerpen – Mol – Neerpelt – Weert. De Noord-Limburgse hoofdknoop en dus het Noord-Limburgse regionaal Hoppinpunt moet bijgevolg aan het station van Neerpelt komen.</p>	<p>Neerpelt is geselecteerd als een interregionaal Hoppinpunt en heeft inderdaad een meer centrale ligging ten opzichte van Hamont-Achel in Noord-Limburg, wat bijdraagt aan geschiktheid als een interregionaal knooppunt.</p> <p>Hamont-Achel is inderdaad gekozen als een regionaal Hoppinpunt, dit is gebaseerd op verschillende factoren. Eén daarvan is de voorgeschoven grensoverschrijdende treinverbinding tussen Pelt en Weert, evenals de aanwezigheid van regionale busverbindingen. Deze beslissing is gebaseerd op de Hoppinpuntenkaart 3.0, die is samengesteld door de vervoerregio Limburg en in werking is getreden op 15 april 2022.</p> <p>We moeten echter benadrukken dat deze Hoppinpunten zijn geselecteerd na zorgvuldige overweging en analyse van verschillende criteria, waaronder beschikbare verschillende vervoersmodi, en toekomstige vervoersprojecten. Deze beslissing is gebaseerd op de Hoppinpuntenkaart 3.0, die is samengesteld door de vervoerregio Limburg en vanuit het kader van de Vlaamse regering (BVR 15 april 2022.)</p>	/	/
33k	TreinTramBus	x	Regionaal OV-netwerk	Spartacus (tram versus tramBUS)	<p>TreinTramBus is zeer tevreden met het feit dat het beleidsplan het Spartacusplan niet loslaat. Dat biedt tot nader order en bij gebrek aan een beter alternatief de beste garantie voor een duurzame modal shift in Limburg (zie ook 4).</p> <p>Op zich is het correct om de Spartacuslijnen als een vorm van regionaal HOV te beschouwen. Het beleidsplan stelt terecht dat deze lijnen samen met het treinaanbod de ruggengraat van het Limburgse OV-netwerk vormen. Expliciet wordt beklemtoond dat hun voorziening gelijkwaardig moet zijn aan een sneltram. Een volledig eigen bedding volstaat niet. Ook de snelheid moet hoog genoeg zijn om mensen te overtuigen van de auto op het openbaar vervoer over te schakelen én om het volgende knooppunt tijdig te bereiken zodat aansluitingen op andere vervoerslagen ideaal zijn. Met een bus lukt zo iets nooit, omdat haar maximum snelheid te laag is. Een voorziening die gelijkwaardig is aan een sneltram is dus alleen maar haalbaar met ... een spoorbediening (trein of sneltram). In dat opzicht vindt TreinTramBus de MOVE-meterresultaten voor de tramBUS (blz. 106 van de synthesenota) perfect voorspelbaar. Dat geldt voor alle lijnen, maar zeker voor lijn 1 Hasselt – Maastricht. Over de historische spoorzate van lijn 20 tussen Beverst en Lanaken kan enkel maar een trein of een sneltram rijden. Een busbediening is op dat tracé onmogelijk, zodat noodgedwongen moet uitgeweken worden naar de N2, waar de ruimte voor een vrije busbaan ontbreekt. Bladzijde 10 van bijlage 5 bij de oriëntatienota bevat overigens een paar fouten: de reistijd voor de sneltram Hasselt – Maastricht bedraagt geen 30, maar wel 38 minuten; de voertuigen zijn 2,65 m breed en niet 2,75 m.</p>	<p>In het RMP geven we aan dat de spartacuslijnen pas optimaal kunnen functioneren als er een vrije bedding is over de ganse lengte van het tracé. Om de beoogde Vlaamse doelstellingen te behalen is het noodzakelijk dat deze vier lijnen zeker concurrentieel worden ten opzichte van de auto.</p> <p>De Vlaamse regering heeft beslist om de drie spartacuslijnen op korte en middellange termijn uit te bouwen met trambussen. Het is binnen dit kader, dat wij het OV-luik van het regionaal mobiliteitsplan hebben uitgewerkt.</p> <p>De verdere realisatie van deze Spartacuslijnen werd overgedragen aan DWV. Zij zullen op korte termijn - deze kwalitatieve openbaarsvervoerverbinding realiseren.</p>	/	/
33l	TreinTramBus	x	Interlokaal OV-netwerk		<p>Op de lijst van het interlokaal OV-netwerk ontbreekt de lijn Hasselt – Nieuwerkerken – Sint-Truiden. Nieuwerkerken, dat meer op Hasselt en Sint-Truiden gericht is dan op Herk-de-Stad zou anders de enige buurgemeente van Hasselt zijn, die niet rechtstreeks met de provinciehoofdstad verbonden is.</p>	<p>Er is inderdaad een aanvullend netlijn Sint-Truiden, Nieuwerkerken, Hasselt in het OV-plan. De logica voor interlokale busverbindingen op de wenslijst in het regionaal mobiliteitsplan is als feeder naar de ruggengraat op regionaal niveau. Dit geldt niet voor de deze lijn gezien de meer logische optie de regionale busverbinding is Nieuwerkerken naar Sint-Truiden om daar het treinnetwerk te bereiken.</p>	/	/

33m	TreinTramBus	x		Modal shift	<p>Een modal shift naar 60 % autoverplaatsingen en 40 % duurzaam vervoer getuigt niet van een zeer grote ambitie. Natuurlijk is dat een verbetering ten opzichte van de huidige toestand, maar dan nog slaagt Limburg, die zich bij monde van het provinciebestuur in 2050 als klimaatneutrale provincie wil profileren, er niet om maximaal de helft van alle verplaatsingen met de auto te laten plaatsvinden. Overigens was de provincie Limburg in 2011 vastbesloten om in 2020 compleet CO2-neutraal te zijn. Qua modal shift moet het RMP veel meer ambitie aan de dag leggen. Dat Limburg daarvoor in grote mate afhankelijk is van flankerend beleid op Vlaams, federaal en Europees niveau is evident. In deze context is het van zeer groot belang om de resultaten van de doorrekening in het regionaal verkeersmodel het juiste gewicht te geven en zeer omzichtig met cijfers en tendensen om te springen. Het Vlaams verkeersmodel vertoont immers een aantal fundamentele tekortkomingen, die op bladzijde 50 van het beleidsplan nauwgezet en correct opgelijst zijn.</p>	<p>We erkennen dat de ambitie om 60% autoverplaatsingen en 40% duurzaam vervoer te bereiken voor sommigen misschien niet ver genoeg gaat. Toch is dit een aanzienlijke verbetering ten opzichte van de huidige situatie en een realistische, haalbare stap in de richting van onze uiteindelijke doelstellingen.</p>	/	/			
33n	TreinTramBus	x		Actieplan	Station Halen	<p>Actie 33: Op bladzijde 89 van de synthesenota staat: "Het station Halen zorgt in het B&B-scenario voor minder reizigers op deze trein-as dan in het L&G-scenario. Dit kan veroorzaakt worden door de toegenomen reistijd tussen bijvoorbeeld Hasselt en Leuven omwille van de bijkomende treinstopplaats." De doorrekening in het regionaal verkeersmodel Limburg heeft dus uitgewezen dat een bijkomend station in Halen een logische negatieve invloed heeft op het aantal treinreizigers. Ondanks ons voorbehoud bij de resultaten van het verkeersmodel verbaast dat reizigersverlies ons niet. Het besluit op bladzijde 91 van de synthesenota is dan ook niet correct: "De modelresultaten geven een onduidelijk beeld wanneer het gaat over de effecten van het toevoegen van een treinstopplaats ter hoogte Halen nabij de kruising van spoorlijn 35 met de E314. Er dient dus verder onderzoek te gebeuren naar de wenselijkheid en effectiviteit van deze bijkomende stopplaats." Gezien de bewezen duidelijke negatieve invloed op het aantal treinreizigers van een nieuw station Halen, wat resulteert in een negatieve impact op de beoogde modal split, vraagt TreinTramBus om actiepunt 33 "Onderzoek station Halen: Onderzoek door NMBS en onderzoek naar ruimtelijke inpasbaarheid" te schrappen en dus niet op te nemen in het Regionaal Mobiliteitsplan Limburg.</p>	<p>Het klopt dat de berekeningen uit de synthesenota aangeven dat een station in Halen een negatieve invloed heeft op het potentieel van treingebruik. Daartegenover werpen de verdedigers van de nieuwe stopplaats op dat dit een goed alternatief kan zijn voor de inwoners van Noord-Oost-Limburg die tot op vandaag geen treinverbindingen hebben. Zij zouden met privé-vervoer hun voor- en natransport kunnen verzorgen. De NMBS heeft in haar advies ook aangegeven dat zij bedenkingen hebben met deze plannen. Op korte termijn voorzien zij geen initiatieven om dit te onderzoeken. Daarom wordt de haalbaarheidsstudie rondom het station van Halen verschoven naar de middellange termijn.</p>	Actie haalbaarheid / station Halen op MLT plaatsen		Aangepast in rood actietabel	
33o	TreinTramBus	x		Actieplan		<p>Actie 38: TreinTramBus begrijpt het nut van een HOV-lijn Hasselt/Genk – Antwerpen via de autosnelweg niet. Voor dergelijke verplaatsingen is enkel een trein geschikt. Die rechtstreekse en snelle treinverbinding met Antwerpen bestaat. Vanuit Genk is de verbinding naar Antwerpen enkel mogelijk met een overstap in Hasselt. Als het knooppuntenmodel toegepast wordt, moet dat een goede aansluiting zijn. Bij voldoende potentieel is een trein Genk – Antwerpen die wel in Kiewit, maar niet in Hasselt stopt, denkbaar. TreinTramBus vraagt dus om actiepunt 38 "HOV Hasselt/Genk – Antwerpen" te schrappen en dus niet op te nemen in het Regionaal Mobiliteitsplan Limburg.</p>	<p>De haalbaarheidsstudie is reeds lopende en wordt aangestuurd vanuit de Provincie Antwerpen. Deze zal meer inzicht verschaffen of deze HOV-verbinding zinvol is. Dit wordt tekstueel verduidelijkt in de actietabel.</p>	Tekstueel verduidelijken actie MO2-38	/		Actie werd in rood verder tekstueel aangevuld.
33p	TreinTramBus	x		Actieplan		<p>Acties 39 en 41: Voor de grensoverschrijdende regionale busverbindingen (actie 39) en de grensoverschrijdende interlokale busverbinding (actie 41) is de Nederlandse provincie Limburg beter geplaatst als: grensoverschrijdende partner dan Hermes en Arriva. De provincie is immers de besteller van het openbaar vervoer en besteedt de concessie aan. Hermes en Arriva zijn concessiehouders en bijgevoeg uitvoerders van een gewenst aanbod. De concessie Zuidoost-Brabant loopt maar tot 2026. Of Hermes nadien nog aan zet is, weet nu niemand. De concessie Zuid-Limburg, toegewezen aan Arriva, loopt tot 2031. Zie in dit verband ook punt 7. Verder adviseert TreinTramBus bij actie 39 ook een onderzoek naar een busverbinding vanuit de Voerstreek naar Maastricht op te nemen – uiteraard in samenspraak met de Nederlandse provincie Limburg. De Voerenaars zijn voor bovenlokale voorzieningen vooral gericht op Maastricht.</p>	<p>Het klopt dat de provincie Limburg in Nederland verantwoordelijk is voor de bestelling van openbaar vervoer en de concessie verleent. We zullen dit bijgevolg aanpassen in de actietabel (MO2-39 en MO2-41).</p> <p>Wat betreft uw suggestie voor een busverbinding van de Voerstreek naar Maastricht, deze wordt genoteerd voor onderzoek bij actie MO2-41.</p>	Provincie Limburg / Nederland toevoegen bij actie MO2-39 en MO2-41, eventueel onderzoek Voeren-Maastricht toevoegen bij actie MO2-41	/		Actie werd in rood verder tekstueel aangevuld.
33q	TreinTramBus	x	x	Actieplan		<p>Acties 44, 46 en 49: In het huidige traject rond basisbereikbaarheid was de participatie van de reizigers nagenoeg onbestaande (cf. supra). In dat licht zou TreinTramBus, als vertegenwoordiger van de reizigers, als "partner" moeten toegevoegd worden aan actie 44 "Evaluatie van Basisbereikbaarheid" en actie 46 "Evaluatie van VoM-projecten". Hetzelfde geldt voor actie 49 "Afstemming verknoping tussen bus en trein op nieuwe dienstregelingen". Ook hier kan TreinTramBus als betrokken partner een belangrijke rol spelen.</p>	<p>We erkennen absoluut het belang van reizigersparticipatie en de waardevolle bijdrage die organisaties zoals TreinTramBus kunnen leveren aan het evaluatieproces. We zullen zeker overwegen om uw organisatie te betrekken bij toekomstige evaluaties van Basisbereikbaarheid, VoM-projecten en de afstemming tussen bus- en treindienstregelingen (MO2-44, 46, 49). Zoals eerder aangegeven dient de evaluatiemethodiek nog uitgewerkt worden. Hierin zal het tijdsplan, de methode en de te betrekken actoren bepaald worden. We nemen mee dat uw organisatie kandidaat is om hieraan mee te werken.</p> <p>Via DeLijn houden we contact met TTB, en nemen we de waardevolle suggesties mee op in de mate van het mogelijke.</p>	Ja, actie MO2-46, 49	/		Actie MO2 46 en MO2.29 werden aangepast. TTB werd als partner toegevoegd.
33r	TreinTramBus	x		Actieplan		<p>Actie 101: In de lijst van Hoppinpunten met P+R-aanbod ontbreekt Bilzen station.</p>		/	/		
						<p>Actie MO4-101 slaat op de uitbouw van additionele P+R faciliteiten bij Hoppinpunten en dit is selectief om auto-afhankelijkheid niet onbedoeld te versterken.</p> <p>Bilzen station ligt in de kern en beschikt vandaag over een pendelparking die de combinatie auto – trein mogelijk maakt. Het is de ambitie om de beoogde groei van reizigers in deze stations op te vangen door het stimuleren van de (e-)fiets als vervoersmiddel, een optimale verknoping met regionale buslijnen en niet noodzakelijke extra parkeer capaciteit te voorzien.</p>					

33s	TreinTramBus	x	x	Actieplan	<p>Toe te voegen actie: communicatie en reisinformatie</p> <p>Het actieplan voorziet geen plannen voor algemene multimodale (NMBS + De Lijn + VoM) communicatie en reisinformatie via verschillende kanalen, zowel analoge als digitale. Het gaat daarbij zowel om informatie en communicatie voor als tijdens de reis, aan de halte én in voertuig. TreinTramBus vraagt om hieromtrent ook een actiepunt toe te voegen.</p>	<p>We erkennen het belang van effectieve en efficiënte informatievoorziening voor een goede reiservaring. Kritische factor in het openbaarvervoersysteem, dit is een verhaal van uitvoering. Het voorliggende RMP is van strategisch niveau, items zoals communicatie en reizigersinformatie zijn acties die hieruit voortvloeien. De betrokken partners zoals o.a. De Lijn zijn hiervoor verantwoordelijk.</p> <p>Deze onderwerpen worden ook op Vlaams en federaal niveau behandeld, met name door bijvoorbeeld initiatieven rond Hoppin, dat tot doel heeft multimodaal reizen te faciliteren en reizigers van real-time reisinformatie te voorzien. We raden u aan om uw suggesties en opmerkingen naar de betrokken instanties op dat niveau te richten, zodat ze daar de juiste aandacht kunnen krijgen.</p>	/	/		
33t	TreinTramBus	x	x	Actieplan	<p>Toe te voegen actie: tariefintegratie</p> <p>Gezien de ambitie voor een gelaagd en hiërarchisch opgebouwd systeem is tariefintegratie onontbeerlijk. Binnen de VVR Limburg zouden alle OV-verplaatsingen met één ticket tegen één tarief moeten kunnen, gelijk of ze met de trein, de bus of het VoM plaatsvinden. TreinTramBus vraagt om ook dit als actiepunt toe te voegen.</p>	<p>Zie actie G4-22 en de oproep van de vervoerregio Limburg rond geïntegreerde ticketing en abonnementsformules. Dit onderwerp wordt eveneens op Vlaams en federaal niveau behandeld. We hebben dit actiepunt reeds toegevoegd, maar de reikwijdte van het regionaal mobiliteitsplan is hier eerder beperkt.</p>	/	/		
33u	TreinTramBus	x		Spartacus	<p>Knooppuntenmodel</p> <p>Het Spartacusplan is opgebouwd conform de principes van een geïntegreerd en hiërarchisch opgebouwd OV-net zoals dat sinds de jaren 1980 in Zwitserland met Bahn 2000 uitgebouwd wordt. In het hele land (en inmiddels bijna overal in Europa) kruisen treinen mekaar op het volle uur en het halfuur en bij hogere frequenties ook op het uur x.15 en het uur x.45 (= nulsymmetrie). Het is dus de kunst om ervoor te zorgen dat die kruising in knooppunten plaatsvindt. Het ligt voor de hand dat Hasselt de Limburgse hoofdknoop wordt op het uur x.00 en het uur x.30, aangezien het de enige plaats in onze provincie is, waar spoorlijnen elkaar kruisen. Door baanvakken met enkelspoor liggen ook de knopen op x.00 en x.30 in Neerpelt en Beringen vast. Alle andere knooppunten op het Limburgse treinnet zijn daarvan een gevolg.</p> <p>Het knooppuntenstelsel eist dat de afstand in tijd tussen knooppunten, die samen een soort van honingraat vormen, minder dan 15, 30, 45 of 60 minuten bedraagt. Enkel zo lukt het om in elk knooppunt vlotte overstappen van en naar een lokaal netwerk (in beide richtingen tegelijk dus) te organiseren. Een OV-voertuig rijdt bijgevolg niet zo snel als mogelijk, maar wel zo snel als nodig is om het volgende knooppunt tijdig te bereiken. Al vlug werd duidelijk dat dat met bussen niet zou lukken, omdat ze te laat in gewenste knooppunten zouden aankomen.</p> <p>Openbaar onderzoek RMP VVR Limburg – inspraaknota TTB 6</p> <p>Naast de al gedefinieerde knooppunten in Hasselt, Neerpelt en Beringen leidde dat tot drie sneltramlijnen met een nieuw knooppunt op x.00 en x.30 in Lanaken en op x.15 en x.45 in Maasmechelen. De reistijd van Hasselt naar Maasmechelen neemt met een kwartier af, naar Pelt en Maastricht zelfs met een halfuur. Dat komt neer op een halvering tegenover de bestaande bustijden. Die versnelde reistijden komen ook de gemeenten ten goede, die vanuit de verschillende knooppunten met een aansluitend lokaal net bediend worden.</p>	<p>Het langetermijns OV plan is in de filosofie van netwerksamenhang en een geïntegreerd, hiërarchisch OV-netwerk opgebouwd. Het gaat uit van sterke kernnetlijnen tussen de verschillende belangrijke Limburgse steden en gemeenten. Deze structuur wordt aangevuld met een aanvullend net en met Vervoer op Maat. In het RMP worden de grote lijnen, het kader vastgelegd. De operationalisering ervan valt onder de verantwoordelijkheid van De Lijn. Om het ambitieuze lange termijn OV-plan te realiseren zal er in de nabije toekomst nog veel overleg nodig zijn met onder andere, de NMBS.</p> <p>Integrato maakt een verdere studie op voor een gecadanceerde en symmetrische dienstregeling met georganiseerde aansluitingen in goedkeuzen knooppunten. Wij kijken uit naar de resultaten van deze studie zodat we de leerpunten hieruit kunnen gebruiken om in Limburg toe te groeien naar een optimaal openbaar vervoernet.</p>	/	/		
33u	TreinTramBus	x		Spartacus	<p>Knooppuntenmodel</p> <p>Voor alle duidelijkheid: een knooppunt is niet per definitie hetzelfde als een Hoppinpunt. Een Hoppinpunt is een ruimtelijk punt, waar meerdere vervoersmodi (naast OV ook (deel)auto, fiets, ...) elkaar ontmoeten en er een mogelijkheid bestaat om de verplaatsing met een andere vervoersmodus verder te zetten. Een knooppunt daarentegen is niet alleen een kruising in de ruimte, maar ook een kruising in de tijd. Treinen, trams en bussen moeten dus rond de knooppuntstijden x.00, x.30 en eventueel x.15 en x.45 gezamenlijk in het knooppunt aanwezig zijn om overstappen in alle richtingen toe te laten. Enkel op die manier kan een reiziger zo snel mogelijk de voor zijn verplaatsing juiste vervoerslaag bereiken.</p> <p>TreinTramBus vraagt dat de netwerksamenhang en het knooppuntenmodel de sturende factoren zouden zijn voor de opbouw van het OV-netwerk in Limburg.</p>				/	
33v	TreinTramBus	x		Grensoverschrijdend openbaar vervoer	<p>Voor de verbindingen met Wallonië ontbreekt in het RMP nagenoeg alle aandacht. Buiten de trein Hasselt – Luik en de buslijn Tongeren – Luik lijkt er geen enkele vervoersvraag richting Wallonië te bestaan. Dat klopt natuurlijk niet. De grens tussen Vlaanderen en Wallonië vormt voor de VVR Limburg ten onrechte een harde vervoersgrens.</p> <p>De provincie Limburg maakt samen met de provincie Luik, de Nederlandse provincie Limburg en de regio Aken deel uit van de Euregio Maas-Rijn. Die realiteit moet ook in het OV-aanbod zichtbaar zijn. Zo verwacht TreinTramBus dat ingezet wordt op een euregionale treinverbinding richting regio Aken met max. 1 overstap.</p>	<p>Er wordt een actie toegevoegd: "Onderzoek naar grensoverschrijdende euregionale verbindingen?" zodat deze problematiek in de toekomst ook behandeld wordt.</p> <p>Daarnaast biedt het Vervoer op Maat in Voeren de mogelijkheid om een verbinding te maken naar station in Visé.</p>	Actie toevoegen	/		Nieuwe actie M02.25 toegevoegd in rood, nummering van volgende acties aangepast.
34	Zutendaal	x			<p>De gemeenteraad geeft een positief advies over het Regionaal Mobiliteitsplan volgens de nota in bijlage met volgende aanpassing:</p> <p>In het advies dient expliciet vermeld te worden (op p5 voor de laatste alinea onder het punt auto) dat de gemeenteraad geen voorstander is van kilometerheffing voor personenwagens en enkel een suggestie doet over de modaliteiten indien de hogere overheid beslist om een kilometerheffing voor wagens in te voeren.</p>	<p>We nemen akte van het gegeven dat de gemeenteraad van Zutendaal geen voorstander is van een kilometerheffing voor personenwagens. Zoals in het regionale mobiliteitsplan aangegeven, is het invoeren van een kilometerheffing, een bevoegdheid van de Vlaamse regering. De doorrekening die over alle vervoersregio's gebeurde, is enkel een denkoefening. Die dient ter inspiratie van mogelijke maatregelen om mental shift te realiseren. We merken wel op - dat het realiseren van de Vlaamse doelstelling, 15% reductie voertuigkilometers, via het rekeringsrijden haalbaar wordt.</p>	/	/		

35a UNIZO x x Algemeen

Hierbij wil ik namens UNIZO en de aangesloten sectororganisaties FBAA, Febed, Denuo, TLV, BKV, Fema en Brafcos ons bezwaar kenbaar maken met betrekking tot het gepubliceerde mobiliteitsplan dat momenteel onderwerp is van een openbaar onderzoek in uw vervoerregio. We nemen akte van de ontwerpen van vervoersplannen, maar zien ons genoodzaakt deze niet zonder meer te aanvaarden. We maken ons voornamelijk ernstige zorgen over de aanpak, de betrokkenheid van de stakeholders en de slechte weerspiegeling van een significant deel van het mobiliteitsstelsel. Er zijn heel wat problemen en uitdagingen voor bedrijven en organisaties die, al dan niet intensief, bezig zijn met transport en logistiek en vaak ook in de kernen van steden en gemeenten moeten bedienem, die niet of te beperkt aan bod komen. We zien het daarom als noodzakelijk om bezwaar in te dienen over de aanpak bij de opmaak van de mobiliteitsplannen en de tekortkomingen dat dit met zich meebrengt. Met dit bezwaar willen we bovendien duidelijk maken dat we een betere aanpak van onze mobiliteit verwachten op verschillende niveaus, van lokaal tot Vlaams en zelfs federaal en Europees. We vragen dat er vanuit de vervoerregio(raad) en het departement MOW op een goede manier wordt omgesprongen met deze bemerkingen en we zo het vervolgtraject op een positieve manier kunnen laten verlopen. Zo kunnen we samen werk maken van een betere mobiliteit voor alle betrokkenen, van voetgangers tot transportbedrijven, van fietsers tot autocars.

35b UNIZO x x Stakeholdersessies

We constateren dat er gedurende het verloop van het proces van opmaak onvoldoende concrete betrokkenheid was van belanghebbenden en stakeholders. Hoewel er stakeholdersessies werden georganiseerd, was er een duidelijk gebrek aan diepgaand overleg. Het bij aanvang grote aantal deelnemers - met uiteenlopende belangen en achtergronden - betekende een beperking van de mogelijkheid om de discussie ten gronde te voeren. Dit is onmogelijk in een traject met een beperkt aantal sessies en een onderwerp dat zo breed en impactvol is als mobiliteit. Op basis van de beperkte terugkoppeling vanuit de studie bureaus was het dan weer niet duidelijk op welke manier werd omgesprongen met de inbreng die gegeven werd in voorgaande stakeholdermomenten. Opmerkingen als "we nemen het mee" geven daarbij weinig vertrouwen richting de persoon of organisatie die de opmerking gaf en vaak vrije tijd opgeeft om vrijwillig mee na te denken over de mobiliteit van morgen. Gedurende de loop van het traject is de representativiteit van de sessies dan ook afgenomen, aangezien steeds minder organisaties en personen zich bereid zagen om deel te nemen aan de sessies of de tijd hiervoor konden vrijmaken. Voor kleinere organisaties die in heel Vlaanderen actief zijn was het bovendien onmogelijk om alle sessies in de 15 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 aandring om werk te maken van meer bi- of multilateraal overleg met sectoren en organisaties die een belangrijke rol spelen binnen de mobiliteit.

35c UNIZO x x goederenvervoer en collectief personenvervoer

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 privaet collectief personenvervoer, vragen een specifieke expertise (ook per deeldomein) die vaak niet of beperkt aanwezig is in de vervoerregio's en de studie bureaus. Deze expertise is nochtans een vereiste om mee werk te kunnen maken van een toekomstplan. Net zoals het niet kan dat de betrokkenheid met de sectoren veel te beperkt is. Het is dan ook onaanvaardbaar dat beslissingen genomen in mobiliteitsplannen zonder voldoende expertise en voor thema's die beter op hoger niveau worden gestuurd en uitgetekend. In de opmaak van het mobiliteitsplan wordt er voornamelijk vertrokken vanuit het oogpunt van personenmobiliteit en moet het goederenvervoer het doen met een aantal clichématige ingrepen. Het belang voor onze economie en bevoorradingsystemen worden in deze dan ook niet erkend, integendeel, ondoordachte aanpassingen op lokaal of regionaal niveau kunnen ernstige gevolgen hebben voor bedrijven, organisaties, werven... die afhankelijk zijn van goederenvervoer. Het is dus van groot belang dat er voldoende aandacht wordt besteed aan de specifieke behoeften en uitdagingen van het goederenvervoer en sectoren die met leveringen te maken hebben, zodat een duurzame en efficiënte logistiek gewaarborgd blijft. Denk maar aan de leveringen van drank aan de horeca of bouwmaterialen op werven, de inzameling van bedrijfsafval of de bevoorrading voor winkels.

Wij erkennen de noodzaak van intensieve samenwerking met alle betrokken sectoren om een volledig / / en effectief mobiliteitsplan te ontwikkelen. Het proces voor het opstellen van dit plan omvatte diverse overlegmomenten met verschillende stakeholders. Deze overlegmomenten werden structureel en collectief georganiseerd onder andere in thematische werkgroepen, via mobiliteitscafés, vervoerregiodagen, mobiliteitsateliers, bilaterale overleggen, enz. Voor de collectieve sessies werd een brede groep aan stakeholders en sectorfederaties uitgenodigd. Daarnaast werden deze sessies via de pers en sociale media goed gecommuniceerd. Verschillende koepelorganisaties waren hierbij steeds aanwezig. Telkens hebben we gevraagd om de uitnodiging verder te verspreiden naar de individuele leden. Voor de mobiliteitscafés werd tevens uitgebreid publiek gecommuniceerd o.a. via de kanalen van de Vervoerregio, de lokale besturen, het belang van Limburg en via sociale media. Wat logistiek betreft werd er intensief samengewerkt met het Logistiek Platform Limburg.

We verwachten van de professionele deelnemers aan het proces een proactieve houding. Als er meer / / nood was aan verduidelijking en of er meer diepgang en verfijning nodig was, waren dit zaken die tijdens de sessies en ook achteraf meegegeven konden worden. Zo werden gedurende het proces verschillende bilaterale overlegmomenten ingepland met partijen die hier om vroegen. Zij kregen de mogelijkheid om hun opmerkingen, suggesties en bedenkingen mee te geven, te bespreken en, in zoverre deze kaderden binnen de doelstellingen van het regionale mobiliteitsplan, werden deze meegenomen. Het is jammer om deze opmerkingen en adviezen pas in deze fase van het proces te vernemen anders hadden we ook deze tijdens een bilateraal overleg kunnen bespreken. Daarnaast wensen we te benadrukken dat op vraag van de Vervoerregio er tijdens het planproces er verschillende malen afstemming geweest is met het Logistiek Platform Limburg om er net voor te zorgen dat het logistiek luik in het RMP voldoende aandacht zou krijgen.

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 inbrengt. Tegelijkertijd moeten wij ons houden aan de doelstellingen, de bestaande kaders, focussen op het strategische niveau van het plan en rekening houden met de gemeentelijk autonomie van de verschillende betrokken overheden. Het RMP dat nu voorligt vormt het algemeen kader hoe we willen dat de mobiliteit in Limburg zich duurzaam kan ontwikkelen. Het plan zal de komende maanden, jaren verder geconcretiseerd moeten worden. Voor de verdere concretisering zullen we net als bij de opmaak vaak beroep willen doen op de externe stakeholders.

35c	UNIZO	x	x	goederenvervoer en collectief personenvervoer	<p>Ook voor autocars zijn afspraken, routes en oplossingen nodig die werkbaar zijn en afgestemd zijn tussen steden, zodat ook deze stromen op een realistische manier kunnen worden gestuurd en gestroomlijnd.</p> <p>Voor het verder uitwerken van zaken als venstertijden, routegeleiding of -advies, tonnagebeperkingen... moet heel duidelijk gekozen worden om te vertrekken vanuit overleg met het goederenvervoer én het collectief 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 (binnen en buiten de regio) kan betekenen dat de transporteur net méér voertuigen moet gaan inzetten om evenveel posten te bedienen, met gevolgen voor de verkeersdrukte, duurzaamheid, prijzen...</p>	Privaat collectief vervoer ondersteunen we, maar de marktwerking primeert hierin. De globale regelgeving over het privaat collectief vervoer is de bevoegdheid van de hogere overheden. We schetsen in het RMP ruime kaders zoals de wegencategorisering en de logistiek kaart, die handvaten bieden voor de toekomst. De uitwerkingsmodaliteiten en vertaling en toepassing voor de individuele ondernemers zijn hier geen onderdeel van. Een deel van de verantwoordelijkheid voor het oplossen van de uitdagingen van deze sector ligt eveneens bij de initiatiefnemers.
35d	UNIZO	x	x	Theorie vs. realiteit	<p>We zien heel wat intenties om onze mobiliteit te hervormen. Zo is er de focus op een modal shift voor zowel het personenvervoer als het goederenvervoer. Op vlak van personenvervoer kunnen we inderdaad nog betrekkelijk eenvoudig heel wat winsten boeken, onder meer door ingrepen op lokaal en regionaal niveau. Het uitbouwen van Hoppinpunten, uitrollen van deelwagens en -fietsen, betere afstemming van het openbaar vervoer... dragen hier allemaal toe bij. Ook de verbindingen die gelegd worden met tewerkstellingspolen, of het nu voor het openbaar vervoer of de fiets is, moeten verder geoptimaliseerd worden om meer mensen voor de duurzame oplossing te laten kiezen. Het is daarom noodzakelijk om onder meer de conflictpunten op fietsnelwegen en het BFF zoveel mogelijk weg te werken, om zo met vlotte verbindingen de mensen te kunnen verleiden om de fiets te nemen.</p> <p>Op vlak van goederenvervoer ligt dit echter anders. De opgenomen intenties op dit vlak vallen vaak terug op maatregelen die de voorbije decennia al op tafel lagen, maar in de praktijk niet tot een modal shift hebben geleid. Op papier klinken die voorstellen mooi en logisch, zeker voor leken, maar uit heel wat proefprojecten is vaak gebleken dat ze praktisch of economisch niet haalbaar zijn. De realiteit is dat goederenvervoer over de weg niet zo inefficiënt is als wordt aangenomen. Leveringen in stadscentra worden zodanig gepland dat de vracht- en bestelwagens zo optimaal mogelijk worden gevuld en ingezet. Een extra overslag, bijvoorbeeld aan de stadsrand, betekent niet zonder meer een efficiëntiewinst, laat staan dat het minder verkeer zou veroorzaken of per definitie een verbetering is voor de veiligheid. Het zet integendeel extra druk op de prijs, de efficiëntie van het proces en het aantal voertuigen in een kern. Willen we leveringen in de kernen gaan vergroenen, dan moeten we hiervoor kijken naar het Vlaamse niveau. Via stimulerende maatregelen moet gestreefd worden naar een groener voertuigenpark. Een Vlaams kader kan de toegang tot steden regelen, maar eenzijdige maatregelen per vervoerregio of gemeente zullen een negatief effect hebben op de economie in de kern.</p>	Het is inderdaad de ambitie om de verschillende knelpunten in de verschillende duurzame netwerken zoals fiets en Openbaar Vervoer met dit plan weg te werken, zodat de Limburgers een goed alternatief voorgeschoteld krijgen om zich in de toekomst duurzamer te gaan verplaatsen. 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. In het RMP is daarom vooral aandacht besteed aan de grotere logistieke stromen. Zo is er aandacht voor de inzet van de waterwegen inclusief het wegwerken van bottlenecks en het voorzien van voldoende overslagstations en heeft de vervoerregio Limburg de ambitie om de IJzeren Rijn te heractiveren en willen we multimodale logistieke knooppunten uitbouwen. Daarnaast is het de ambitie om met het vrachtroutenetwerk het vrachtverkeer zo snel en efficiënt mogelijk toe te leiden naar het hogere wegennet, zodat woonkernen en schoolomgevingen gespaard worden van onnodig doorgaand vrachtverkeer. Dit wil niet zeggen dat een niet selectie van een weg, betekent dat alle vrachtverkeer geweerd wordt. Herkomst- en bestemmingsverkeer is er toegelaten, maar het is niet de bedoeling om het doorgaand verkeer te faciliteren. Deze bepaling is haast letterlijk opgenomen in het RMP. De opmerking over de geringe aandacht op de stedelijke logistiek is ten dele terecht. Deze problematiek stelt zich vooral in grotere steden en is dus ook ten dele hun bevoegdheid. Vanuit Vervoerregio willen wij de betrokken steden ondersteunen in het zoeken naar oplossingen. We zullen dit aanpassen in het RMP. Verder staan we open voor suggesties en inbreng van alle actoren om samen duurzame oplossingen voor transport en logistiek te vinden.
35d	UNIZO	x	x	Theorie vs. realiteit	<p>We moeten dus verder kijken dan maatregelen die op papier interessant lijken, maar in de praktijk een negatief effect zullen hebben. Door deze materie op een doorgedreven manier, samen met de betrokken sectoren, aan te pakken op een hoger niveau kunnen we op lange termijn meer bereiken. Kleine (tijdelijke) winsten, die interessant lijken voor het lokale kiespubliek, hebben op lange termijn vaak een negatief effect, terwijl we op basis van een gefundeerd plan op hoger niveau op lange termijn veranderingen kunnen realiseren.</p>	Binnen het RMP worden de grote krijtlijnen van de verschillende modi en ontwikkelingsperspectieven vastgelegd. Er is nog veel werk om deze in de nabije en verdere toekomst verder uit te werken en te realiseren. Het spreekt voor zich dat de vervoerregio dat wil doen in samenspraak met de verschillende betrokken sectoren om zo tot een performant netwerk en logistiek systeem te kunnen komen. Voor de Vervoerregio Limburg willen we graag de samenwerking met het Logistiek Platform Limburg verder zetten en staan we indien nodig open voor bijkomend bilateraal overleg.
35e	UNIZO	x	x	Overkoepelend beleid	<p>Tot slot willen we nogmaals de aandacht vestigen op het ontbreken van een duidelijk ambitieus overkoepelend Vlaams mobiliteitsbeleid, wat nochtans een noodzakelijke voorwaarde is om een geloofwaardig en degelijk mobiliteitsplan op regionaal niveau uit te werken. Een coherent en gecoördineerd kader op Vlaams niveau is van essentieel belang om een consistente en effectieve mobiliteitsstrategie te waarborgen. Het is aangewezen om thema's als goederenvervoer en privaat collectief personenvervoer verder aan te pakken op het niveau waarop de grote stromen zich voordoen en waar het regionale niveau zich vervolgens kan aan vasthaken voor een diepere uitwerking specifiek voor de regio. We dringen erop aan dat er een duidelijk overkoepelend kader wordt vastgelegd dat richting geeft aan de vervoerregionale mobiliteitsplannen.</p>	Het opstellen van een mobiliteitsplan is inderdaad een gelaagd proces dat samenwerking vereist op verschillende niveaus, van lokaal tot federaal. Het is een concreet proces waarbij alle individuele opmerkingen zijn meegenomen en tijdens het proces al dan niet opgenomen werden in het plan in samenwerking met alle andere partners en actoren.

35f	UNIZO	x	x	Conclusie	<p>Met dit bezwaarschrift willen we de aandacht vestigen op de elementen in de mobiliteitsplannen die niet ten gronde zijn aangepakt en/of de realiteit onvoldoende weerspiegelen. Wegens een aantal tekortkomingen in het proces konden we bovendien vaststellen dat de aandacht het evenwicht tussen goederen- en personenvervoer in de stakeholdersessies niet aanwezig was. Het gevolg is dat de plannen geen complete weerspiegeling zijn van onze mobiliteit en van de noden om onze mobiliteit terug vlot en veilig te krijgen.</p> <p>We verzoeken u met aandrang om de bezwaren die we aanbrengen serieus te nemen en het proces rond de mobiliteitsplannen te hernemen, met extra aandacht voor de betrokkenheid van stakeholders, de specifieke behoeften van het goederenvervoer en het privaat collectief personenvervoer, het versterken van de stakeholderbetrokkenheid en het vragen bij de hogere overheden voor een duidelijk en werkbaar overkoepelend Vlaams kader. Het is van groot belang dat de mobiliteitsplannen een realistisch en effectief beleid bevatten dat de belangen van alle belanghebbenden dient en bijdraagt aan een duurzame en efficiënte mobiliteit in de Vlaamse vervoerregio's, Vlaanderen en België.</p> <p>We vertrouwen erop dat u ons bezwaar zorgvuldig zult analyseren en de aanbeveling in het verdere proces zult toepassen. We hopen verder een constructieve dialoog over dit belangrijke onderwerp kunnen opzetten. Mocht u verdere informatie of verduidelijking wensen, dan zijn wij graag bereid om dit te verstrekken</p>	<p>We onderschrijven de uitdagingen rond Hoppinpunten, uitrollen van deelmobiliteit, betere afstemming van het openbaar vervoer, linken met tewerkstellingspolen voor openbaar vervoer en fiets, wegwerken van conflictpunten op fietssnelwegen en het BFF enz. Deze maken integraal deel uit van ons plan. Het RMP dat nu voorligt vormt het algemeen kader hoe we willen dat de mobiliteit in Limburg zich duurzaam kan ontwikkelen. Het plan zal de komende maanden, jaren verder geconcretiseerd moeten worden. Voor de verdere concretisering zullen we net als bij de opmaak vaak beroep willen doen op de externe stakeholders.</p>		
36	Landen	x		Wegencategorisering	<p>Categorisering N80 Sint-Truiden/E40</p> <p>Er wordt akkoord gegaan om het bezwaar van de vervoerregio Leuven en het voorlopig Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Limburg te ondersteunen door dit bezwaar ook over te maken aan vervoerregio.limburg@vlaanderen.be</p>	<p>In het RMP zal de N80 tussen Sint-Truiden en de E40 aangepast worden als interlokale weg.</p>	<p>Herziening wegcategorisering N80 als interlokale weg</p>	<p>Aangepast op kaart</p>
37a	Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden	x		Algemeen	<p>Deze memo richt zich voor de adviesvraag van het voorlopig ontwerp Mobiliteitsplan (hierna te noemen Mobiliteitsplan) op de grensoverschrijdende mobiliteitsaspecten van belang voor de Brabantse Kempen, geldend voor de gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden.</p>	<p>/</p>	<p>/</p>	
37b	Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden	x		Algemeen	<p>Het mobiliteitsplan bevat duidelijke perspectieven voor mobiliteit in de toekomst, complementaire beleidsprioriteiten en hefboomen om die te realiseren, samen met nieuwe keuze- en denkpatronen om een noodzakelijke transitie te maken. Met de nieuwe mobiliteitsvisie zet Vlaanderen in op een vlotte en naadloze mobiliteit. Basisbereikbaarheid staat hierbij centraal. Een efficiënter openbaar vervoer, afgestemd op ons fiets- en wegennetwerk, is hier een belangrijk onderdeel van.</p> <p>De acht basisprincipes voor basisbereikbaarheid sluiten aan bij de visie vanuit de Brabantse Kempengemeenten, welke grenzen aan de Belgische Kempen. De mobiliteitsstrategie van de Kempen staat vermeld op www.mobiliteitindekempen.nl en bijgevoegd in de bijlage.</p> <p>Er zijn diverse overeenkomsten in de uitdagingen, zoals beschreven de verschuiving naar het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen (modal shift) dan de auto. Ook is er in de Brabantse Kempen o.a. een gebrek aan goede treinverbindingen en weinig ruimte voor de zachte weggebruiker.</p> <p>Ter kennisgeving geven we mee dat de samenwerking van de MRE-gemeenten (samenwerkingsverband Metropoolregio Eindhoven) op dit moment een proces doorloopt voor het opstellen van een regiobrede mobiliteitsvisie ter vaststelling in het vierde kwartaal van 2023.</p>	<p>De plannen voor de realisatie en optimalisatie van fietsroutes, met name de bovenlokale functionele fietsroute van Lommel via Bergeijk, dragen bij aan duurzaamheid en de gezondheid van de bevolking. De focus op het creëren van veilige en snelle verbindingen tussen woon- en werkgebieden is een cruciaal onderdeel van deze visie.</p>	<p>Ja, toevoegen partners bij actie 24, p. 62</p>	<p>Actie M01.24 werd aangevuld in rood.</p>
37c	Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden	x		Fiets	<p>Binnen de Kempen gemeenten werken we actief aan fietsstimulering. We willen de (elektrische)fiets een volwaardig alternatief laten zijn voor de auto. We investeren in het realiseren en/of optimaliseren van directe, veilige en snelle verbindingen tussen werk- en woongebieden in combinatie met (regionale) vervoersknooppunten in dorpen en woongebieden krijgt de fiets voorrang ten opzichte van de auto.</p> <p>Als Brabantse Kempen gemeente onderschrijven we het verbinden van de bovenlokale functionele fietsroute van Lommel via Bergeijk. Zoals beschreven op pagina 35 als verbinding: Lommel - Eindhoven (2 verbindingen thv. N746 en thv N74/N69. De beschreven fietssnelweg van Lommel naar Eindhoven aan op de Snelfietsroute De Kempenroute - F67 van Eindhoven-Veldhoven (de Run) naar Bergeijk. Voor het aanjagen van de mobiliteitstransitie zien we als Brabantse Kempengemeenten de fiets als belangrijkste en volwaardige alternatief voor gezien voor de auto. Om het (snel)fietsen te stimuleren en de potentie te benutten werken de gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel, Reusel-De Mierden en Veldhoven samen met de Provincie Noord-Brabant. De route bestaat uit die onderdelen, van Reusel naar Veldhoven, Bergeijk naar Veldhoven. De F67 draagt bij aan het tegengaan van de verkeersdruk op de Randweg A2 Eindhoven en ontlast de route A67 De Hogt - Belgische grens.</p> <p>We adviseren om:</p> <ul style="list-style-type: none"> •De Belgische Kempengemeenten mee te nemen in dit tracé-onderzoek om de aansluiting tussen de Belgische en Nederlandse hoofdfietsroute op elkaar aan te sluiten. Bespreken voor opnemem partner onder actie 24 op pagina 62. 	<p>De vraag om de Kempengemeenten te betrekken bij dit tracé-onderzoek wordt ondersteund. Dit punt wordt aangepast bij actiepunt 24 op pagina 62.</p> <p>Ambitie is om in de toekomst nog meer in te zetten op grensoverschrijdende samenwerking.</p>	<p>/</p>	

37d	Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden	x		Openbaar Vervoer	<p>Voor het netwerk openbaar vervoer vragen we aandacht voor het stimuleren van grensoverschrijdend verkeer door de openbaar vervoer lijn tussen Luijkgestel, Bergeijk en Eindhoven.</p> <p>Op pagina 35 is beschreven de grensoverschrijdende verbindingen naar Eindhoven, gearandeerd dienen te worden. Als Brabantse Kempen onderschrijven we dit uitgangspunt. De uitgesproken wens om van frequentieverhoging (kwartier tot halfuurs-frequentie op alle kernnetlijnen op de regionale busverbindingen zal echter een stevige lobby vereisen. Graag gaan we hierover nader in gesprek.</p> <p>De Brabantse Kempen gemeenten hebben een nadrukkelijk wens om HOV te realiseren vanuit Eindhoven CS naar de Run Veldhoven, door te trekken naar de potentiële Bovenregionale HUB nabij Eersel en waar mogelijk verder de Kempen in tot Reusel en Bergeijk.</p> <p>Daarnaast loopt in de Brainportregio een studie naar de locatie en inrichting van zes Bovenregionale Hubs. Voor de Brabantse Kempengemeenten en het verkeer over de corridor A67/E313, inclusief de Belgische woon-werkstroom richting de Brainport, wordt mogelijke locatie rondom afslag (30) Eersel (N397) op de E34/A67 voor een P+R-variant van een Hub voor +/- 2.500 parkeerplaatsen onderzocht. Dezelfde wens zit op de verbinding vanuit Hasselt over de N74, Pelt, Bergeijk, N69 richting de Brainport.</p> <p>Wij adviseren om:</p> <ul style="list-style-type: none"> •De Brabantse Kempen gemeenten op te nemen als stakeholder voor een vervolgonderzoek. Zoals aangegeven op pagina 33 onder actiepunten 64 en 65. 	<p>Het verzoek om aandacht voor het stimuleren van grensoverschrijdend openbaar vervoer, wordt erkend. Verdere gesprekken over frequentieverhoging zijn essentieel om dit te realiseren.</p> <p>Het streven om een HOV-verbinding te realiseren vanuit Eindhoven CS naar de Run Veldhoven, en mogelijk verder naar Eersel, Reusel en Bergeijk, klinkt veelbelovend en zou het openbaar vervoer in de regio aanzienlijk kunnen verbeteren.</p> <p>De lopende studie naar de locatie en inrichting van zes Bovenregionale Hubs in de Brainportregio is een belangrijk project. De suggestie om de Brabantse Kempen-gemeenten op te nemen als stakeholder wordt ingewilligd en actie 39, p. 65 wordt aangepast</p>	<p>Ja (actie 39, p. 65 / toevoeging stakeholders)</p>	Actie M02.09 werd aangevuld in rod.	
37e	Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden	x		Wegencategorisering	<p>Ter kennisgeving Binnen de Brabantse Kempengemeenten passen binnen de schaal van dit document aantal te starten onderzoeken en projecten voor ontsluiting en doorstroming van gemotoriseerd verkeer, o.a. de Gebiedsontwikkeling N69 Zuid. Dit sluit aan op beschreven verbeterde aansluiting van de N74 op de N69 in Nederland, waarbij leefbaarheid en veiligheid een wederzijds belangrijk aandachtspunt is. Zoals beschreven op pagina 38.</p> <p>Wij adviseren om:</p> <ul style="list-style-type: none"> •Samenhangend met deze verbinding is de planvorming rondom de N69 Zuid. Het trajectdeel vanaf de Belgische Grens tot en met het nieuwe trajectdeel van de N69 (Dommelen -Veldhoven). Graag gaan we in nader overleg over actiepunt 74 op pagina 69. 	<p>Het advies om de planvorming rondom de N69 Zuid nauwlettend in de gaten te houden en hierover verder te overleggen wordt erkend. De Brabantse Kempengemeenten worden toegevoegd als stakeholder/partner in actie 74 op pagina 69. Het initiatief ligt voornamelijk bij de Brabantse Kempengemeenten.</p>	<p>Ja toevoeging / Brabantse Kempengemeente n als partner bij actie 74 op pagina 69.</p>	Actie M03.20 werd aangevuld in rod.	
37f	Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden	x		Algemene conclusie	<p>Het document biedt weinig aanknopingspunten voor grensoverschrijdend verkeer. Gezien de transportassen met grote aantallen logistiek verkeer over de N74 / A67 en het grensverkeer (woon- werk) o.a. vanuit de Belgische regio richting de Brainport en vice versa richting Lommel en Hasselt adviseren we hier aandacht aan te besteden. We adviseren om voor grensoverschrijdend verkeer gezamenlijk het belang te onderschrijven van de aansluitingen van het fietsnetwerk en (H)OV- verbindingen (over de N69 in NL-N72 in B), de zogenaamde Noord-Zuid Pelt-Hasselt richting Bergeijk en Valkenswaard.</p>	<p>We erkennen de noodzaak van betere integratie van grensoverschrijdend verkeer in ons mobiliteitsplan. We knopen graag verdere gesprekken aan om deze aspecten beter te integreren in de uitwerking van het regionaal mobiliteitsplan.</p>	<p>/ /</p>		
38a		x	x	Goederenvervoer	<p>Herhaaldelijk wordt in het Vlaamse regeerakkoord en in assumpties van het regionaal plan het goederenvervoer (impliciet) samen besproken met het personenvervoer. De logica van de tekst laat uitschijnen dat de oplossingen die voor het personenvervoer gelden, ook toegepast kunnen worden voor het goederenvervoer. Deze aanname strookt absoluut niet met de realiteit. Het goederenvervoer vertrekt vanuit een totaal andere dynamiek dan het personenvervoer, en vraagt ook voor een totaal andere aanpak dan het personenvervoer. Elke verplaatsing van goederen is per definitie een afgeleide van een economische beslissing, en uiteindelijk is elk van deze beslissingen te herleiden tot elk van ons als consument. Nog nooit heeft een appel beslist om zichzelf te verplaatsen van A naar B. Evenzeer heeft ook nog nooit een transportonderneming beslist welke goederen verplaatst moeten worden en naar waar. Het zijn uiteindelijk wij allemaal die het goederenvervoer genereren. We willen bovendien dat die goederen heel goedkoop (of zelfs gratis) tot bij onze eigen voordeur komen. Het goederenvervoer is dus niet een "zij, de storende vrachtwagen", maar "wij moeten goederenvervoer aanvaarden, want we wensen deze goederen".</p>	<p>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. In het RMP is daarom vooral aandacht besteed aan de grotere logistieke stromen. Zo is er aandacht voor de inzet van de waterwegen inclusief het wegwerken van bottlenecks en het voorzien van voldoende overslagstations en heeft de vervoerregio Limburg de ambitie om de IJzeren Rijn te heractiveren en willen we multimodale logistieke knooppunten uitbouwen. Daarnaast is het de ambitie om met het vrachtroutenetwerk het vrachtverkeer zo snel en efficiënt mogelijk toe te leiden naar het hogere wegennet, zodat woonkernen en schoolomgevingen gespaard worden van onnodig doorgaand vrachtverkeer. Dit wil niet zeggen dat een niet selectie van een weg, betekent dat alle vrachtverkeer geweerd wordt. Herkomst- en bestemmingsverkeer is er toegelaten, maar het is niet de bedoeling om het doorgaand verkeer te faciliteren.</p>	<p>/ /</p>		
38b	TLV	x	x	x	Vrachtroutenetwerk	<p>Het onderdeel vrachtroutenetwerk vertrekt vanuit de assumptie dat er slechts een beperkt aantal factoren de aanvaardbare omrijfactor moeten bepalen, namelijk afstand, tijd, kost en verkeersveiligheid. Deze elementen waren al in de oorspronkelijke studie van de Vlaamse overheid aanwezig. Maar ondertussen is deze meer dan 10 jaar oude studie voorbijgestreefd. Het belang van de reductie van CO2 uitstoot werd op het allerhoogste niveau (Europese Unie) als een topprioriteit naar voren geschoven via de Green Deal, de maatregelen van Fit for 55. Concreet krijgt de sector van het goederenvervoer over de weg de bindende doelstelling om tegen 2030 55% minder CO2 uit te stoten. Dit betekent dat elke extra kilometer, dus elke omweg, hoe klein ook, een negatieve impact heeft op deze verplichting. De assumptie uit de oorspronkelijke studie, dat omwegen tot 20 of 30% nog net gerechtvaardigd kunnen zijn, is voor de komende tijd absoluut geen automatisch correcte assumptie meer. Nochtans heeft de vervoersregio op geen enkele manier de mogelijk bijkomende uitstoot van CO2 als gevolg van het vrachtroutenetwerk in kaart gebracht. Op deze manier kan er dus op geen enkele manier een afweging gemaakt worden tussen de verschillende belangen, die tot een weliswaar tegen strijdige conclusie zouden kunnen leiden, en tot een andere beleidsmaatregel als beste oplossing dan de introductie van vrachtroute netwerken.</p>	<p>Het klopt niet dat de mogelijke bijkomende uitstoot van CO2 door vrachtverkeer niet in kaart werd gebracht: de CO2-uitstoot van het beleidsplancenario werd berekend in 55-4.6 en vergeleken met de uitstoot in de referentiesituatie. Dit betreft uiteraard de impact van het plan als geheel (of althans van haar modelleerbare onderdelen) en niet alleen van de maatregel "vrachtroutenetwerk". Uit deze berekening blijkt dat de uitstoot van het vrachtverkeer binnen de vervoersregio zeer beperkt toeneemt (+0,4%), waarmee strikt genomen inderdaad niet voldaan wordt aan de genoemde beleidsdoelstelling. Hier staat echter tegenover dat deze toename volledig voor rekening van het vrachtverkeer op auto's en binnen bedrijventerreinen is, en het vrachtverkeer op het onderliggend wegennet in de kernen en het buitengebied sterk afneemt. Tevens neemt de CO2-uitstoot van het personenverkeer in zijn geheel duidelijk af (-3,9%) waardoor de totale CO2-balans op -2,5% komt. De beperkte toename van de CO2-uitstoot van het vrachtverkeer weegt o.i. totaal niet op tegen de positieve effecten op vlak van verkeersveiligheid en blootstelling aan luchtverontreiniging en geluidshinder. Merk ook op dat de CO2-uitstoot van een vrachtwagen die aan constante snelheid (90 km/u) op een autoweg rijdt LAGER is dan zijn uitstoot aan lagere snelheid op het onderliggend wegennet, waarmee de extra afgelegde afstand ten dele wordt gecompenseerd (zie emissiefactoren in tabel 5-2, die bovendien uitgaan van "free flow" en dus geen rekening houden met bijkomende emissies van stilstaand en optrekkend verkeer aan kruispunten).</p>	<p>/ /</p>	

38c	TLV	x	x	Goederenvervoer	<p>De politieke wens om het goederenvervoer meer via het spoor en via de binnenvaart te laten verlopen, is in grote mate gebaseerd op de wens om de uitstoot van deze vervoersmodi te verkiezen boven de uitstoot komende uit vrachtwagens. Het is onjuist om deze assumptie naar de toekomst 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.</p> <p>In de komende jaren zal het goederenvervoer over de weg in zeer sterke mate decarboniseren. Dankzij een gerichte bedrijfspolitiek op sectorniveau van permanente vlootvernieuwing op relatief korte termijn, zal het goederenvervoer over de weg veel snellere stappen vooruitzetten dan eender welke andere vervoersmodi van goederen.</p> <p>Twee andere motieven om de modal shift te bepleiten, zijn de verkeersveiligheid en de files. Nochtans blijkt uit jarenlange tellingen dat niet het vrachtverkeer, maar wel het personenverkeer de belangrijkste component is van de dagelijkse files. Dit mocht ook duidelijk blijken tijdens de covidcrisis. Toen was er maandenlang van congestie geen sprake, terwijl het goederenvervoer over de weg zo goed als normaal verliep.</p> <p>Inzake verkeersveiligheid scoort de vrachtwagen per kilometer daarnaast overduidelijk veel beter dan de personenwagen. Dit goed rapport heeft ongetwijfeld te maken met het feit dat vrachtwagenchauffeurs een permanente bijscholing volgen en als professionals nog beter hun best doen om veilig te rijden.</p>	<p>Het is een duidelijke keuze die deze en vorige Vlaamse regeringen gemaakt hebben om een verschuiving van goederenvervoer op de weg naar de binnenvaart te faciliteren. Zo werd er de laatste jaren sterk geïnvesteerd in het verhogen van de bruggen van het Albertkanaal om zo schepen met 4 lagen containers doorgang te verlenen. Deze werken naderen hun einde. Daarnaast ondersteunt Vlaanderen innovatie om de binnenvaart te verduurzamen. Daarnaast is de beleidsambitie voor een modal shift naar spoor en binnenvaart niet alleen bedoeld om emissies te verminderen, maar ook om de ruimte efficiënter te gebruiken, capaciteit vrij te maken op de snelwegen, het verhogen van de verkeersveiligheid en het verhogen van de leefbaarheid.</p>	
38d	TLV	x	x	Parkeren	<p>Op pagina 43 wordt aangekondigd dat het parkeren langs gewestwegen wordt afgebouwd omwille van veiligheidsredenen. TLV betwist ten stelligste dit uitgangspunt. Geen enkele Statistiek of studie toont aan dat het legaal parkeren van vrachtwagens binnen daarvoor voorziene stroken langs deze wegen een specifiek risico inzake verkeersveiligheid met zich meedraagt. De basisvoor deze assumptie is de vermelding in een visienota van AWW voor de toekomstige inrichting van deze wegen. Er wordt evenwel nergens onderbouwd dat een geparkeerde vrachtwagen gevaarlijker zou zijn langs een gewestweg dan een boom of een huis vlak ernaast. TLV wijst erop dat er hoe dan ook een zeer groot tekort is aan geschikte parkeerplaatsen voor vrachtwagens. Die nood zal bovendien in de komende jaren toenemen met zoals het goederenvervoer van de weg zelf als een afgeleide van de economische groei. TLV pleit er resoluut voor om de huidige parkeercapaciteit te behouden waar dit veilig en zonder hinder kan. Dit is zeker zo op talrijke locaties buiten de bebouwde kom langs gewestwegen.</p>	<p>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 risicogewijs 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-uitstapen en het manoeuvreren beïnvloedt 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.</p>	
38e	TLV	x	x	Vrachtroutenetwerk	<p>TLV heeft ook heel veel vragen bij de mogelijke gevolgen van de invoering van een vrachtroutenetwerk zoals voorzien op pagina 43. TLV vreest dat een vrachtroute netwerk helaas ook impliceert dat bepaalde wegen niet meer voor vrachtwagens toegankelijk zouden worden. Dan hebben we het over het weren van het doorgaand vrachtverkeer in de dorpskernen. TLV is ook vragende partij om het verkeer op lange afstand zoveel als mogelijk via de hoofdwegen te laten verlopen. Eender welke maatregel moet evenwel gebaseerd zijn op de vaststelling van doorgaand verkeer dat de bestemming niet heeft op lokaal niveau. Voor een verplaatsing die de duidelijke kortste weg is van A naar B is het door de historische ruimtelijke ordening in combinatie met het wegennet vaak niet anders mogelijk dan hiervoor dwars door C te rijden. Indien de doortocht van C wordt vermeden door het aanleggen van een andere hoofdweg er vlak langs, dan juicht TLV dit toe. Indien er evenwel een omweg wordt aangegeven, dan speelt naast de belangrijke evolutie van de verkeersveiligheid binnen C, ook het aspect van de impact van deze maatregel voor het goederenvervoer over de weg. TLV verwijst naar de impact op het niveau van klimaat, milieu en de economische welvarendheid van de regio. Daarnaast zijn er uiteraard ook de ongewenste aspecten van directe economische impact voor de transport onderneming, de invloed op rij- en rusttijden en het mogelijke risico op het inzetten van meerdere voertuigen in plaats van één vrachtwagen. Al deze gevolgen moeten grondig tegen elkaar afweging 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 af te wikkelen, waarbij de nadelige effecten op kernen, school- en woonomgevingen zo maximaal mogelijk beperkt worden. Daarom werken we niet alleen met hoofdroutes maar ook met aanrijroutes. Deze moeten ervoor zorgen dat verkeer van en naar bedrijventones zo snel en veilig mogelijk toegeleid worden naar het hoger wegennet. Dit wil niet zeggen dat een niet selectie van een weg, betekent dat alle vrachtverkeer geweerd wordt. Herkomst- en bestemmingsverkeer is er toegelaten, maar het is niet de bedoeling om het doorgaand verkeer te faciliteren.</p>	
38f	TLV	x	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 volgeladen is doorgaans rijdt van één herkomstplaats naar één bestemmingsplaats. Het is in de goederenvervoersmarkt eerder regel geworden dat een vrachtwagen deelladingen heeft. Op die manier ontstaat een regionale rit, waarbij binnen de vervoersregio misschien wel vijf of meer losplaatsen en evenveel laadplaatsen zullen moeten aangedaan worden. In bepaalde gevallen zal de stop net buiten de vervoersregio gelegen zijn. Wie de logica van de aanrijroutes oplegt (zoals gesuggereerd op het kaartje van pagina 44), 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. Er is enkel gewag gemaakt van een beperkte toename van de emissies. TLV concludeert dat de extra omwegen niet concreet op hun klimateffect zijn bestudeerd en vindt hiervan alvast geen enkel concreet spoor terug.</p>	<p>Het voorgestelde vrachtroutenetwerk is een indicatieve wensstructuur voor het doorgaand vrachtverkeer en het is totaal niet de bedoeling dat vrachtwagens tussen 2 lokale bestemmingen telkens moeten omrijden via het hoofdwegennet. Het afdwingen van het vrachtroutenetwerk (b.v. via trajectcontrole) zit an sich niet verval in het verkeersmodel, maar op heel wat lokale wegen (vooral doortochten door kernen) zijn in het model weerstanden ingebouwd die het vrachtverkeer verbieden of ontraden. In die zin werd de (beperkte) omrijfactor voor bepaalde vrachtverkeerstromen wel degelijk verrekend in het sMER (er is dan ook een toename met 46.322 vrachtkm/etmaal of +1,76% binnen de vervoersregio), en dit ondanks het feit dat de vrachtmatrix in het model niet gewijzigd wordt.</p>
38g	TLV	x	x	Tolheffing	<p>Ook de invoering van een eventueel gedifferentieerde tolheffing afhankelijke van de weg waarop een vrachtwagen rijdt (cfr advies aan Vlaamse regering op pagina 77), is volgens TLV niet dienstig en zal niet tot effect hebben dat men bepaalde wegen vermijdt. Niet de tolheffing maar de arbeidskost weegt het meest door bij goederenvervoer over de weg, waardoor men stevast kiest voor de vlotste en dus snelste route tussen twee laad- of losplaatsen.</p>	<p>We gaan geen uitspraak doen of arbeidskosten al dan niet zwaarder doorwegen dan tolheffingen. De doelstelling van een gedifferentieerde tolheffing is om zo een extra stimulans te bieden voor vrachtwagens om hoofdroutes te gebruiken. De invoering ervan zou wel deel uit moeten maken van een breder pakket aan maatregelen om effectief te zijn.</p>	
39a	VWR Kempen	x		Algemeen	<p>Naar aanleiding van bovenvermelde adviesvraag maak ik u hierbij graag het advies over van het departement Mobiliteit en Openbare Werken vanuit de vervoersregio Kempen.</p> <p>Wij hebben uw plan aandachtig doorgenomen en wensen u te feliciteren met het eindresultaat van dit beleidsdocument. Dikke duim! Heerlijk!</p> <p>Graag nodigen wij u uit om in de toekomst, bij het implementeren van een aantal maatregelen, te bekijken welke acties we samen kunnen opnemen – wij staan immers voor gelijkaardige of dezelfde uitdagingen. Wij hebben ons in het onderstaande opmerkingen beperkt tot het nakijken of de netwerken van openbaar vervoer, fiets, wegencategorisering en vrachtroutenetwerk doorlopen in onze regio, dan wel in uw vervoersregio.</p>	<p>We danken de vervoersregio Kempen voor de positieve reactie.</p>	

39b	VVR Kempen	x		Openbaar Vervoer	<p>Qua openbaar vervoer (pag. 37) is er klein verschil in de relatie tussen Tessenderlo en Klein-Vorst (Laakdal), die in de Kempen voorzien is en in julle plan niet opgenomen is. Wellicht een materiële vergissing (zie bijlage).</p> <p>In ons toekomstbeeld hebben we ook nog een mogelijk HOV-lijn voorzien op de E313, waar een lopende studie getrokken door onze beider provincies, uitsluitend moet geven over de haalbaarheid. Afhankelijk van het resultaat van deze lopende studie, nemen we dit tracé geheel of gedeeltelijk op in ons toekomstplan.</p>	<p>Het klopt dat dit een materiële vergissing is. Deze wordt aangepast op het kaartmateriaal.</p> <p>De HOV lijn is opgenomen als actie MO2-38</p>	<p>Kaart OV aan te passen</p>	/	/	Kaart aangepast.
39c	VVR Kempen	x		Fiets	<p>Qua grensoverschrijdend fietsnetwerk zijn beide plannen perfect op elkaar afgestemd. In het plan van de vervoerregio Kempen is wel een wenslijn opgenomen voor een route (mogelijk een fietssnelweg – niveau nog te bepalen a.d.v. haalbaarheidsstudie) Turnhout – Mol – Diest die mogelijk over het grondgebied van de gemeente Tessenderlo zou lopen. Uiteraard nemen we met zowel de vervoerregio als betrokken gemeente contact op, op het moment we deze studie zullen aanvatten.</p>	<p>We zijn bereid om mee te werken aan het vormgeven van deze verbinding, op welk schaalniveau dan ook. Afhankelijk van de uitkomst van de haalbaarheidsstudie, zullen we indien nodig het netwerk aanpassen.</p>	/	/		
39d	VVR Kempen	x	N18 (Balen)	Wegencategorisering	<p>De categorisering van het wegennet (pag. 39) verschilt op twee plaatsen met dit van de vervoerregio Kempen:</p> <ul style="list-style-type: none"> •De N156 (parallel aan de E313) is in het Limburgs plan geselecteerd van complex Ham tot de regiogrens als regionale weg, deze in het plan van de vervoerregio Kempen niet geselecteerd en •De N18 (Mol – Balen – Leopoldsburg) is in het Limburgs plan een interlokale weg, in het Kempen plan regionale weg. 	<p>Het klopt dat deze wegencategorisering op heden nog verschilt tussen beide regio's. De N18 wordt behouden als een interlokale weg. De N156 wordt in Limburg geselecteerd als regionale weg gezien dit een belangrijke route in ons vrachtroutenetwerk betreft.</p>	/	/		
39e	VVR Kempen	x		Vrachtroutenetwerk	<p>Het Vrachtroutenetwerk (pagina 44) en dit van ons verschilt qua categorisering voor de N71, in de vervoerregio Kempen is dit een regionale vrachtroute, in het plan van Limburg behoort dit tot het hoofdvrachtgeleidsnetwerk.</p>	<p>N71 voor vervoerregio Limburg is van wezenlijk belang voor vrachtvervoer, gezien ontsluiting Kempische as richting Antwerpen. Langs deze as - liggen tal van bedrijven(terreinen) die hoofdzakelijk gericht zijn op Antwerpen. Uit de cijfers van het verkeersmodel blijkt ook duidelijk dat dit een druk bereiden route is. We willen deze route ook faciliteren omdat dit overeenkomstig is met de wegencategorisering als Vlaamse hoofdweg. Op die manier kunnen we ongewenst vrachtvervoer uit woonomgevingen mijden. De wegen die deel uitmaken van het hoofdvrachtroutenetwerk zijn de wegen die het de dragende structuur van de regio vormen. Dit netwerk omvat het hoofdwegenet (vroeger: primaire wegen type 1, nu: EHW en VHW). Deze vrachtroutes zijn bestemd voor doorgaand vrachtverkeer (N71/N74/N69/A2/A67).</p>	/	/		
39f	VVR Kempen	x		Conclusie	<p>Er zijn een beperkt aantal verschillen qua netwerken tussen de plannen van de vervoerregio Kempen en vervoerregio Limburg. Wij verzoeken u om voor of tijdens de verwerking van het openbaar onderzoek (het uwe en het onze) tot een vergelijking te komen rond deze afwijkingen, zodat we komen tot een gezamenlijk, consequent en doorlopend netwerk.</p>	<p>Het enige knelpunt dat nog overblijft is de categorisering van de N156, hierover zal overleg gepleegd worden.</p>	/	/		
40a	Provincie Antwerpen	x	x	Fiets	<p>Voor de F71 is er een startnota goedgekeurd. Het tracé ligt op het grondgebied van de provincie Antwerpen naast de N71 en sluit aan op de F105. Vermits de N71 een gewestweg is zal de provincie Antwerpen geen initiatief nemen. De provincie Antwerpen wordt wel graag betrokken als advies verlenende instantie. We vragen u de provincie te vermelden als partner in het actieplan voor de F71.</p>	<p>De Provincie Antwerpen wordt opgenomen als partner voor actie MO1-11</p>	Actie MO1-11 Provincie Antwerpen opnemen als partner	/	/	Actie MO1.11 werd aangevuld in rood.
40b	Provincie Antwerpen	x	x	Fiets	<p>De F105 is door de provincie Antwerpen gerealiseerd van station Herentals tot Schoor-Dorp in Balen. Momenteel staat de verderzetting van de F105 niet op de planning bij de provincie Antwerpen. In het actieplan is de provincie Antwerpen als trekker aangeduid voor de F105 Leopoldsburg – Geel. Buiten het gerealiseerde deel Geel - Balen nam de provincie Antwerpen geen engagement voor realisatie van de F105. De provincie Antwerpen kan daarom niet als trekker van dit project worden aangeduid. We vragen u de provincie Antwerpen vermelden als partner i.p.v. als trekker in het actieplan voor de F105.</p>	<p>De Provincie Antwerpen wordt opgenomen als partner voor actie MO1-19</p>	Actie MO1-19 Provincie Antwerpen opnemen als partner	/	/	Actie MO1.19 werd aangevuld in rood.
41a	burger 9	x		Algemeen	<p>Het ontwerp beleidsplan vervoerregio Limburg maakt een grotendeels correcte inschatting van de uitdagingen van de regio: in een groot deel van de regio ontbreekt de ruggengraat; een spoorverbinding en de spoorverbindingen die er zijn hebben op diverse plaatsen capaciteitsproblemen. Er is ook op te weinig plaatsen in het openbaar vervoernetwerk speciale infrastructuur. Daarnaast is ook het aanbod aan openbaar vervoer ontoereikend en ontbreken er belangrijke schakels in het functioneel fietsroutenetwerk. Veel Limburgers kiezen daarom nog te vaak voor verplaatsingen met de auto, deels ook door de ruimtelijke ordening. Specifiek voor Genk worden in het plan op blz. 13 enkele punten met doorstromingsproblemen (1, 5, 18; 23) vermeld waarvoor quick-wins beschikbaar zouden voorgesteld zijn, maar die niet voorkomen in de beleidsmaatregelen. Er blijken ook capaciteitsproblemen op het spoor te zijn die niet weergegeven staan op de kaart (bv. lijn tussen Hasselt en Diest). De strategische visie biedt een blik op 2050, maar heeft op die termijn een zeer beperkte ambitie. Aan het invullen van de ontbrekende spoorlijnen wordt geen invulling gegeven of zelfs maar een studie gewijd. Het spooraanbod verhogen lijkt geen grote prioriteit te hebben. Specifieke infrastructuur voor openbaar vervoer lijkt vooral toegespit op de 'Spartacus-lijnen' en het de snelheid waarmee het fietssnelwegennetwerk en het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk ingevoerd zal worden lijkt niet erg hoog en is zeer vaag (enkel indicatie beoogde start, geen beoogd einde van werken). Daarnaast wordt er ook nog wel ingezet op uitbouw van auto-infrastructuur, wat niet erg bevorderlijk is voor een modal shift weg van de auto.</p>	<p>De vermelde quick-wins voor doorstromingsproblemen in Genk kaderen binnen de aanpak van het KT- openbaar vervoerplan. De Lijn geeft aan dat deze verder zullen worden opgepakt: (1) Europalaan zit vervat in HOV2 project (5, 18 en 23) moeten nog opgestart worden tegen 2050</p> <p>De capaciteitsproblemen op het spoor zijn niet weergegeven op deze kaart omdat deze kaart werd opgemaakt in het kader van het KT openbaar vervoerplan. De knelpunten op het spoor zijn reeds opgenomen in de twee voorgaande nota's. De acties die hieraan gekoppeld zijn, zijn wel opgenomen in het actieplan.</p> <p>Het gebrek aan ambitie voor de langetermijnvisie is een kwestie van balans tussen realistische en ambitieuze doelen. Het verhogen van het spooraanbod en het invullen van ontbrekende spoorlijnen is een kostbare en tijdrovende onderneming. Maar we zijn het ermee eens dat er aandacht aan besteed moet worden. Vandaar dat deze allen in de actietabel worden opgenomen. Deze actietabel is een resultaat van een participatief proces waarbij elke trekker en partner aan meegewerkt heeft. Er wordt inderdaad ook ingezet op de uitbouw van auto-infrastructuur. Dit houdt deels rekening met de investeringen die reeds in op KT gepland zijn of studies die reeds lopende zijn.</p>	/	/		
41b	burger 9	x		Fiets	<p>Het regionaal en interlokaal fietsnetwerk is behoorlijk uitgewerkt in Genk. Al lijkt het ook opportuun om ook de route Genk-Zutendaal-Lanaken op een hoger niveau te tillen (hoofdroute of F5W) om zo een snelle route richting Maastricht te creëren. Deze route zou tevens ook langs Kattevennen, toegangspoort tot Nationaal Park Hoge Kempen, passeren. Het is tof dat er gedacht wordt aan een tweede fietssnelweg tussen Hasselt en Genk, al is het onduidelijk waar die zou komen te liggen (gezien de natuur (bossen) op het aangegeven traject. Indien die moeilijk te realiseren valt kort bij de spoorweg, valt mogelijk te overwegen om de F701 te verbinden met F702 (Berenbroekstraat, Turfstekerstraat, Brugstraat, Borggravelijverstraat en Heksenvijverstraat). Deze route zou snel te realiseren zijn als bv. fietszone.</p>	<p>Het fietsnetwerk wordt uitgewerkt volgens drie hiërarchische lagen. De fietssnelwegen vormen hierbij de ruggengraat van het netwerk en hebben als doel de kernen van regionale grootdorpe te verbinden. Prioritair is hierbij het afleggen van langere afstanden aan hogere snelheden. Er werden dan ook verschillende conflictvrije kruispunten etc geselecteerd voor de verbinding Genk - Maastricht F72.</p> <p>De door u opgestelde opwaardering van de verbinding Genk - Zutendaal - Lanaken (als F5W) is op terrein niet realiseerbaar door de hoge graad van bebouwing en beperkt openbaar domein, natuurgebieden. We kiezen er wel om deze route kwalitatief te versterken als interlokale verbinding om zo zoveel mogelijk bewoners, langs en in de buurt van deze wegen om op de fiets te krijgen.</p>	/	/		
41c	burger 9	x		Fiets	<p>Is het de bedoeling een van de twee andere routes op te waarderen of een afsplitsing te maken van de F701 aan de noordzijde van Albertkanaal?</p>	<p>Het is de bedoeling om de F701 uit te bouwen als fietssnelweg tussen bipool Hasselt-Genk. Hoe dit in uitvoer vormgegeven wordt, is onderwerp van verder onderzoek.</p>	/	/		

41d	burger 9	x		Fiets	Naar concrete maatregelen toe valt het op dat er nog heel veel FSW aan de studiefasen moeten beginnen. Positief is wel dat deze (waaronder ook F701) op korte termijn zullen starten.
41e	burger 9	x		Fiets	Nog positief is dat veiligheid van schoolroutes en niet enkel schoolomgevingen is opgenomen als een uit te voeren actie (G1, actiepunt 3).
41f	burger 9	x		Fiets	Minder positief is dat onder G3, actiepunt 17, fietsstallingen in het centrum en bij attractiepolen als studiefase is opgenomen. Er lijkt al voldoende studiewerk voor handen te zijn om direct over te gaan tot uitvoering.
41g	burger 9	x		Fiets	Wij beamen, net als de gemeenteraad, dat de fietspaden langs Noordlaan als onderdeel van het BFF wel belangrijke werkpunten en uitdagingen heeft die prioritair behandeld dienen te worden.
41h	burger 9	x		Fiets	Daarnaast verdient ook de veiligheid van fietsers en voetgangers aan de N75 (Hasseltweg) bijzondere aandacht. Er zijn hier heel wat quick wins te maken, naast een grondiger aanpak op langere termijn.
41i	burger 9	x		Openbaar Vervoer	Belangrijk om visietekst (p. 36-37) consistent te maken met tekst bij concrete maatregelen: bij maatregelen staat treinverkeer internationaal en interregionaal, bij visietekst niet. Bij HOV is er een gelijkaardige inconsistentie.
41j	burger 9	x		Openbaar Vervoer	Bij de algemene doelstellingen voor het openbaar vervoer ontbreekt het aan ambitie; verhoging van de frequentie naar halffrequentie is vastgelegd in overeenkomst tussen NMBS en federale overheid om gerealiseerd te worden voor 2032. Het ambitieniveau van moet zijn om het overgrote deel, en zeker een halffuerverbinding in Genk richting binnenland in het volgende vervoersplan te laten opnemen alsook vertrek van treinen uit Genk tot rond middernacht. Actiepunt 31 staat mogelijk bij de verkeerde kop? Hooft dit, ook gezien de omschrijving niet thuis onder hoofding 'continu' en hoort de categorisatie niet bij uitvoering in plaats van overleg, gezien de overeenkomst tussen federale overheid en NMBS/Infrabel? De optie van specifieke snelle treinen naar Leuven/Brussel/Antwerpen voor (minstens) koststudient dient ook zo snel mogelijk gerealiseerd te worden. Voor een document dat een visie wil uittekenen richting 2050, magneog de volgende 30 jaar, is het frappant dat er mogelijk genoeg wordt genomen met een gedeeltelijke ontduubling van bestaande spoorlijnen
41k	burger 9	x		Openbaar Vervoer	Daarnaast lijkt het ook belangrijk om snellere internationale verbindingen te realiseren richting Nederland, naast Weert ook Roermond, Eindhoven, Maastricht en Sittard. Het is erg teleurstellend dat internationale ontsluiting bij regionaal vervoer staat vermeld, waarbij de nadruk wordt gelegd op het onderzoeken van de mogelijkheid en dat daar dan vervolgens enkel actiepunten in het regionale kader zijn. Het is vreemd dat er op korte termijn onderzocht zal worden om een HOV verbinding over de snelweg in te zetten richting Antwerpen (actie 31), terwijl een snelbus richting Brussel niet werd afgeschaft.
41l	burger 9	x		Openbaar Vervoer	Het lijkt alsof internationale ontsluiting enkel een zaak is om Belgische werknemers zo snel mogelijk in een naburige grote stad in Nederland te krijgen. Ontsluiting van de Limburgse centrumsteden richting Nederland lijkt weinig belang te hebben. Bovendien staan bij actiepunt 39 verbindingen vermeld die nu al redelijk direct ontsloten worden met openbaar vervoer (Lanaken-Maastricht, en Maaik-Roermond), soms geheel, soms gedeeltelijk via busvervoer.
41m	burger 9	x		Openbaar Vervoer	Het lijkt een vergissing om HOV (hoogwaardig openbaar vervoer) te zien als regionaal vervoer. Het oorspronkelijke Spartacusplan leek ook uit te gaan van internationale verbindingen (Hasselt-Bilzen-Maastricht, Hasselt-Genk-Lanaken-Sittard en Hasselt-Pelt-(Weert)-Eindhoven). Het lijkt dan ook goed om actiepunt 39 te herformuleren en om te vormen naar verlenging HOV-verbindingen richting Eindhoven, Roermond, Maasmechelen en Lanaken.
41n	burger 9	x	x	Openbaar Vervoer	Kwaliteitseisen OV Het lijkt wenselijk om de minimaal beoogde frequenties duidelijker weer te geven voor HOV (steeds 4x per uur?) en regionale lijnen (steeds 2 maal per uur?). Voor interlokale en stedelijke lijnen staan geen minimale beoogde frequenties vermeld in het overzicht. Deze zouden ook toegevoegd moeten worden. Het lijkt ook nuttig om de beoogde frequentie per traject op lange termijn en weer te geven en daarin ambitieus te zijn daar frequentie een belangrijke invloed heeft op aantrekkelijkheid van gebruik; minstens elke 10 minuten een verbinding maakt gebruik vervoer immers aantrekkelijker.
41o	burger 9	x		Openbaar Vervoer	Specifiek voor Genk is het betreurenswaardig dat attractiepolen zoals Kattevennen (helemaal geen busansluiting) en Thor park (enkel stadslin) geen enkele interlokale of regionale openbaar vervoer verbinding hebben.
41p	burger 9	x		Wegencategorisering	Het ontbreken van een interlokale weg naar Thor park en Kattevennen lijkt in tegenspraak met de omschrijving op de website van de Vlaamse overheid 'De interlokale wegen verbinden niet-aanpalende gemeenten. Ze ontsluiten belangrijke recreatieve en economische attractiepolen.' Voor Domein Bokrijk is er een interlokale weg voorzien. Voor Kattevennen en Thor park, beide toegangspoorten tot Nationaal Park Hoge Kempen is dit niet het geval. Thor park heeft bovendien de ambitie om op termijn werk te verschaffen aan 5000 personen. Ook de vlakbij gelegen arena van KRC Genk (recreatieve attractiepool) heeft geen ontsluiting via een interlokale weg. Mogelijke kandidaten: N744 (van N75-Thor park), Thor park (NoordZuid as) voor ontsluiting van beide vanaf N75 en evt. Marcel Habetslaan (vanaf N76) en Ogelabbekrazel voor ontsluiting KRC Genk vanaf N76.
41q	burger 9	x		Wegencategorisering	De categorisering van de N75 als Vlaamse hoofdweg voldoet niet aan de omschrijving ('De Vlaamse hoofdwegen zijn verbindingen tussen de Europese hoofdwegen.'), maar dan in omgekeerde richting; de weg lijkt meer geschikt als deel van het regionaal wegennet. Naar verluidt zou deze categorisering ook maar enkel op vraag van de titelvoerend burgemeester van Dilsen-Stokkem en Vlaams minister van mobiliteit Peeters zijn ingevoerd.
41r	burger 9	x		Wegencategorisering	De leefbaarheidstudie van N76 in Genk (Toreilaaan/Hoeverzavelaan, actiepunt 73) zou beter op korte termijn (< 3 jaar) al onderzocht worden. Het lijkt ook goed op dit expliciet op te nemen in de tekst op p. 38 (samen met die van N75 als interlokale weg).
41s	burger 9	x		Wegencategorisering	Uit MOVE meter blijkt dat derde rijstrook op E314 weinig effect heeft. Waarom wordt dan toch nog doorgezet met verlengen derde rijstrook tot Genk Oost?

Vaststelling	/	/	
Binnen het RMP wordt extra aandacht besteed aan de schoolroutes, omdat zij een cruciale schakel zijn in het realiseren van de mental shift. Willen we dat ouders hun kinderen met de fiets naar school laten gaan, dan moeten we beschikken over veilige routes. Fietsstallingen in centra, attractiepolen en aan hoppin-punten zijn van wezenlijk belang om Limburgers te overtuigen van het gebruik van de fiets. Voor een aantal locaties zal dit vrij eenvoudige zijn, voor andere zal er beperkt studiewerk noodzakelijk zijn. Veilige fietspaden zijn absoluut noodzakelijk om de beoogde modal shift te realiseren, zo ook de fietspaden langs de Noordlaan en de N75 (Hasseltweg). De Noordlaan is een gemeenteweg waar de gemeente aan zet is. Zij kunnen voor de aanleg van veilige fietspaden subsidies aanvragen bij de Provincie en bij Vlaanderen. Recentelijk werd er door AWV geïnvesteerd in veilige fietspaden over belangrijke delen van de N75 (Hasseltweg). Een aantal wegvakken zijn nog niet volledig conform. Deze opmerking zal doorgegeven worden aan het AWW.	Tekst bij MO2 OV / p. 64 aanpassen	Tekstueel aangepast op pagina 26 in word en tekst bij fiche OV.	
De frequentieverhoging wordt opgenomen in de kwaliteitseisen voor het openbaar vervoer op lange termijn. Deze tabel zal toegevoegd worden in het RMP.	Tabel	/	Tabel toegevoegd in het worddocument op pagina 27.
We erkennen deze bezorgdheid. We stellen voor om een actie toe te voegen naar "Onderzoek naar grensoverschrijdende euregionale verbindingen?" zodat deze problematiek in de toekomst ook behandeld wordt.	Actie MO2-38	/	Nieuwe actie MO2.25 toegevoegd in rood, nummering van volgende acties aangepast. MO2.08 is tekstueel aangepast in rood.
De haalbaarheidsstudie van de HOV verbinding werd reeds opgestart, voordat het beleidsscenario van het regionaal mobiliteitsplan gefinaliseerd werd. Het gaat hier over - de verbinding via het openbaar vervoer van alle tussengelegde industrie en tewerkstellingszones langs E313 Antwerpen-Hasselt. De haalbaarheidsstudie is reeds lopende en wordt aangestuurd vanuit de Provincie Antwerpen. Deze zal meer inzicht verschaffen of deze HOV-verbinding zinvol is.		/	
Er werd op tot heden geen conclusie genomen over het al dan niet zinvol zijn van deze verbinding binnen de studie. Het is absoluut de ambitie binnen het RMP om voortbouwend op het originele Spartacusplan om op termijn grensoverschrijdende HOV-verbindingen te realiseren.		/	
De kwaliteitseisen voor het openbaar vervoer op lange termijn worden toegevoegd in het beleidsplan.	Tabel	/	Tabel toegevoegd in het worddocument op pagina 27.
Er zijn lijnen voorzien voor deze attractiepolen binnen het OV-plan. De logica voor interlokale busverbindingen op de wenslijst in het regionaal mobiliteitsplan is als feeder naar de ruggengraat op regionaal niveau. Dit geldt niet voor de deze lijnen. Nieuwe toegangspoor Kattevennen is georiënteerd op de Oosterring (regionale weg) en wordt ontsloten via het kruispunt met het Synaspark.	Wegencategoriseri	/	Aangepast op kaart
Thorpark/KRC Genk - voorstel om toegang Thorpark tot aan de autosnelweg te selecteren als interlokale weg.	ng aanpassen	/	
De categorisering is het resultaat van een intensief overlegproces. Ze werd uiteindelijk vastgelegd door de Vlaamse regering.	/	/	
De leefbaarheidstudie is opgenomen op MLT. Gezien de complexiteit van planning en prioritering van deze studies, evenals de afhankelijkheid van beschikbare middelen en capaciteit, kunnen op dit moment geen wijzigingen aangebracht worden in de bestaande planning. Deze maatregel is beslist beleid en maakt deel van het SALK actieplan.	/	/	

41t	burger 9	x	Wegencategorisering	<p>Uit Figuur 5-61, 5-65 en 5-66 blijkt dat de voertuigkilometers op de Europalaan (gedeelte tussen Genk Centrum en E314) en Boudewijnlaan (Diepenbeek/Genk) sterk zal dalen. Waarom wordt er dan nog doorgestaan met aanleg van busstroken op pechstroken? Kan dit niet beter gebeuren op de bestaande rijstroken? Redenen om dit te overwegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Er is nu nauwelijks filevorming en de filevorming die er is, is het gevolg van kruisingen buiten het heraangelegde gebied waarbij ook een reductie is in rijstroken. - De kans op filevorming zal bij uitrol van het mobiliteitsplan sterk afnemen door sterke daling van aantal voertuigkilometers. - Een realisatie van busstroken op bestaande rijstroken is veel goedkoper. - Er wordt bij de geplande aanleg van busstroken, verlenging op- of afritten, en andere infrastructuur heel wat bos en andere, soms oncomenseerbare natuurdoelzeefferd. <p>De specifieke aandacht voor kwalitatieve fietsenstallingen en de publieke omgeving van Hoppinpunten is positief. Al mis ik aandacht voor het potentieel voor inschakeling in last-mile oplossingen voor leveringen. Het feit dat deelmobiliteit niet als actiepunt bij Hoppinpunten staat maar, enkel voor fietsen als actiepunt onder combimobiliteit is een gemiste kans. Het woord deelauto komt zelfs niet voor bij de concrete actiepunten.</p>	<p>Over de uitvoering van projecten doet het RMP geen uitspraken. De herinrichting van de Europalaan en / de Boudewijnlaan werd overgedragen aan DWV. We zullen uw opmerkingen overmaken aan DWV.</p>	/	/		
41u	burger 9	x	Hoppinpunten		<p>Wat betreft de last-mile oplossingen voor leveringen, dit is een uitdaging die we zeker herkennen. /</p> <p>Hoewel dit misschien niet expliciet in het huidige plan wordt benoemd, houdt dat niet in dat het geen aandacht krijgt. Deze uitdaging zal worden aangepakt in aanvullende en specifieke studies en plannen.</p> <p>Wat deelmobiliteit betreft, we begrijpen de zorgen over de afwezigheid van de deelauto als een specifiek actiepunt. Het is de bedoeling dat Hoppinpunten dienen als knooppunten voor verschillende vormen van mobiliteit, inclusief deelwagens. Binnen de werking van de Vervoeregio zal er wanneer de vraag door de deelwagenaanbieders gesteld wordt, samengewerkt worden om aan de hoppinpunten plaatsen voor deelwagens te voorzien.</p>	/	/		
41v	burger 9	x	Hoppinpunten	<p>Het lijkt goed om een bijkomend lokaal Hoppinpunt in te voeren aan de bovenlokale handelstraat Hasseltweg; er is parking, een frequente busverbinding en (nood aan) fietsenstallingen.</p>	<p>De selectie van de lokale Hoppinpunten is de verantwoordelijkheid van de betrokken stad of gemeente. /</p> <p>We zullen uw suggestie overmaken aan de stad Genk. De Hoppinpuntenkaart is een iteratief document dat stelselmatig aangepast zal worden.</p>	/	/		
41w	burger 9	x	Hoppinpunten	<p>De reeds grote parkeer capaciteit aan C-Mine kan gezien de voorziene frequente OV-verbindingen en de ligging vlak aan een Vlaamse hoofdweg ook dienst doen als P+R/carpoolparking.</p>	<p>De suggestie om de bestaande parkeer capaciteit bij C-Mine te gebruiken als P+R/carpoolparking, gezien de frequente openbaar vervoersverbindingen en de nabijheid van een Vlaamse hoofdweg, is zeker waardvol. Deze suggestie zal verder worden overwogen in het kader van de specifieke operationele planning en uitvoering van het mobiliteitsplan. We zullen dit ook met de stad Genk bespreken. Er zijn verschillende aanrijroutes gedefinieerd, dit met de bedoeling om het vrachtverkeer zo snel mogelijk te draineren naar het hoofdwegennet. De suggestie om een aanrijroute te voorzien voor Thor park wordt meegenomen.</p>	/	/		
41x	burger 9	x	Logistiek	<p>In Genk Noord is een multimodale knoop, deze is echter niet via een regionale vrachtroute aangesloten op het hoofdnwernet. Er is enkel een aanrijroute gedefinieerd. Ondanks de geringe afstand tot het hoofdnwernet lijkt het nuttig om het korte stukje van de N726 tussen E314 en Transportlaan (en Transportlaan zelf) hier expliciet in op te nemen. Er is ook geen aanrijroute voor Thor park gedefinieerd (zie ook suggestie interlokale wveg). Er is behoorlijk wat sluijperverkeer door vrachtwagens die winkels aan Hasseltweg bevoorraden. Mogelijk is het ook nuttig om ook hiervoor een aanrijroute te definiëren om dit te vermijden.</p>	<p>Wegencategoriseri / ng aanpassen volgens advies stad Genk</p>			Aangepast op kaart	
41y	burger 9	x	Logistiek	<p>Uit het gehele document blijkt weinig wil om echt in te zetten op een modal shift. Teveel acties staan nog vermeld als onderzoek, terwijl daar plannen of uitvoeren zou kunnen staan, zeker als het gaat om aspecten die kunnen raken aan het autogebruik: G2, (10, 13), G3 (17), G4 (19, 24), G5 (alle punten). Bij diverse punten ontbreken ook nog stakeholders. Bv. G3, 17 vermeldt alleen recreanten als partners, maar lokale bewoners en bedrijven kunnen daar ook partners in zijn. G3, 18 vermeldt zelfs helemaal geen partners. G4, actie 19 blijkt echter al in uitvoering te zijn, terwijl in het document staat vermeld dat die in onderzoeksfase is.</p>	<p>Deze problematiek wordt best bekeken vanuit de lokale mobiliteitsplanning. /</p>	/	/		
41z	burger 9	x	Gedrag		<p>Modal shift is een centrale pijler van ons mobiliteitsbeleid. Het is echter belangrijk op te merken dat dergelijke veranderingen complex zijn en vaak uitgebreid onderzoek en overleg vereisen om ervoor te zorgen dat ze haalbaar zijn, voldoen aan de behoeften van de gemeenschap en geen onbedoelde gevolgen hebben.</p> <p>Het is juist dat er nog steeds veel acties in de onderzoeksfase zijn vermeld. Dit is omdat we ervoor willen zorgen dat de plannen die we uitvoeren goed doordacht en gebaseerd zijn op grondige analyses en draagvlak. Het is absoluut ons doel om te bewegen naar concrete plannen en uitvoering, en we streven ernaar om dit zo snel mogelijk te doen.</p> <p>De opmerking over het ontbreken van stakeholders bij bepaalde acties is ook getoeterd. We erkennen het belang van betrokkenheid bij dergelijke projecten en zullen ons best doen om ervoor te zorgen dat alle relevante partijen worden betrokken.</p>	ja, aanpassing actieplan	/	/	Actie G04.01 werd aangepast in rood.
41aa	burger 9	x	Conclusie	<p>Er blijkt weinig ambitie voor vervoer per spoor uit het ontwerp beleidsplan, de focus bij openbaar vervoer lijkt volledig naar busvervoer te gaan. Op dat vlak worden stappen voorwaarts gedefinieerd (in Genk), al reikt de realisatiedrang voorbij het vervoerplan van De Lijn en Spartacuslijnen niet erg concreet. Er worden over het algemeen ook te weinig uitdagingen aangepakt; infrastructuuruitbouw die busdiensten vlotter doen lopen, zoals busbanen, worden nauwelijks vermeld, behalve in het kader van Spartacus. Er zijn echter heel wat opportuniteiten in Limburg om daar ook elders snel stappen te zetten. Dit zou de betrouwbaarheid en snelheid van de busdiensten kunnen bevorderen.</p>	<p>Wat betreft actie G4-19, het is inderdaad zo dat er sinds de publicatie van het document vooruitgang is geboekt en dat de fase is veranderd van onderzoek naar uitvoering, dit zal worden aangepast in het het actieplan.</p> <p>De feedback omtrent het gebrek aan acties om de betrouwbaarheid en snelheid van busdiensten te verbeteren, zoals de aanleg van busbanen, wordt meegenomen in het kader van toekomstige opvolging of herziening van het plan. Verder voorziet het RMP vooral ook de basisprincipes en geen uitvoeringsmaatregelen. Zo staat er duidelijk gedefinieerd dat de 3 Spartacuslijnen gerealiseerd moeten worden met een maximale vrije bedding. DWV is ondertussen al geruime tijd gestart met de opmaak van het uitvoeringsdossier.</p>	/	/		
41bb	burger 9	x	Conclusie	<p>Er staan heel wat positieve acties in rond fietsinfrastructuur, al is te veel ervan nog onderhevig aan onderzoek. Er staan te veel acties in waar de volgende actie niet vergunning of uitvoering, maar studie is. Het raken aan parkeerfaciliteiten en gericht afbouwen van infrastructuur voor auto's lijkt nog taboe. Terwijl dit absoluut nodig is om een modal shift te bereiken.</p>	<p>We erkennen dat de voorgestelde acties rond fietsinfrastructuur positief zijn. Hoewel veel van deze acties momenteel onderwerp van onderzoek zijn, is dit een belangrijke eerste stap op weg naar implementatie.</p>	/	/		
41cc	burger 9	x	Conclusie	<p>Het is erg moeilijk een tijds kader in te schatten voor de realisatie omdat er geen streefdata voor realisatie zijn aangegeven, enkel streefdata voor starten van acties.</p>	<p>De noodzaak om parkeerfaciliteiten en auto-infrastructuur aan te pakken om een modal shift te bereiken is een gemeelijk onderwerp dat zorgvuldig moet worden aangepakt. We zien de laatste decenia ook een positieve evolutie bij de heraanleg van straten en pleinen, in tegenstelling tot pakweg 10 jaar geleden is het gevoelig verminderen van het aantal parkeerplaatsen in de meeste gevallen geen taboe meer.</p> <p>Het klopt dat er geen concrete streefdata zijn aangegeven voor de realisatie van de acties. De acties op MLT en LT werden indicatief toegewezen op basis van inschatting en ervaring. De tijds horizon van het RMP is 2030-2050. Het is de ambitie om het merendeel van deze acties uit te voeren tegen het einde van deze planperiode.</p>	/	/		
41dd	burger 9	x	Conclusie	<p>Het is ook betreurenswaardig dat uitbouw Noord-Zuid niet hetzelfde tijdsframe heeft dan realisatie lijn 3 Spartacus. Een paar projecten voor Spartacus-lijn 2, die al in vergunningsfase zijn, blijken op basis van het ontwerp-MER geen rendement te zullen opleveren en hebben wel een reële milieukost.</p>	<p>Dit zijn zaken die uitgewerkt worden in de specifieke planprocessen voor die lijnen, en bijhorende eventuele startnota's, ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's), plan-MER's.</p> <p>Specifieke opmerkingen en adviezen kunnen ingebracht worden in het lopende planproces, aangezien ze dan rechtstreeks kunnen worden behandeld door de betrokken planners en beleidsmaker.</p>	/	/		

41ee	burger 9	x		Conclusie	<p>Specifiek voor Genk, lijkt er te weinig aandacht te zijn voor de ontsluiting van Genkse attractiepolen zoals Thor park en Kattevennen via openbaar vervoer (en weginfrastructuur; wegategorisering) en lijkt ontsluiting buiten de regio via trein of (tram)bus minder belangrijk. Zo is er geen specifieke vraag naar uitbreiding amplitude aanbod NMBS in Genk (laatste vertrek nu rond 21u) of specifieke, urgente vraag naar opdrijven frequentie. Busverbindingen over de grens staan als regionaal tussen gemeenten aan de grens vermeld, niet als deel van een interregionaal en internationaal netwerk. Verkeersveiligheid op belangrijke assen zoals N76 (Hoevenzavelaan, Torellaan) en N75 (Hasseltweg en Europalaan/Westerring) heeft weinig of geen urgentie terwijl dit al decennia een probleem is.</p>	<p>We willen de opmerking dat er te weinig aandacht zou zijn voor de ontsluiting van de Genkse attractiepolen weerleggen: Beide polen worden kwalitatief verbonden met het vernieuwde fietsroutenetwerk, worden ontsloten door stadslijnen en worden via interlokale wegen aangetakt op het hogere wegnennet. De specifieke vraag voor de uitbreiding van de amplitude bij het aanbod van de NMBS zullen we doorgeven aan de vertegenwoordigers van de NMBS in de Vervoerregioraad. Het is een interessante suggestie om de interregionale en internationale verbindingen uit te breiden en niet alleen te focussen op regionale grensgemeenten. Wij zullen dit aspect in overweging nemen en zoeken naar mogelijkheden om deze diensten uit te breiden.</p> <p>Verkeersveiligheid op de N76 en N75: Wij begrijpen uw zorgen over de verkeersveiligheid op deze belangrijke wegen.</p>	/	/
42a	Departement Zorg	x	x	Algemeen	<p>Wij hebben op 10 en 15 mei 2023 adviesvragen ontvangen voor de Regionale Mobiliteitsplannen van meerdere Vervoerregio's, nl.: Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Vlaamse Rand Regionaal Mobiliteitsplan vervoerregio Mechelen Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Gent Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Brugge Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Limburg Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Kortrijk</p> <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 daarin is, en verwijzen naar een aantal interessante studies en tools.</p>	/	/	/
42b	Departement Zorg	x	x	Algemeen	<p>Kort overzicht:</p> <ul style="list-style-type: none"> •Actieve verplaatsingen steeds centraal zetten en inzetten om ook andere zaken zoals ontharding of groen te bekomen. •Alle steden, dorpen, wegenissen enz. zouden eigenlijk moeten aangelegd worden vanuit de mens en niet vanuit de auto. •Avond- en nachturen openbaar vervoer een probleem. •Niet enkel inzetten op verminderen auto-km maar vooral ook op verminderen autobezit (bv. via sterk stimuleren deelwagens). •Invloed elektrische wagens en deelwagens op de gezondheid: zie verder via onze rapporten. https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte •Blijft richtlijnboek mens-gezondheid van 2015 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. 	<p>Wij nemen akte van deze aanbevelingen. We passen het online richtlijnsysteem gezondheid toe, dat naar wij veronderstellen regelmatig een update krijgt conform te recentste inzichten.</p>	/	/
42c	Departement Zorg	x	x	Algemeen	<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.</p> <p>We kijken niet enkel naar invloeden van pollutanten rechtstreeks (zoals NO2, PM2.5, BC en geluid: zie richtlijnboek mens-gezondheid) maar ook naar de invloed van bijvoorbeeld het klimaat, zoals de invloed van hitte en watertekorten/overstromingen op gezondheid of de invloed van ruimte en groen of net het tekort aan ruimte en groen op de gezondheid. In een gezonde publieke ruimte is er oog voor plaatsen waar we stilte, rust en verkoeling kunnen opzoeken, maar ook voor plaatsen waar er ruimte is voor ontmoeting, vrije tijd en sport.</p> <p>Ook kijken we naar de invloed van bewegen op gezondheid, vandaar ook de nadruk op het stimuleren van actieve verplaatsingen en het volgen van het STOP-principe, naast de positieve invloed van stappen en trappen op luchtvervuiling en geluidshinder doen voetgangers, fietsers en openbaarvervoergebruikers méér aan lichaamsbeweging dan automobilisten die eerder een sedentaire levensstijl hebben. De nodige infrastructuur hiervoor neemt tevens minder ruimte in dan die voor personenwagens, ruimte die dan voor andere doeleinden kan worden ingezet. Meer actieve beweging zal ook vanzelfsprekender zijn als er oog is voor kernversterking, nabijheid en voldoende functiemix zodat de autoafhankelijkheid kan dalen. Bovendien komen de maatregelen die nodig zijn om tot een gezonde publieke ruimte te komen, naast gezondheid veelal ook milieu en klimaat ten goede.</p>	<p>Wij nemen akte van deze aanbevelingen. Maar om de gezondheidseffecten van een regionaal mobiliteitsplan te beoordelen op strategisch niveau, beperken we ons logischer- en noodzakelijkerwijs tot een proxy op basis van (wijziging in) voerigkilometers. Het stimuleren van actieve verplaatsingen en toepassen van het STOP-principe vormt een basiselement van elk vande RMP.</p>	/	/
42d	Departement Zorg	x	x	Algemeen	<p>In verband met Gezonde Publieke Ruimte zijn al heel wat interessante studies en instrumenten opgeleverd, we halen er hier enkele aan maar er zijn er nog meer:</p> <p>De rapporten "Hoe passen elektrische wagens in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt?" en "Hoe passen deelwagens in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt?", deze gaan in op het grote belang van actieve verplaatsingen en de noodzaak van een modal shift naar deelmobiliteit.</p> <p>Deze en andere rapporten kunnen gedownload worden via: https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte</p>	<p>Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.</p>	/	/
42e	Departement Zorg	x	x	Algemeen	<p>Het Project Gezonde Publieke Ruimte: https://www.zorg-en-gezondheid.be/project-gezonde-publieke-ruimte</p> <p>Het handboek voor planning, inrichting en beheer "Groenblauwe ruimtes als bouwsteen van gezonde en veerkrachtige leefomgevingen.</p> <p>Het handboek geeft wetenschappelijke en praktische inzichten over waarom, wat en hoe we gezondheidswinsten kunnen realiseren en gezondheidsrisico's kunnen beperken, door het inzetten van kwaliteitsvolle groene en blauwe ruimtes in en nabij leefomgevingen. De focus beperkt zich niet tot een strikte stedelijke omgeving, maar ook landelijke woonkernen worden hierbij betrokken: https://www.vlaanderen.be/publicaties/groenblauwe-ruimtes-als-bouwsteen-van-gezonde-en-veerkrachtige-leefomgevingen-handboek-voor-planning-inrichting-en-beheer</p>	<p>Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.</p>	/	/

42f	Departement Zorg	x	x	Algemeen	<p>"Praktische instrumenten rond gezondheid in ruimtelijk beleid":</p> <ul style="list-style-type: none"> •Dashboard in functie van het opstellen ruimtelijke visie om zicht te krijgen op de huidige situatie, ofwel een 'knipperlichtfunctie'; •Dashboard in functie van het toetsen van een ruimtelijke visie op gezondheidsaspecten; •Echecklist om te screenen of en in hoeverre gezondheid wordt beschermd en bevorderd in bestaande situaties en/of in ruimtelijke plannen en projecten. <p>https://omgeving.vlaanderen.be/uitwerking-van-praktische-instrumenten-rond-gezondheid-in-ruimtelijk-beleid</p> <p>https://omgeving.vlaanderen.be/nl/klimaat-en-milieu/gezonde-veilige-en-aantrekkelijke-leefomgeving/ruimte-voor-gezondheid-praktische-instrumenten</p>	Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.	/	/
42g	Departement Zorg	x	x	Algemeen	<p>"De 10 kernkwaliteiten", bieden een kader voor een kwaliteitsvolle inrichting en een optimaal beheer van de omgeving:</p> <p>https://omgeving.vlaanderen.be/nl/aan-de-slag-met-de-10-kernkwaliteiten</p>	Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.	/	/
42h	Departement Zorg	x	x	Algemeen	<p>"Ontwerpen van toekomstbestendige en gezonde woonomgevingen":</p> <p>https://researchportal.be/nl/publicatie/ontwerpen-van-toekomstbestendige-en-gezonde-woonomgevingen</p> <p>of</p> <p>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>	Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.	/	/
42i	Departement Zorg	x	x	Algemeen	<p>"Ruimtelijke strategieën voor gezonde omgevingen: case street canyons"</p> <p>https://archief-algemeen.omgeving.vlaanderen.be/xmlui/handle/acd/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>	Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.	/	/
42j	Departement Zorg	x	x	Algemeen	<p>Luwte-oases zijn groene oases in een lawaaierige, fel beschenen, warme of sterk verharde of dicht bebouwde omgeving; ze bieden onzichtbare kwaliteiten die belangrijk zijn voor de gezondheid en het welzijn: zintuiglijke rust, geborgenheid, afzondering en beschutting, buurtgevoel.</p> <p>https://omgeving.vlaanderen.be/nl/programma-luwte-oases</p>	Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.	/	/
42k	Departement Zorg	x	x	Algemeen	<p>De overzichtstabel van gezondheidskundige advieswaarden voor 20 parameters voor inhalatoire blootstelling in buitenlucht, voor gebruik in MER worden momenteel geüpdatet en kunnen hier geraadpleegd worden: https://www.zorg-en-gezondheid.be/aandachtgebieden-en-humane-biomonitoring</p> <p>De advieswaarden van de WHO (2021):</p> <ul style="list-style-type: none"> ☑️NO2: jaargemiddelde concentratie 10 µg/m³ ☑️PM10: jaargemiddelde concentratie 15 µg/m³ ☑️PM2,5: jaargemiddelde concentratie 5 µg/m³ <p>De E-HIS-infographic brengt de verwachte ziektelast en mortaliteit van luchtverontreiniging en wegverkeersgeluid in kaart.</p> <p>https://www.zorg-en-gezondheid.be/per-domein/preventie/gezonde-publieke-ruimte/ho-gezond-is-onze-leefomgeving-ontdek-het-met-de-e-his-infographic</p>	Zoals in elk MER volgt de milieubeoordeling in de sMER's het richtlijnsysteem gezondheid, waarin deze nieuwe advieswaarden nog niet zijn opgenomen. Maar aangezien in de sMER's geen gebiedsdekkende luchtmodellering werd uitgevoerd van de toestand zonder en met RMP, wordt sowieso niet getoetst aan deze of andere GAW's. Er wordt enkel o.b.v. de wijziging in voertuigm in relatie tot bewoning ingeschat of er positieve of negatieve gezondheidseffecten tgv het plan te verwachten zijn.	/	/
42l	Departement Zorg	x	x	Algemeen	<p>Voor de relatie hitte en gezondheid in een bepaald gebied kunnen de hittekwaal kaarten opgevraagd en meegenomen worden.</p> <p>https://www.gezondleven.be/settings/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/hittekwaal-kaarten</p>	Het aspect hitte wordt niet behandeld onder thema "gezondheid" maar onder thema "klimaat" (en dan nog enkel louter kwalitatief).	/	/
42m	Departement Zorg	x	x	Algemeen	<p>Voor een gezonde omgeving is er groen nodig op verschillende niveaus en afstanden zoals de Vlaamse groennorm aangeeft. Maar er is ook nog een andere regel die meer en meer gebruikt wordt nl. de 3-30-300 regel (oorspronkelijk: https://nbsi.eu/the-3-30-300-rule/)</p> <ul style="list-style-type: none"> ☑️ 3 bomen zichtbaar vanuit elk huis ☑️ 30% boomkroonbedekking rondom elk gebouw ☑️ 300 meter vanaf het dichtstbijzijnde park of groene ruimte <p>De Vlaamse groennormen staan vermeld in MER-richtlijnenboek mens - ruimtelijke aspecten op p25. Let wel: er loopt momenteel een studie om deze groennormen eventueel bij te stellen.</p>	Toepassing van deze groennormen is enkel mogelijk op projectniveau, en is niet relevant voor de effectbeoordeling op strategisch niveau van de RMP's. Het voorzien van bijkomend groen is een ruimtelijk vraagstuk dat geen deel uitmaakt van de RMP's.	/	/
42n	Departement Zorg	x	x	Algemeen	<p>Wat gezondheid betreft stellen we voor dat wordt nagegaan of al deze elementen zijn meegenomen in het voorliggend plan.</p> <p>In uw mail van 15 mei 2023 vraagt u aan ons als adviesinstantie om een schriftelijk advies uit te brengen. Bij deze ontvangt u onze vragen en opmerkingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> •Deelmobiliteit en elektrisch rijden/eletrisch fietsen worden nauwelijks benoemd in het regionaal mobiliteitsplan. In hoeverre is deze vorm van duurzame vervoer onderdeel van het regionaal mobiliteitsplan? 	Elk RMP streeft naar een vermindering van de voertuigm t.h.v. bewoning en naar minimale bijkomende verharding/maximale ontharding van verkeersinfrastructuur.	/	/
43a	Gemeente Leudal	x		Deelmobiliteit	<p>Deelmobiliteit en elektrisch vervoer zijn essentiële elementen van onze duurzaamheidsstrategie.</p> <p>Hoewel deze onderwerpen misschien niet uitgebreid in het huidige plan zijn behandeld, kunt u ervan verzekerd zijn dat we er aandacht aan besteden.</p>	/	/	
43b	Gemeente Leudal	x		Algemeen	<p>•Wat zijn de effecten op de gemeente Leudal algemeen en op de N273 en A2 specifiek inzake het regionaal mobiliteitsplan?</p>	Het effect van het regionaal mobiliteitsplan op de gemeente Leudal en specifiek op de N273 en A2 zal afhangen van de specifieke maatregelen die worden geïmplementeerd. De doelstellingen van het plan zijn onder andere het verbeteren van bereikbaarheid, het verminderen van het verkeer en het bevorderen van duurzame vormen van vervoer. Deze doelstellingen zouden een positieve impact moeten hebben op zowel de N273 als de A2, met minder congestie en een verbeterde doorstroming van het verkeer. Gedetailleerdere informatie zal beschikbaar zijn naarmate we de specifieke maatregelen van het plan verder ontwikkelen.	/	/
43c	Gemeente Leudal	x		Algemeen	<p>Daarnaast willen wij graag in gesprek met u gaan over wat wij voor elkaar kunnen betekenen in het kader van het regionaal mobiliteitsplan. Wij hebben in gemeente Leudal namelijk met soortgelijke aspecten te maken (bijvoorbeeld bereikbaarheid kleine kernen) als in het regionaal mobiliteitsplan wordt aangehaald.</p>		/	/
44	Gemeente Zonhoven	x		Akkoord	<p>Wij horen graag of u hiervoor openstaat.</p> <p>Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van het beleidsscenario en actietabel (fase 3) van het Regionaal Mobiliteitsplan 2030-2050.</p> <p>Het college van burgemeester en schepenen is principieel akkoord met de inhoud van het beleidsscenario en actietabel (fase 3) van het Regionaal Mobiliteitsplan 2030-2050.</p>	/	/	/
45	Gemeente Nieuwerkerken	x		Akkoord	<p>Het college van burgemeester en schepenen gaat akkoord met de voorgestelde te onderzoeken milieueffecten en wenst geen bijkomende opmerkingen toe te voegen.</p>	/	/	/

46a	VLM	x		Wegencategorisering	Naar aanleiding van ons telefonisch gesprek met Dhr. Sven Lieten wil de VLM als opmerkingen op het ontwerp vervoersregio Limburg enkele aandachtspunten doorgeven. Deze aandachtspunten houden verband met huidige en toekomstige projecten die vanuit de VLM worden opgevolgd of geleid. •Bp gebied van de categorisering van wegen is er het plan om de Koolmijnlaan te Heusden-Zolder te ontharden. Momenteel staat deze als interlokaal dragende weg gecategoriseerd. Een voorziene verandering hier is dat deze weg wordt omgewisseld met de Mijnerwerkslaan als interlokale weg;	De Vervoerregio is op de hoogte van de plannen van de Koolmijnlaan. Het Agentschap Wegen en Verkeer is bezig met de voorbereiding met deze overdracht. We zullen de categorisering dan ook aanpassen.	Aanpassen / wegcategoriseri ng Koolmijnlaan.	Aangepast op kaart	
46b	VLM	x		Wegencategorisering	•H het gebied van Bokrijk/Genk zijn we een aantal ideeën aan het uitwerken om wegen te ontharden, hoe gaan we met deze vragen naar verlaging van interlokaal tot lokale weg om?	Wijzigingen aan de regionale en interlokale wegcategorisering is een bevoegdheid van de vervoerregio. Indien er in het gebied Bokrijk/Genk concrete plannen zijn om de verkeerscirculatie aan te passen om zo bepaalde wegvakken te ontharden, dan raden we aan om deze plannen te agenderen op een Vervoerregioaad. Dit kan oa. via de betrokken gemeente of via het departement MOW. Het hercategoriseren van deze wegen moet in in een breder regionaal kader worden bekeken.	/ /		
46c	VLM	x		Wegencategorisering	•De nadruk in het plan van de vervoersregio wordt gelegd op het interlokale, in mindere mate op het lokale en plaatselijk karakter. De dossiers en projecten van de VLM zijn meer gericht op het lokale. Kan er voor toekomstige projecten ook afgestemd worden met MOW op gebied van aansluitingen, mobiliteit, overgangen naar zeer lokale karakter?	In kader van lokale mobiliteitsplanning kunnen toekomstige projecten zeker afgestemd worden met het departement MOW en betrokken gemeente op gebied van aansluitingen, mobiliteit, en overgangen van lokaal karakter. Indien er een bovenlokaal aspect verbonden is aan deze projecten, kan dit ook besproken worden op het niveau van de vervoerregio.	/ /		
47a	ANB	x	x	Algemeen	Vervoerregio Limburg vraagt advies omtrent het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan en bijhorend ontwerp Plan-MER. Voorliggend advies van het Agentschap voor Natuur en Bos focust op de discipline Biodiversiteit binnen het ontwerp plan-MER. Het Agentschap heeft de volgende opmerkingen:	/ /	/ /		
47b	ANB	x	x	x	Beschermde gebieden	Aan de indicatoren van het beoordelingskader, subthema habitatverlies dient directe inname van beschermde gebieden toegevoegd te worden;	Directe inname van beschermde gebieden werd toegevoegd aan het beoordelingskader. In het MER werd het sowieso al besproken, meer bepaald onder §5.3.6 (ecotooppinname).	/ /	Ja, toevoeging aan beoordelingskader
47c	ANB	x	x		Fiets	Men stelt dat de thematische visie Fiets 'Limburg als fietsparadijs' geen rechtstreeks positieve nog negatieve effecten heeft op vlak van biodiversiteit (subthema habitatverlies en ontsnippering/versnippering). Het Agentschap is het hier niet mee eens, omwille van de volgende redenen: a. Het aanleggen van nieuwe fietspaden of het verbreden van bestaande fietspaden die gelegen zijn in of aan de rand van een beschermd natuurgebied (VEN, SBZ, erkend natuurreservaat) zorgt voor innames en potentieel direct habitatverlies. Dit dient steeds als negatief beoordeeld te worden; b. Het aanleggen van nieuwe fietspaden of het verbreden van bestaande fietspaden die gelegen zijn in of aan de rand van een beschermd natuurgebied zorgt ook steeds voor een bijkomende versnippering of zelfs inname van leefgebied van (beschermde) soorten.	De inname van habitat binnen beschermde gebieden kan potentieel als een negatief effect beoordeeld worden. Dit geldt zowel voor nieuwe fietswegen als voor de optimalisatie van bestaande. Hierbij dient echter een onderscheid gemaakt te worden tussen het verbreden van een bestaand fietspad aan de rand van een habitatzone versus een volledige inname binnen een SBZ-gebied zelf. Dit is in het plan-MER vnl. binnen de effectgerichte beoordeling op deze manier benaderd, doch dient verder op projectniveau beoordeeld te worden.	/ /	
47d	ANB	x	x		Fiets	Men kan 'met zekerheid' stellen dat de thematische visie fiets voor een globaal beperkt positief effect zal zorgen op vlak van licht- en geluidshinder ter hoogte van waardevolle habitats, omdat een daling van het aantal voertuigkilometers doorheen SBZ en VEN-gebied quasi altijd significant positieve effecten zal hebben. Deze stelling wordt echter niet verder onderbouwd. Het Agentschap stelt dit ten zeerste in vraag. Elk fietspadenproject, of het nu om een functionele route gaat of niet, wordt tegenwoordig verlicht. Het is maar de vraag of de kleine daling in voertuigkilometers opweegt tegen al deze bijkomende verlichting langsheen en doorheen beschermde natuurgebieden;	Het is de ambitie van het RMP om een groot deel van de Limburgers te laten overstappen op de fiets. In eerste instantie streven we immers een modal shift op korte termijn na van 40/60. Deze zal op termijn zeker evolueren naar 50/50, deze verhouding is al van kracht in de Vlaamse ruit. Willen we meer Limburgers op de fiets krijgen, dan hebben we brede, veilige, goed verlichte en veilige fietspaden nodig. Dit zal er zeker toe leiden dat het aantal autoverplaatsingen zal dalen, waardoor er een substantieel winst op het vlak van milieu, luchtkwaliteit, klimaat, ... te verwachten is. Zo zal er bijvoorbeeld op het vlak van geluidshinder doorheen beschermde gebieden zeker een positief effect te verwachten zijn. Omwille van de problematiek rond verlichting in beschermde gebieden hebben we tevens een aanbeveling opgenomen in de doelgerichte beoordeling. Mits er op projectniveau bij functionele fietspaden en fietssnelwegen kan nagedacht worden over het niet permanent verlichten of vleermuisvriendelijke verlichting zijn wij van mening dat de beoordeling wel degelijk correct is. Wij pleiten er bijgevolg voor om het MER op dit punt niet aan te passen.	/ /	

47e	ANB	x	x	Fiets		<p>"Een aanbeveling om de thematische visie fiets te optimaliseren in functie van het thema biodiversiteit is om functionele fietspaden en fietsnelwegen niet permanent te verlichten. Daarnaast kan er ook geëxperimenteerd worden met vleermuisvriendelijke verlichting binnen de beschermde gebieden." Het Agentschap wenst op te merken dat deze visie niet conform de visie van het Agentschap is m.b.t. verlichting:</p> <p>a. Buiten de bebouwde kom: standaard geen verlichting, tenzij op conflictpunten (kruisingen, oversteeken). Passieve bebakening kan wel onderzocht worden;</p> <p>b. Indien al verlichting aanwezig, wordt gekozen voor een beperkt verlichtingsregime: verlichting van zonsopgang tot 20u en van 6u tot zonsopgang (cfr. normale uren van woon-werk en woon-schoorsteen). Op cruciale plaatsen kunnen donkere corridors noodzakelijk zijn, waar geen verlichting mogelijk is;</p> <p>c. Enkel indien absoluut noodzakelijk kan gekozen worden naar actieve bebakening of een langer tijdsregime met sterke vermindering van lichtsterkte (maximaal 1 lux) tussen 20u en 6u.</p> <p>Verdere differentiatie met zo lang mogelijke, volledig donkere fase is wenselijk;</p> <p>Indien verlichting geplaatst wordt, wordt daarbij standaard uitgegaan van een kleurtemperatuur van 2700K of minder, met nadruk op een smalbandspectrum (= minimale lichteffecten in blauwgroen spectrum). In gebieden waar bekend is dat er aanzienlijke migratie van nachttactieve dieren is of kan verwacht worden (bv. langs kanalen en waterlopen) wordt naar een kleurtemperatuur van 2400K of minder gegaan. Ook wordt aandacht besteed aan hoogte van de armaturen en wordt gerichte verlichting voorzien.</p>	<p>We erkennen het belang van het beperken van lichthinder in kwetsbare gebieden en waardevolle habitats, maar er moet hierbij steeds voldoende aandacht gaan naar het comfort en de veiligheid van de fietsers. Zij doen immers ook een bijdrage aan de duurzame modal shift. We verwijzen hierbij ook naar het antwoord op een eerdere bedenking.</p> <p>In de concrete fietsprojecten en bijhorende vergunningstrajecten zal er diepgaander ingegaan worden op deze thematiek. Daarbij zal er ook ruimte zijn om de aanbevelingen van ANB te overwegen. Veiligheid en comfort blijft voor de vervoerregio Limburg wel primeren, om zo zo veel mogelijk Limburgers te laten overstappen op de fiets voor hun dagdagelijkse verplaatsingen.</p>		
47f	ANB	x	x	Openbaar Vervoer	Spartacus en vrijwaren natuurgebied	<p>Het Agentschap sluit zich volledig aan bij de aanbeveling m.b.t. thematische visie Openbaar vervoer, welke stelt dat "absoluut vermeden moet worden dat waardevolle beschermde natuurgebieden verder versnipperd raken. Een standstill zou op dat vlak de minimale ambitie moeten zijn. Een aanbeveling is om te onderzoeken op welke wijze de maatregelen op vlak van ruimtebeslag in functie van treinverkeer en de spartaculijnen tot een minimum beperkt kunnen worden. Bij voorkeur zouden deze Openbaar Vervoermodi voor geen enkel bijkomend ruimtebeslag zorgen binnen de beschermde HRLen VEN-gebieden." Hetzelfde geldt voor de aanleg van nieuwe wegen en fietsnelwegen doorheen VEN, SBZ of erkend natuurreservaat.</p>	<p>We verwijzen naar actie R6, de ambitie wordt gedeeld bij de aanleg en onderhoud van (nieuwe) infrastructuur worden kansen tot vergroening, ontharding, klimaatadaptatie en ontsnippering gegrepen (cfr. Blue Deal). Waar bijkomend ruimtebeslag en verharding niet kan vermeden worden, moet het tot een minimum beperkt worden en zouden tegelijkertijd onderhandingskansen in de omgeving of andere plekken moeten benut worden.</p> <p>Vele projecten, inclusief Spartacus, moeten uitgewerkt worden in specifieke planprocessen, en bijhorende eventuele startnota's, ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's), plan-MER's. We raden u aan om uw opmerkingen en adviezen in te brengen deze processen, aangezien ze dan rechtstreeks kunnen worden behandeld door de betrokken planners en beleidsmakers.</p>		
47g	ANB	x	x	Wegencategorisering		<p>Met betrekking tot het wegennet stelt men dat "het voorzien van optimalisaties binnen het subthema habitatverlies nauwelijks mogelijk zijn. De uitbreiding van de verschillende gewestwegen en autosnelwegen kan nu eenmaal niet op een andere wijze of locatie uitgevoerd worden. Dat delen van deze autosnelwegen voor bijkomende versnippering in beschermde gebieden zal zorgen staat op zich vast." Het Agentschap kan deze stelling volgen voor wat betreft de optimalisatiewerken aan de autostrades (wat voor alle duidelijkheid niet wegneemt dat ook de gevolgen van deze ingrepen tot in detail onderzocht moeten worden op projectniveau), maar niet voor bijvoorbeeld de N71 en N74, waar wel degelijk verschillende alternatieven mogelijk zijn;</p>	<p>Wat betreft de specifieke situaties van de N71 en N74, zal op projectniveau verder moeten bekeken worden of en welke alternatieven mogelijk zijn, teneinde versnippering in beschermde gebieden zoveel mogelijk te minimaliseren.</p>		
47h	ANB	x	x	Beschermde gebieden		<p>Het is op zich positief wanneer het aantal pae-km afneemt ter hoogte van SBZ.H, maar dat neemt niet weg dat het effect van elk project ten gevolge van verzurende en vermistende deposities (evenals andere milieueffecten) op projectniveau onderzocht en beoordeeld moet worden. Het is ook weinig relevant te kijken naar een gemiddelde voor een heel SBZ. De beoordeling op projectniveau dient te gebeuren ten opzichte van de aanwezige habitatvlekken en de instandhoudingsdoelstellingen;</p>	<p>Voorliggend MER situeert zich op het strategisch beleidsniveau. Op dit niveau is het niet de bedoeling (en ook niet mogelijk) om elk project afzonderlijk te beoordelen. De mer-regelgeving voorziet eveneens in beoordelingen op projectniveau (o.a. in kader van omgevingsvergunningaanvragen).</p>		
47i	ANB	x	x	Stikstof		<p>De impact ten gevolge van de stikstofuitstoot van verschillende projecten dient steeds getoetst worden aan het op dat moment geldende kader. In de voorliggende plan-MER stelt men dat "als ondergrens voor een mogelijks betekenisvol effect +/- 0,06 kg N/ha/jaar wordt genomen, overeenkomend met 1% van de KDW (kritische depositiewaarde) van het meest stikstofvoelig habitat in Vlaanderen". Ten gevolge van uitspraken in arresten kan deze de minimisdrempel momenteel niet gebruikt worden in adviesverlening.</p>	<p>Ondanks het feit dat er tgv arresten momenteel geen juridische drempelwaarde bestaat, zijn er o.i. nog steeds voldoende inhoudelijke argumenten om deze grenswaarde te gebruiken bij de kwalitatieve beoordeling van de cumulatieve effecten van het RMP (dat immers niet rechtstreeks gekoppeld is aan individuele vergunningen). Het gaat bovendien om een strategisch MER dat een beleidsrichting aangeeft, maar niet op projectniveau (vergunningniveau) kan en mag geïnterpreteerd worden.</p>		
47j	ANB	x	x	Fiets		<p>Ten slotte wenst het Agentschap op te merken dat bij onderdeel 8 in de synthesesnota voor de Fiets staat beschreven dat "het wegwerken van grootschalige barrières zoals overwegen, snelwegen, waterwegen, SBZones... een must is." Mocht SBZ in deze staan voor Speciale Beschermingszones, vraagt het Agentschap om dit hier te schrappen. Speciale Beschermingszones zijn geen barrières die weggeremd moeten – of laat staan kunnen – worden.</p>	<p>We zijn het niet eens met het schrappen van de SBZ-zones in de zin van grootschalige barrières. Een SBZ is wel degelijk een grootschalige barrière en indien daar nooit een fietspad (desnoods in bijzondere verharding of afmeting) mag worden aangelegd, gaan we voorbij aan de noodzaak om kleinere fietsmazten te voorzien in het netwerk.</p>		
47k	ANB	x	x	Passende beoordeling	Milieueffecten, alternatieven, noodzaak, worden onderzocht op projectniveau	<p>Bespreking passende beoordeling</p> <p>Aangezien het RMP Limburg expliciete ingrepen voorziet, rechtstreeks te linken aan de natuurlijke kenmerken van de SBZ's binnen de vervoerregio Limburg, kunnen er op dit strategisch niveau geen uitspraken worden gedaan over de potentiële impact van het RMP op het (bereiken van) de lokale instandhoudingsdoelstellingen van de diverse SBZ gebieden aanwezig binnen de vervoerregio. Het al dan niet voorkomen van effecten op SBZ moet binnen plan- en projectprocessen die eventueel volgen uit het RMP worden nagegaan.</p>	<p>Op projectniveau worden de geldende procedures gevolgd zoals de opmaak van een passende beoordeling, verscherpte natuurtoets, ... indien het project schade toe brengt aan een SBZ- of VEN-gebied.</p>		
47l	ANB	x	x	Natuurtoets	Milieueffecten, alternatieven, noodzaak, worden onderzocht op projectniveau	<p>Bespreking verscherpte natuurtoets</p> <p>Hetzelfde geldt voor de te verwachten impact op VEN-gebied: het al dan niet voorkomen van effecten op VEN moet binnen plan- en projectprocessen die eventueel volgen uit het RMP worden nagegaan.</p>	<p>Op projectniveau worden de geldende procedures gevolgd zoals de opmaak van een passende beoordeling, verscherpte natuurtoets, ... indien het project schade toe brengt aan een SBZ- of VEN-gebied.</p>		
47m	ANB	x	x	Conclusie	Milieueffecten, alternatieven, noodzaak, worden onderzocht op projectniveau	<p>Conclusie</p> <p>Het Agentschap heeft enkele opmerkingen geformuleerd op het voorliggende plan-MER (zie hierboven). Verschillende van de gewenste ontwikkelingen leiden tot impact binnen beschermde natuurgebieden. De concrete impact dient steeds in detail onderzocht te worden op projectniveau. Het beschreven staan in voorliggend mobiliteitsplan betekent dan ook geenszins dat alternatieven op projectniveau niet meer onderzocht moeten worden, of de noodzaak van een specifiek project niet meer aangetoond moet worden.</p>	<p>Op projectniveau worden de geldende procedures gevolgd zoals de opmaak van een passende beoordeling, verscherpte natuurtoets, ... indien het project schade toe brengt aan een SBZ- of VEN-gebied.</p>		
48a	Gingelom	x		Wegencategorisering	Categorisering N80 Sint-Truiden/E40	<p>De gemeente Gingelom vraagt om de N80 tussen Sint-Truiden en de E40 te categoriseren als een interlokale weg i.p.x. een regionale en sluit zich aan bij hogervermelde argumentatie.</p>	<p>In het RMP zal de N80 tussen Sint-Truiden en de E40 aangepast worden als interlokale weg.</p>	<p>Herziening wegcategorisering N80 als interlokale weg</p>	Aangepast op kaart

49a	DWW	x		Algemeen	De Vlaamse Waterweg nv was vertegenwoordigd in het Team MOW en als dusdanig ook in de vervoerregioraad. We ondersteunen dan ook de algemene visie in het Regionaal Mobiliteitsplan. We wensen wel een aantal aandachtspunten mee te geven voor de verdere concretisering en opvolging, en geven extra input voor de finaliseren van het plan, vanuit de kerntaken van de Vlaamse Waterweg nv. Ook voor het ontwerp-MER doen we dit. Hieronder vindt u onze aandachtspunten en opmerkingen waarvan we u vragen om rekening mee te houden voor het ontwerp-Regionaal Mobiliteitsplan en het ontwerp-MER.	/	/	/	
49b	DWW	x	x	Jaagpaden	Tijdens de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan werd door De Vlaamse waterweg nv een beleidsvisie opgesteld aangaande het gebruik van de jaagpaden. Deze is zeer recent ook goedgekeurd, u kan de visie raadplegen op onze website. We geven graag de belangrijkste zaken mee. Jaagpaden vervullen een specifieke rol in de beheer- en (transport)economische functie van waterwegen. Een jaagpad moet namelijk toelaten om de waterwegen te beheren en te onderhouden. Het jaagpad maakt tevens economische bedrijvigheid langs het water mogelijk door ruimte te bieden voor overslagactiviteiten en toegang tot schepen en bedrijventerreinen te bieden. Dit maakt het jaagpad in eerste instantie een dienstweg. Daarnaast biedt het jaagpad echter ook ruimte voor medegebruik door recreanten en sportiefiebers als weg voor functionele verplaatsingen te voet of met de fiets. Op het jaagpad zijn het Scheepvaartdecreet en het Algemeen Reglement der Scheepvaartwegen van het Koninkrijk (ARSK, www.visuris.be/scheepvaartreglementering) van toepassing. Daarnaast is op de jaagpaden de Wegcode van toepassing, voor zover dit niet in strijd is met bovenstaande. We vragen aan alle medegebruikers van het jaagpad hoffelijkheid en respect naar elkaar toe: het jaagpad is er voor iedereen. Niemand mag een ander in gevaar brengen. Op onze website besteden we aandacht aan informatie en gedragsafspraken voor fietsers en voor andere medegebruikers van het jaagpad.	We erkennen het multifunctionele karakter van jaagpaden en hun belang voor zowel beheer als recreatie. Deze inzichten zullen in onze planning en projecten waar relevant meegenomen worden.	/	/	/
49c	DWW	x	x	Binnenvaart	De Vlaamse Waterweg nv zet sterk in op een toekomstgerichte binnenvaart, waaronder het nog duurzamer maken van de binnenvaart, het zoeken naar nieuwe productgroepen (stadlogistiek en stadsaanvoer over water, nieuwe stromen zoals afval en recycling) en innovatieve toepassingen (zoals autonoom varen, vergroening en alternatieve aandrijfsystemen) die ook opportuniteiten kunnen bieden voor andere modi, plekken en/of netwerken. Het niet hypothekeken van die mogelijkheden voor de toekomst is dan ook cruciaal. We denken hierbij aan de inzet en het economisch potentieel van kleine waterwegen, maar ook aan de verdere uitbouw en bundeling van goederenstromen in logistieke knooppunten, aan alternatieve energievoorzieningen, ... Een betere afstemming tussen ruimte en mobiliteit moet ook in de praktijk gerealiseerd worden. Fundamenteel is dan dat watergebonden terreinen vrijgehouden worden en dat strategische zones bepaald worden, die ook naar vergunningen en ontwikkeling kunnen doorwerken.	De focus op duurzaamheid en innovatie sluit goed aan bij de doelstellingen van onze vervoerregio. We erkennen het belang van het niet hypothekeken van toekomstige mogelijkheden en zullen daar in onze planning en besluitvorming rekening mee houden.	/	/	/
49d	DWW	x		Logistiek	Logistiek en personenvervoer spelen op elkaar in, de filezwaarte bijvoorbeeld is een combinatie van beide types transport. In uitvoering van het mobiliteitsplan is het dan ook belangrijk om de koppelingen op te zoeken en mee te nemen in de oplossingen. Een evenwicht tussen economische en logistieke doelstellingen en anderen zoals een veilig, vlot en duurzaam personenvervoer is noodzakelijk, en zal steeds maatwerk zijn. Voor deelsystemen bijvoorbeeld kunnen bedrijven of bedrijvenverenigingen, een belangrijke meerwaarde of hefboom zijn in de realisatie ervan.	De integratie van logistiek en personenvervoer zal inderdaad een kernonderdeel blijken bij uitvoering van het RMP. Bedrijven en bedrijvenverenigingen zien we eveneens als belangrijke partners in de realisatie van deelsystemen.	/	/	/
49e	DWW	x		Mental Shift	Ten slotte willen we ook het belang van de mental shift en het draagvlak voor logistiek verkeer over water (met zijn voor en nadelen) nog eens benadrukken. Een efficiënte binnenvaart haalt vrachtwagens van de weg en draagt bij tot klimaatdoelstellingen, maar kan veelal niet zonder voor- en natransport. In conflicterende situaties moet ook het ruimere maatschappelijk en economische kader bekeken en gecommuniceerd worden om goederenvervoer in het algemeen en binnenvaart naar waarde te schatten en draagvlak te bekomen. Ook de vervoerregio's kunnen hier een belangrijke rol in spelen.	De vervoerregio's kunnen inderdaad een cruciale rol spelen in het communiceren van de maatschappelijke en economische voordelen van binnenvaart, alsook de noodzaak van efficiënt voor- en natransport. Dit zal bijdragen aan een breder draagvlak en een meer geïntegreerde aanpak van goederenvervoer.	/	/	/
49f	DWW	x		Oriëntatienota	Bij punt 3.5.3 op pagina 25 benoemt men 3 van de 12 containerterminals die op grondgebied Limburg liggen. Hierbij wordt Port of Limburg niet benoemd. Deze containerterminal maakt geen deel uit van Haven Genk. Op pagina 35 van de synthesesnota worden beide terminals wel apart benoemd als multimodaal knooppunt. Wij vragen dan ook dat deze terminal wordt toegevoegd aan de lijst op pagina 25.	Dit werd reeds vastgesteld en staat correct vermeld in de synthesesnota.	/	/	/
49g	DWW	x		Plan MER	De Vlaamse Waterweg wil in de toekomst meer inzetten op de opwaardering van de kleine kanalen en heeft hier recent ook een studie voor laten opmaken. Daarnaast lopen er ook projecten zoals de opwaardering van het Kanaal Bocholt-Herentals tussen Dessel en Bocholt tot klasse IV. Mits de vervanging van drie klasse II-sluisen op het Kanaal Bocholt-Herentals te Lommel-Mol door één klasse IV-sluis, wordt de toegankelijkheid van Noord-Limburg via de waterweg sterk verbeterd en zal de binnenvaart in deze regio een belangrijke impuls krijgen. Tot slot is er de vervanging van de klasse II-sluisen in Bocholt en Lozen die de verbinding maken met de Zuid-Willemsvaart in Nederland. Op pagina 40 van het ontwerp plan-MER bij de projecten van De Vlaamse Waterweg graag ook vermelding van deze projecten.	Dit wordt aangepast in de plan-MER. In het RMP worden deze elementen vermeld.	/	/	Plan-MER p40
49h	DWW	x	x	Algemeen	Het advies is gunstig onder deze voorwaarden.	/	/	/	

50g	VMM+DepOMG	x	Evaluatie vooropgestelde doelstellingen en ambitie	In de bijlage van het document worden de aanbevelingen uit de MER meegeven. Het 'Beleidsscenario' en een 'BeleidsscenarioPlus' (verhoogde autokosten: parkeerkost, beschikbare parkeercapaciteit, zoektijd, voor/natransport, ...) werden doorgerekend in het regionaal verkeersmodel Limburg. De resultaten van de modeldoorrekeningen geven aan dat het 'Beleidsscenario' positievere resultaten geeft ten opzicht van het referentiescenario in het kader van de afname van het aantal voertuigkilometers voor personenwagens (-3.8%), maar een lichte toename voor vrachtwagens (+1.8%). Hiertegenover staat echter een groei van het aantal reizigerskilometers met zowel RTM (+4.9%) als per trein (+24.8%). In het 'BeleidsscenarioPlus' stijgt het aandeel duurzame verplaatsingen verder vooral door een verdere toename van het aandeel verplaatsingen per fiets, te voet en als autopassagier. De resultaten van de doorrekening geven aan dat men minstens zal moeten kiezen voor het BeleidsscenarioPLUS en dat er daarnaast nog extra inspanningen nodig zijn om de doelstelling (daling van het totaal aantal voertuigkilometers met 15%) te behalen. Het mobiliteitsbeleid is meer dan een focus op het aanbod en de vraag naar mobiliteit. In afstemming met het gewenste ruimtelijke beleid zou het duurzaam mobiliteitsaanbod moeten worden ondersteund, versterkt of gerealiseerd waar dit ruimtelijk het meest gewenst is en afgemerd of 'bemoeilijk' waar dit ruimtelijk minder gewenst is. Dit om de gewenste modalschift te bewerkstelligen. Dialoog en samenwerking zijn sleutelwoorden om onze eigen en gedeelde doelstellingen te bereiken. Het dOMG vraagt om betrokken te worden bij de afstemming met het ruimtelijk beleid.	We zijn het eens dat de resultaten de noodzaak aantonen van het BeleidsscenarioPlus als een minimale inzet om de doelstelling van een reductie van 15% in het totaal aantal voertuigkilometers te bereiken. Om de vooropgestelde doelstellingen te halen zullen we in de volgende jaren veel tijd en energie moeten investeren in het realiseren van de Mental Shift bij de Limburgers. 50% van de verplaatsingen binnen Limburg zijn minder dan 5km, ideaal dus voor de fiets. Dit zal echter een werk van lange adem zijn, waar er steeds gewerkt moet worden in het versterken van het draagvlak. Zo willen we als Vervoerregio in eerste instantie inzetten op een sturend parkeerbeleid. Over een aantal maatregelen zoals het al dan niet invoeren van rekeningrijden, fiscale hervormingen mbt de bedrijfswagens, enz heeft de Vervoerregio geen vat. We kunnen hier enkel suggesties over doen.	/	/	
50h	VMM+DepOMG	x	Versterkte samenwerking ruimte-mobiliteit	Het mobiliteitsbeleid is meer dan een focus op het aanbod en de vraag naar mobiliteit. In afstemming met het gewenste ruimtelijke beleid zou het duurzaam mobiliteitsaanbod moeten worden ondersteund, versterkt of gerealiseerd waar dit ruimtelijk het meest gewenst is en afgemerd of 'bemoeilijk' waar dit ruimtelijk minder gewenst is. Dit om de gewenste modalschift te bewerkstelligen. Dialoog en samenwerking zijn sleutelwoorden om onze eigen en gedeelde doelstellingen te bereiken. Het dOMG vraagt om betrokken te worden bij de afstemming met het ruimtelijk beleid.	Het spreekt voor zich dat dOMG betrokken wordt - we verwijzen specifiek naar de strategische fiche ruimte waar dOMG steeds als partner/trekker staat en naar de samenwerking met de Provincie Limburg in het kader van de opmaak en later de opvolging van het Beleidsplan Ruimte.	/	/	
50i	VMM+DepOMG	x	Actieplan	Het dOMG werd als potentiële partner/trekker vermeld bij een aantal acties waar er een mogelijke impact is op het ruimtelijk beleid in de verschillende strategische fiches. Fiche R: Ruimte - Bij alle acties staat het departement Omgeving vermeld als partner of trekker. Actie 8 'Oprichten van een interbestuurlijk bovenlokaal overlegplatform' is op onze vraag toegevoegd om de wisselwerking en afstemming tussen ruimte en mobiliteit concreet vorm te geven. Aangezien deze actie nog verder op haalbaarheid onderzocht moet worden, vragen we om deze actie te herformuleren en het trekkerschap uit te breiden met andere partners, zoals: MOW (afstemming VVR), de provincie (afstemming BRL) en eventueel de VVSG. Voorstel: herformulering "Het verkennen van de oprichting van een interbestuurlijk bovenlokaal overlegplatform"	Dit wordt aangepast door het trekkerschap uit te breiden met andere partners, zoals: MOW (afstemming VVR), de provincie (afstemming BRL) en eventueel de VVSG. Herformulering "Het verkennen van de oprichting van een interbestuurlijk bovenlokaal overlegplatform"	Actie p81	/	Actie R1.8 werd aangepast in rood.
50j	VMM+DepOMG	x	Actieplan	Lokale lus Houthalen-Helchteren Fiche MO3 Wegennet Op 22 april 2022 werd door de VR voor het complex project NZL een definitief voorkeursbesluit genomen, met een keuze voor het Ay-alternatief. Op vlak van mobiliteit werden zo een aantal belangrijke keuzes gemaakt. - Het voorkeursalternatief gaat namelijk uit van een doortochtraac voor de N74 met een tunnel onder de kernen van Helchteren en Houthalen. Buiten de conflictvrije verbinding met de E314 worden er nog een beperkt aantal op- en afritten voorzien. Eveneens voorzien we een aansluiting op de tunnel in de kern van Houthalen via Herebaan-West en Herebaan-Oost. In het voorkeursalternatief krijgt de Europarklaan aldus een belangrijkere verbindingfunctie t.o.v. vandaag. En omgekeerd, op de Kazernelaan -in het centrum van Helchteren- ontstaat zo een daling van de hoeveelheid bovenlokaal/interlokaal verkeer wat de verblijfskwaliteit rondom het dorpsplein verhoogt	Dit wordt inderdaad opgenomen in het RMP. De verdere uitwerking ervan wordt uitgewerkt en getrokken door DWV en valt dan ook binnen het complex project. Voorlopig wordt de volledige lus als interlokaal gecategoriseerd. Ze staat ook indicatief in stippelijntjes op de kaart. Indien er in het vervolgtraject van het complex project gekozen wordt om bepaalde delen van de lokale lus niet als interlokaal te categoriseren, dan zal dit in het RMP aangepast worden. Uiteraard dient de ontsluiting van het regionaal bedrijventerrein in Heusden-Zolder richting de Noord-Zuid gegarandeerd te blijven. In het RMP werd hiervoor gekozen voor de N719.	/	/	
50k	VMM+DepOMG	x	Actieplan	Fiche MO3 Wegennet Zoals aangeduid in stippelijntjes op p 20 van het ontwerp RMP met betrekking tot de wegenis van het dragend wegennet – interlokale wegen - spreken we binnen het complex project NZL over de 'lokale lus', gevormd door het aangesloten geheel van de Kazernelaan, Europarklaan, Herebaan-Oost, Herebaan-West en Helzoldstraat, waarbij m.u.v. de Kazernelaan de verschillende weggedelen zullen functioneren als interlokale weg.	/	/		
50l	VMM+DepOMG	x	Actieplan	Fiche MO3 Wegennet In de huidige uitwerkingsfase van het complex project worden nog een aantal zaken onderzocht verder werkend op het mobiliteitsscenario 2+ (cfr. geactualiseerde projectonderzoeksnota (gPON)).	/	/		
50m	VMM+DepOMG	x	Actieplan	Fiche MO3 Wegennet We zouden dan ook willen vragen om in het actieplan – onder MO3 - alvast een actie toe te voegen waarbij verder onderzoek moet uitwijzen hoe de toekomstige categorisering van deze 'lokale lus' er zal uitzien. Met als trekker DWV en als partners minimum: DOMG, gemeente Houthalen-Helchteren, AWW	/	/		
50n	VMM+DepOMG	x	Actieplan	Fiche MO3 Wegennet Voor het complex project NZL werd gekozen voor een stapsgewijze, gefaseerde aanpak in tijd, met minimum per deelzone een projectbesluit. Voor wat deelzone A en het HOV betreft willen we dan ook nog aangeven dat in functie van de besluitvorming NZL afstemming nodig/noodzakelijk is met een aantal (lopende) processen rond de te ontwikkelen knoop Noord Limburg. In het ontwerp RMP wordt onder andere het onderzoek rond de overwegen in Pelt als actie opgenomen (actie 67). Voor ons niet helemaal helder waarom het (lopende) proces rond het verschuiven van het station van Pelt (trekker Pelt/NMBS/Infraabel) – dat trouwens gekoppeld is aan het onderzoek van de overwegen – niet als actie wordt benoemd. Het lijkt ons alvast waardevol om dit onderzoek ook expliciet te benoemen in de actielijst.	Dit is vervat in M04 Hoppinpunten en actie 95. Er wordt verwezen naar het Complex Project Noord-Zuid Limburg (NZL) voor de definitieve vastlegging Pelt-Knoop Noord Limburg (station Overpelt) - interregionaal.	/	/	
50o	VMM+DepOMG	x	Actieplan	Het dOMG vraagt om als potentiële partner in volgende acties te worden vermeld: - Fiche MO3 Wegennet Actie 64: Optimalisatie hoofdwegennet - Doortrekking N71 tussen Pelt en Weert - Fiche MO4 Hoppinpunten Actie 97: Onderzoek naar verdere uitbouw van interregionale & regionale Hoppinpunten	dOMG wordt toegevoegd als partner in actie 64 (doortrekking N71 tussen Pelt en Weert) en actie 97 (onderzoek naar verdere uitbouw interregionale regionale Hoppinpunten).	dOMG als partner / toevoegen actie 64 en 97	/	Actie M03.10 en M04.08 werd aangepast in rood.
50p	VMM+DepOMG	x	Monitoring en evaluatie	Monitoringsplan Het operationele Beleid (p. 29-30) Het operationele beleid zet sterk in op monitoring en evaluatie van het actieplan. Dat is positief. Indicatoren m.b.t. omgeving en leefomgevingskwaliteit lijken echter beperkt aanwezig. Nochtans zijn diverse data en indicatoren beschikbaar (bv. Ruimtebeslag door infrastructuur). Er is verdere afstemming nodig rond indicatoren die dOMG/VMM kunnen aanleveren.	Een volgende stap in de evaluatie van het RMP omvat de opmaak van een monitoringplan. Dit vergt ook indicatoren rond inclusie, toegankelijkheid, vervoersarmoede,.... Dit is een actie die overkoepelend zal opgezet worden.	/	/	

50q	VMM+DepOMG	x	x	Terminologie	Het woord "knooppunt" heeft vele betekenissen, net als andere termen die veelvuldig worden gebruikt in de interactie ruimte en mobiliteit. We verwijzen naar de in opmaak zijnde lexicon, die via het MOM gemaakt wordt, over de vervoerregio's heen. We vragen bij het finaliseren van het einddocument van het RMP de termen en definities in deze lexicon te hanteren.	Er is een verschil in betekenis tussen knooppunt zoals bedoeld in het RMP en een ruimtelijk knooppunt. / Knooppunten in het RMP zijn mobiliteitsknooppunten waarbij verschillende modi samenkomen. Dit impliceert niet dat hier ruimtelijke ontwikkelingen automatisch mogelijk zijn.	/	/		
50r	VMM+DepOMG		x	Algemeen	We verwijzen graag naar voorgaande input vanuit de VMM en het OMG, zo ook naar afspraken die tijdens algemene overlegmomenten werden gemaakt. - Verslag versie 7/3/2023 alg overleg (MER, MOW, dOMG, VMM) d.d. 9/2/2023 - Advies Nota inhoudsafbakening MER ivf Strategisch MER regionaal mobiliteitsplan d.d. 24/06/2022 - Verslag versie 7/7/2022 alg. overleg (MER, MOW, dOMG, VMM) d.d. 22/06/2022 - Nota doelstellingen en indicatoren regionale mobiliteitsplannen. Bij naacht van het ontwerp-MER en het opmaken van dit advies werd dan ook bijzondere aandacht gegeven in welke mate de opmerkingen uit ons advies op het NIA werden verwerkt:	/	/	/		
50s	VMM+DepOMG		x	Wisselwerking MER en plan	Uit de overzichtstabel (p. 365-366) blijkt dat heel wat aanbevelingen zich situeren op uitvoeringsniveau. Door deze op een meer strategisch niveau te verwoorden zouden bepaalde van deze aanbevelingen ook opgenomen kunnen worden in de visie en het actieplan. In de strategische visie zou bijvoorbeeld opgenomen kunnen worden dat rekening gehouden wordt met milieuspecten zoals bijvoorbeeld lucht, waardoor het niet enkel op uitvoeringsniveau opgenomen wordt.	De aanbevelingen werden zo concreet mogelijk verwoord. Een (te) generieke formulering heeft o.i. geen meerwaarde voor het RMP.	/	/		
50t	VMM+DepOMG		x	Terminologie	Begrippen: ruimtebeslag/verharding/verzegeling Doorheen de beoordeling worden begrippen als 'ruimtebeslag', 'verharding' en 'verzegeling' door elkaar gebruikt. Deze laatste term (p 95, en 113) is geen courante term in het omgevingsbeleid, gelieve dus enkel verharding te gebruiken.	In §5.1.10 en in §5.2.10 werd "verzegeling" vervangen door "verharding".	/	/	Ja	
50u	VMM+DepOMG		x	Terminologie	Begrip Sterk bebouwde omgevingen Er staat in het ontwerp-MER niet duidelijk toegelicht wat er met 'sterk bebouwde omgevingen' wordt bedoeld. Zie voorgaande adviezen en afspraken.	In §5.2.1 en §5.2.4 werd toegevoegd dat "sterk bebouwde omgevingen" slaan op stedelijke en landelijke kernen en bedrijventerreinen.	/	/	Ja	
50v	VMM+DepOMG		x	Ruimte	De effecten van de verschillende thematische visies worden afgetoetst aan ruimtebeslag, ruimtelijke samenhang en ruimtelijke kwaliteit (overzichtstabel p. 325).	/	/	/		
50w	VMM+DepOMG		x	x	Ruimte Ruimtebeslag Het merendeel van het ruimtebeslag wordt gevormd door woonkernen en bedrijventerreinen en de ruimte tussen deze kernen, voornamelijk langsheen de verbindingswegen (lintbebouwing). Nieuwe ontwikkelingen binnen het thema 'Ruimte' impliceren vaak een grote toename van ruimtebeslag. Men stelt voor om maximaal te ontwikkelen binnen bestaand ruimtebeslag wat positief is. Indien dit niet mogelijk is moeten er op andere locaties compensatiemaatregelen getroffen worden waarbij er naar een zero ruimte – inname scenario kan gewerkt worden (bv. ontharden, vergroenen, reductie bestaand ruimtebeslag). We geven mee dat de plancompensatielijst die opgenomen is in het BRV (voorlopig vastgesteld door de provincieraad) en in het verzameldecreet (voorlopig vastgesteld door de VR) verschilt van de compensatie in het kader van ruimtebeslag. In het BRV en het verzameldecreet gaat het enkel over een bestemmingscompensatie (harde bestemming/zachte bestemming) en niet over een compensatie ruimtebeslag. In bepaalde gevallen zal er dus zowel plancompensatie nodig zijn als compensatie in functie van het in balans houden van ruimtebeslag. We denken dan ook dat in het kader van ruimtebeslag de effecten binnen het thema Ruimte eerder (matig) negatief zullen scoren in plaats van positief.	De beoordeling in de sMER van het ruimtebeslag binnen het thema ruimte gebeurt ten opzichte van een referentiesituatie zonder geschikt locatiebeleid, streven naar zuinig ruimtegebruik of het stimuleren van duurzame modi. Hoewel nieuwe ontwikkelingen in absolute zin inderdaad meestal met bijkomend ruimtebeslag zullen gepaard gaan, zal die normaliter minder groot zijn dan in een situatie zonder beleidsplan, waardoor de bijdrage van het plan wel degelijk als (beperkt) positief kan beoordeeld worden.	/	/	/	
50x	VMM+DepOMG		x	x	Ruimte Ruimtelijke samenhang De thema's 'Openbaar Vervoer', 'Fiets' en 'Wegennet' zijn lijninfrastructuren. De aanleg van nieuwe ontleidingswegen/leefbaarheidsordels, missing links, ... kunnen bijdragen tot verdere versnippering van het landschap doordat er mogelijk nieuwe barrières ontstaan. Daarom moeten alle mogelijke alternatieven onderzocht worden om te komen tot een scenario met de minst negatieve invloed op de ruimtelijke samenhang. Indien deze infrastructuurwerken niet gebundeld worden met bestaande lijninfrastructuren denken we dat in het kader van ruimtelijke samenhang deze effecten eerder (matig) negatief zullen scoren in plaats van positief of zeer positief.	"Ruimtelijke samenhang" is meer dan enkel versnippering/ontsnippering van (open) ruimte, maar omvat ook b.v. verdichting rond knooppunten. Maximale bundeling van infrastructuur is een belangrijk uitgangspunt van het RMP. Voor het versnippering effect van de geplande nieuwe lijninfrastructuren verwijzen we verder naar de effectgerichte beoordeling.	/	/	/	
50y	VMM+DepOMG		x	x	Ruimte Ruimtelijke kwaliteit Basisbereikbaarheid gaat hand in hand met een duurzaam ruimtelijk kader door middel van een geïntegreerde aanpak van vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen. Ontwikkelingen voorzien op de duurzaamste locaties dragen bij tot een toenemende ruimtelijke kwaliteit (kwalitatieve publieke ruimte/verblijfruimtes). Er moet voldoende aandacht gaan naar vergroening, ontharding en ontsnippering (cfr. Blue Deal). Het hanteren van het principe dat 'men enkel verhardingen voorziet op plaatsen waar het niet anders kan' draagt bij aan de verhoging van de ruimtelijke kwaliteit. Het toepassen van de kernkwaliteiten voor ruimtelijke ontwikkelingen uit het BRV dragen bij aan de verhoging van de ruimtelijke kwaliteit.	waarvan akte	/	/	/	
50z	VMM+DepOMG		x	x	Ruimte Ontharding bestaande wegenis Aanbevelingen en flankerende maatregelen In de strategische visie BRV staat volgend ruimtelijke principe: 'geen netto stijging van het ruimtebeslag en afnemende verhardingsgraad in de open ruimte'. Verschillende acties uit het actieplan zullen deze principes echter onder druk zetten en het risico tot bijkomend ruimtebeslag is groot. Bijvoorbeeld: acties rond weginfrastructuur, openbaar vervoer, fiets, aanleg hoppingunten, 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. Dit kan als een actie worden opgenomen in de actietabel.	We verwijzen naar actie R6, de ambitie wordt gedeeld bij de aanleg en onderhoud van (nieuwe) infrastructuur worden kansen tot vergroening, ontharding, klimaatadaptatie en ontsnippering gegrepen (cfr. Blue Deal). Waar bijkomend ruimtebeslag en verharding niet kan vermeden worden, moet het tot een minimum beperkt worden en zouden tegelijkertijd onthardingskansen in de omgeving of andere plekken moeten benut worden. We vullen dit aan met "inventariseren van onthardingspotentieel bestaande wegenis moet op projectbasis worden geanalyseerd" Ontharding is belangrijk gegeven, milieutechnisch modal shift ook belangrijk gegeven. Veiilige, comfortabele fietspaden op bepaalde plekken netto meer verharding, maar op lange termijn, milieueffecten positief. Korte termijn versus lange termijn (autoinfrastructuur downgraden).	Tekstuele / strategische fiche Ruimte	/	/	Actie R1.6 werd aangepast in rood.

50aa	VMM+DepOMG	x	x	x	Ruimte	Ontharding bestaande wegenis	Het RMP zet in op het vermijden van bijkomend ruimtebeslag. 'Indien bijkomend ruimtebeslag niet vermeden kan worden, wordt compensatie door ontharding in de omgeving aanbevolen (streven naar zero – toename ruimtebeslag)'. De potentie voor ontharding op het wegennet is groot (over-gedimensioneerde wegen, wegen in onbruik, ontharding van parkeerterreinen/dorpspleinen, ...). Wat ontharding betreft lopen vandaag reeds tal van initiatieven en doelstellingen (bv. Ontharingsdoelstellingen LEKP). Een mogelijke bijkomende actie is het inventariseren van de overloftige verharding van het bestaande wegennet. Er is dus zeker potentie om bijkomende verharding te compenseren.	Het strategisch plan beoogt een daling van de verharding op termijn, rechtstreeks en onrechtstreeks. - Rechtstreeks door ontharingsacties (beperkt) - Onrechtstreeks door de afname van de behoefte van bijkomende verharding en de mogelijkheden tot ontharing op lange termijn, bv. de aanleg fietswegen leidt in de toekomst tot ontharingsmogelijkheden voor gemotoriseerd verkeer (parking, wegenis); een strategisch openbaar vervoersbeleid tot verlichting in de kernen en afbouw van woningen in de open ruimte. Een eis waarbij geen verharding mag bijkomen zou leiden tot het belemmeren van noodzakelijke maatregelen met positief effect op lange termijn omdat er op korte termijn een beperkt negatief effect is. We vullen dit aan met "inventariseren van ontharingspotentieel bestaande wegenis moet op projectbasis worden geanalyseerd"	Tekstuele aanpassing actie strategische fiche Ruimte	/	/	Actie R1.6 werd aangepast in rood.
50bb	VMM+DepOMG	x	x		Gezondheid-geluid		Dit thema werd niet opnieuw specifiek bekeken. Hiervoor verwijzen we naar voorgaande adviezen en afspraken.	/	/	/		
50cc	VMM+DepOMG	x	x		Gezondheid-lucht & klimaat		Dit thema werd niet opnieuw specifiek bekeken. Hiervoor verwijzen we naar voorgaande adviezen en afspraken. Voor luchtkwaliteit moeten de regionale beleidsplannen afgestemd worden op het Vlaamse luchtbeleidsplan.	/	/	/		
50dd	VMM+DepOMG	x	x		Biodiversiteit		Dit thema werd niet specifiek bekeken, omdat de expertise en de beslissingsbevoegdheid (bv. over (voortoets) passende beoordeling) bij andere instanties zit. De algemene opmerkingen gelden uiteraard ook voor dit thema. Een belangrijke aandachtspunt is de relatie met stikstof (N-depositie).	/	/	/		
50ee	VMM+DepOMG	x	x		Klimaat		Dit thema werd niet opnieuw specifiek bekeken. Hiervoor verwijzen we naar voorgaande adviezen en afspraken. Voor klimaat moeten de regionale mobiliteitsplannen afgestemd worden op het Vlaamse Klimaat- en energiebeleidsplan en het Vlaamse klimaatadaptatieplan	/	/	/		
50ff	VMM+DepOMG	x			Algemeen		Gelieve met bovenstaande zaken rekening te houden en de nodige aanpassingen te doen aan het ontwerp-plan en ontwerp-MER.	/	/	/		
51a	Houthalen-Helchteren	x			Fiets		Fietsnelweg F74 tussen Hasselt en Pelt is niet volledig voltooid en kan dus best opgenomen worden als in te vullen missing link in het interregionaal fietsnetwerk (p.34):	We verwijzen naar actie MO1-9 (fiets) rond de F74 - de ambitie is om deze te voltooien.	/	/		
51b	Houthalen-Helchteren	x			Fiets		De hoofdroute Helchteren-Lommel langsheen N715 wordt weliswaar vermeld, doch op het plan wordt deze niet als hoofdroute tussen kruising F74 en kern Helchteren als hoofdroute ingetekend (p.35).	Dit wordt gecorrigeerd op kaart p.35	Correcte kaart p.35	/	/	Op kaart aangepast.
51c	Houthalen-Helchteren	x			Fiets		Eén van de ambities van het project Noord-Zuid Limburg is de versterking van de Domeinenschakel (parken Molenheide over Kelchterhoef en Hengelhof te Bokrijk) wat bijdraagt aan een duidelijk leesbare en performante recreatieve structuur. Deze kan zeker ook mee ingeschakeld worden in het netwerk functioneel gebruik. Het lijkt in deze zeker opportuun om voor beide netwerken een win-win te creëren. (p.34)	Wanneer er meer duidelijkheid is over deze plannen kunnen we onderzoeken in welke mate en hoe we dit in het RMP opnemen.	/	/		
51d	Houthalen-Helchteren	x			Fiets		We merken tenslotte op dat er zich toch een relatief grote maaswijdte bevindt in functionele fietsverbindingen tussen Oudsbergen en Helchteren. Ook hier lijkt een koppeling tussen het toeristisch fietsnetwerk en de functionele netwerken zeker de moeite waard om verder te onderzoeken.	De N719 werd geselecteerd als belangrijke interlokale verbinding tussen Oudsbergen/Peer en Houthalen-Helchteren. Daarnaast is de Weg op Zwartberg ook geselecteerd als interlokale verbinding tussen Houthalen/Houthalen-Oost en Genk. De kleinere woongebieden tussen beide Oost-West assen kunnen perfect via lokale fietsroutes hierop aantakken. Het toeristisch fietsroutenetwerk kan hiervoor ingeschakeld worden, maar dit is een gemeentelijke bevoegdheid.	/	/		
51e	Houthalen-Helchteren	x			Openbaar Vervoer		De Spartacuslijnen moeten een wezenlijk onderdeel vormen van de ruggengraat van het openbaar vervoernetwerk. Hier wordt ingezet op hoogwaardig openbaar vervoer waarbij het van belang is dat de voertuigen in eigen bedding rijden en concurrentieel zijn met het private autoverkeer. In welke mate wordt hieraan voldaan voor Spartacus 3 i.k.v. het complex project Noord-Zuid Limburg? (p.36)	Het complex project Noord-Zuid hanteert het uitgangspunt van een vrije bedding over de hele lengte van het project. Daarnaast staat in het RMP duidelijk opgenomen dat de 3 Spartacuslijnen over de maximale lengte moeten beschikken over een vrije bedding om zo een hoogwaardige dienstverlening te kunnen garanderen.	/	/		
51f	Houthalen-Helchteren	x			Openbaar Vervoer		De Oost-West verbindingen van de regionale reguliere buslijnen vanuit Peer en Bree stoppen in Helchteren. Wat met verbindingen verderdoor richting Heusden-Zolder en/of Beringen? Is dit potentieel voldoende onderzocht? Nu moet er steeds een zigzagbeweging met overstap gemaakt worden in Houthalen centrum. Is rechtstreekse verknoping te Houthalen-centrum wel/niet interessanter? (p.36)	Dit valt buiten de scope van het openbaar onderzoek van het regionale mobiliteitsplan. We verwijzen naar het OV-plan en de doorrekeningen die daar gebeurd zijn rond reguliere regionale busverbindingen.	/	/		
51g	Houthalen-Helchteren	x			Openbaar Vervoer		Binnen het Vervoer op Maat wordt ingezet op flexvervoer door De Lijn. Zijn de mogelijkheden waarbij eveneens ingezet wordt op private taxibedrijven om OV-Taxi vervoer voldoende onderzoek daar dit niet weerhouden werd? Is de taxisector voldoende op de hoogte van de bevraging die werd uitgevoerd? Zijn bv. starters voldoende op de hoogte daar dit toch een vorm van werkzekerheid kan betekenen? (p.37)	Deze aansluitingen/verknopingen maken deel uit van het lopend project HOV3/NZL, en zullen daarbinnen verder onderzocht worden. Dit valt buiten de scope van het onderzoek van het regionale mobiliteitsplan. We verwijzen naar het OV-plan voor de uitwerkingen Vervoer op Maat. Tijdens het proces hebben we 2 vervoerregiodagen en 5 mobiliteitscafés georganiseerd voor alle stakeholders en burgers van Limburg, ook de taxisector werd hierop uitgenodigd. We hebben deze evenementen via persoonlijke uitnodigingen en de pers kenbaar gemaakt in de hoop zo veel mogelijk mensen te betrekken. We merken dat de betrokkenheid van de taxi-sector laag was. We zullen dit actiever opvolgen in de toekomst. Het spreekt voor zicht dat de taxisector een wezenlijke bijdrage kan leveren in de first en last mile.	/	/		
51h	Houthalen-Helchteren	x			Openbaar Vervoer		Het Mobiliteitscenter t.h.v. de huidige carpoolparking zou een meer geschikte eindhalte vormen dat het Hopppoint pal in het centrum van Houthalen. Ook m.b.t. laadinfra voor elektrische voertuigen en beschikbare ruimte lijkt dit een meer haalbare kaart. (p.36)	Er zijn lopende onderhandelingen om Vervoer Op Afroep te faciliteren. De taxisector is ook betrokken en bevrage partij.	/	/		
51i	Houthalen-Helchteren	x			Openbaar Vervoer		Het flexvervoer dient bij te dragen tot de inclusiviteit van het openbaar vervoer. Zal dit in de praktijk ook als dusdanig worden ervaren daar flexbussen minder "flexibel" zullen zijn dan de bussen uit het verleden?	Dit moet verder bestudeerd worden in het complex project Noord-Zuid. Deze bemerkingen mag u rechtstreeks doorgeven aan DWV.	/	/		
51j	Houthalen-Helchteren	x			Openbaar Vervoer		De deelwagens vormen een wezenlijk onderdeel van het Vervoer op Maat, deze zijn nu om budgettaire redenen geschrapt en voor een aanbod aan deelwagens wordt nu richting de gemeentes gekeken. De gemeente Houthalen-Helchteren betreurt deze maatregel daar deelwagens zeker een meerwaarde betekenen binnen het openbaar vervoerverhaal en het eigenlijk aan de Vervoerregio is om daar een pasklaar antwoord op te bieden. Temeer omdat in vele gemeentes dit niet in de meerjarenbegroting werd opgenomen met het oorspronkelijk vooruitzicht dat dit door de Vervoerregio zou worden aangeboden.	Deze opmerking valt buiten de scope van het onderzoek van het RMP. Het is de ambitie van de flexbussen dat deze flexibeler zijn dan de vroegere belbussen. Ze zijn makkelijker te boeken via app/website/telefoon en de wachttijd wordt vermindert van gemiddeld max 2u naar gemiddeld max 0,5u. Dit valt buiten de scope van het openbaar onderzoek van het regionale mobiliteitsplan. We verwijzen naar het OV-plan.	/	/		

51k	Houthalen-Helchteren	x		Openbaar Vervoer	Het budget MAV/DAV wordt als zijnde status quo beschouwd waarbij het de bedoeling is dat dit aanbod aan doelgroepenvervoer in de toekomst mee in het Vervoer op Maat wordt ingekapseld. Is er voldoende rekening mee gehouden dat wanneer er enkel nog met professionele chauffeurs zal worden gewerkt i.p.v. grotendeels met vrijwilligers zoals nu, dat dit een enorme weerslag zal hebben op de benodigde budgetten, waarbij de beschikbare budgetten in het Vervoer op Maat nu reeds onder druk staan				Dit valt buiten de scope van het openbaar onderzoek van het regionale mobiliteitsplan. We verwijzen naar het OV-plan.	/	/		
51l	Houthalen-Helchteren	x		Openbaar Vervoer	Ook voor het Vervoer op Maat venst de Vervoerregio 100% integraal toegankelijke voertuigen in te zetten. Tevens wil men elektrische voertuigen inzetten. Blijkbaar is dit een combinatie die voor kleinere voertuigen zeer moeilijk te vinden is op de markt door het feit dat verlaagde vloeren niet kunnen worden toegepast door de batterijacks van elektrische voertuigen. Hoe zal de Vervoerregio hiermee omgaan tot de markt hier een oplossing voor biedt (wat naar verwachting nog wel een aantal jaren zal duren)? (p.66)				Dit valt buiten de scope van het openbaar onderzoek van het regionale mobiliteitsplan. We verwijzen naar het OV-plan. De praktische ervaringen van deze dienst zal nauwkeurig worden opgevolgd om eventuele aanpassingen te kunnen maken. Binnen de planningstermijn van het RMP wordt uitgegaan van de realisatie van het volledig vernieuwd OV-concept Lange Termijn, dat voor de volle 100% toegankelijk is.	/	/		
51m	Houthalen-Helchteren	x		Wegencategorisering	Lokale lus Houthalen-Helchteren	De lokale lus ter ontlasting van de kernen van Helchteren en Houthalen worden best mee opgenomen in de wegencategorisering in het interlokaal wegennet met inbegrip van de Europarklaan, Herebaan-West, Herebaan-Oost. Kazernelaan tussen kruispunt Europarklaan en huidige kruising N74 wordt een lokale weg. (p.39)			De lokale lus werd reeds opgenomen in de overzichtkaart van wegencategorisering van het regionale mobiliteitsplan. Dit in stippellijn om weer te geven dat dit toekomstig is. De legende wordt aangepast om dit duidelijker te maken.	Legende toevoegen "toekomstig interlokaal wegennet"	/		Aangepast op kaart
51n	Houthalen-Helchteren	x		Wegencategorisering	Lokale lus Houthalen-Helchteren	Ook in actie 70 van het actieplan wordt de lokale lus best mee opgenomen bij de optimalisatie van het hoofdwegennet of als bijkomende actie toegevoegd. De lokale lus vormt immers onderdeel in het voorkeursbesluit in het project Noord Zuid Limburg. (p.69)			De lokale lus werd reeds opgenomen in de overzichtkaart van wegencategorisering van het regionale mobiliteitsplan. Dit in stippellijn om weer te geven dat dit toekomstig is. De legende wordt aangepast om dit duidelijker te maken.	Legende toevoegen "toekomstig interlokaal wegennet"	/		Aangepast op kaart
51o	Houthalen-Helchteren	x		Wegencategorisering		Donderslagweg wordt geselecteerd als interlokale weg o.w.v. ontsluiting KMO-zone. Kan deze KMO-zone als zijnde van interlokaal belang worden beschouwd? Risico op aanzuigeffect sluiproute tussen afrit E314 richting Houthalen.			Dit is een lokaal bedrijventerrein, maar deze worden ontsloten via aanrijroutes binnen het raster van de hoofd-, regionale en interlokale wegen. Het is dus logisch om dit als interlokale weg te categoriseren en uit te rusten. We verwijzen naar maatregelen in lokaal mobiliteitsplan en de aanpak interlokale mazen bovenlokaal om op het lokaal wegennet, waar nodig gebiedsgericht en gecoördineerde vrachtmilderende en vrachtwerende maatregelen getroffen kunnen worden om doorgaand sluijperverkeer te weren.	/	/		
51p	Houthalen-Helchteren	x	x	Wegencategorisering		De vernieuwde wegencategorisering moet leiden tot een verhoogde verkeersveiligheid en een meer robuuste en goed leesbare verkeersstructuur. Vooral het doorgaand autoverkeer en zeker ook vrachtverkeer wordt hierbij zoveel mogelijk verplaatst van het lokale wegennet naar het hoofdwegennet en het dragende wegennet. Zo is het de bedoeling dat het verkeer komende uit omgeving Bree voor verplaatsingen richtingen Antwerpen de N74 gebruikt om vervolgens via de N71 richting de E313 te gaan. Voor verkeer richting Luik is dit de N74 tot op de E314. Verschillende maatregelen kunnen worden genomen om sluijperverkeer te weren en de leefbaarheid in verkeersomgevingen te verbeteren zoals in de kernen van Oudsbergen en Peer. Worden deze maatregelen gefinancierd vanuit de Vervoerregio/Vlaanderen? Op welk niveau gebeurt de monitoring van het goed functioneren van het hiërarchisch wegennet? Wordt dit overgelaten aan de gemeentes waardoor de betrokken wegen lopen of de wegbeheerder gemeente/AVWV? Is Vlaanderen aan zet of is dit iets op schaal van de Vervoerregio? Op welke manier zal dit gebeuren? (p.38)			Het RMP doet geen uitspraken rond het beheer van het wegennet en de financiering daarvan. De monitoring van het RMP is in handen van MOW. Ten gepaste tijden zal hier voortgangsrapportage opgesteld worden en voorgelegd worden aan de vervoerregioraad. Dit steeds met het oogpunt om onze vooropgestelde doelstellingen te behalen. In het najaar zullen ook in de shoot van de vervoerregio werksessies rond de interlokale mazen georganiseerd worden. Daarbij is het de bedoeling om met de verschillende partners te komen tot een gezamenlijke aanpak, om het doorgaand auto- en vrachtverkeer in kernen en woongebieden zo veel mogelijk te beperken. Naast circulatiemaatregelen zijn bijvoorbeeld digitale vrachtwagensluizen mogelijke oplossingen.	/	/		
51q	Houthalen-Helchteren	x		Wegencategorisering		In het actieplan wordt de optimalisatie van het hoofdwegennet aangehaald met realisatie derde rijstrook E314 tussen Zolder en Genk vermeld als zijnde beslist beleid terwijl daaronder vermeld wordt dat dit tracé in onderzoek is. Dit lijkt enigszins verwarrend te zijn. Het is van belang dat ook de gemeentes langsheen E314 voldoende worden betrokken bij dit onderzoek. Hoe zal dit concreet gebeuren? (p.68)			Het onderzoek doelt op de MER die lopende is. De realisatie van dit project is in handen van AWV.	/	/		
51r	Houthalen-Helchteren	x		Wegencategorisering		Het is de bedoeling dat het verkeer komende uit omgeving Bree voor verplaatsingen richtingen Antwerpen de N74 gebruikt om vervolgens via de N71 richting de E313 te gaan. Voor verkeer richting Luik is dit de N74 tot op de E314.			Vaststelling	/	/		
51s	Houthalen-Helchteren	x		Wegencategorisering		Actie 89 spreekt over inzetten op maximale elektrificatie van het wagenpark. Elektrificatie mag niet het doel zijn, het is louter één van de middelen om te komen tot een uitstootneutraal wagenpark. Dit laatste moet het doel zijn. (p.70)			We zijn het eens dat het uiteindelijke doel een uitstootneutraal wagenpark moet zijn. Elektrificatie is daarbij een middel, niet het einddoel.	/	/		
51t	Houthalen-Helchteren	x		Hoppinpunten		Op het kaartje worden alle Limburgse Hoppinpunten aangeduid. We merken echter op dat lokale Hoppin Laak tussen Houthalen en Helchteren langsheen de N74 ontbreekt. Is hier een specifieke reden voor? (p.41)			Dit zal worden gecorrigeerd op de kaart P.41	Correctie kaart hoppinpunten, lokaal Hoppinpunt Laak p.41	/		Kaart aangepast
51u	Houthalen-Helchteren	x		Hoppinpunten		De bestaande carpoolparking wordt met de realisatie van het complex project Noord-Zuid Limburg omgevormd tot een regionale Hoppin (Mobilitycenter) met ook nog andere aanverwante functies. Het lijkt dus in deze niet opportuun om dit Hoppinpunt gewoon als carpoolparking te benoemen. De carpoolparking wordt slechts een onderdeel in dit grotere project.			Het "Mobilitycenter" zal op de kaart aangeduid worden als een regionaal Hoppinpunt met P+R Aanbod en een frequente en snelle OV-verbinding.	Correctie kaart hoppinpunten,	/		Kaart aangepast
51v	Houthalen-Helchteren	x		Hoppinpunten		De regionale Hoppin die wordt vormgegeven in het centrum van Houthalen wordt na realisatie van het Mobilitycenter omgevormd naar lokale Hoppin daar het Mobilitycenter de functie van regionale Hoppin zal overnemen. Dit kan best als dusdanig op de plannen worden aangeduid. Binnen de Vervoerregio wordt een beleid rond vrachtwagenparkeren uitgewerkt waarbij in eerste instantie voor gezorgd wordt dat bedrijven voorzien zodat vrachtwagens binnen het eigen domein geparkeerd worden. Daarnaast wordt onderscheid gemaakt tussen het soort transport. Transitieverkeer wordt zo kort mogelijk tegen het hoofdruitroutennetwerk gesitueerd waarbij de parking extra voorzieningen krijgt. Op bedrijventerrein kunnen kleinere geconcentreerde plaatsen worden voorzien waar men kan wachten vooraleer men zich bij de bestemming kan aanmelden. Voor lokale chauffeurs worden geconcentreerde stalplaatsen buiten de woonwijken voorzien. Vervolgens worden de parkeer- en pechstroken langsheen wegen voor doorgaand verkeer afgebouwd voor vrachtwagenparkeren. Houthalen-Helchteren ondersteunt de voorgestelde principes maar onderstreept tevens het belang waarin de volgorde waarin het plan wordt uitgerold: eerst dient een alternatief voorhanden te zijn vooraleer vrachtwagens langsheen gewestwegen worden geweerd, zoniet riskeren vrachtwagens naar lokale woonstraten en -wijken te verhuizen wat geenszins de bedoeling kan zijn. Het plan is voorlopig weinig concreet, mogelijks zouden er op zijn minst reeds zoekzones worden aangeduid waarbinnen geschikte vrachtwagenparkeerfaciliteiten zouden kunnen worden ingericht. Tenslotte merken we op dat voor veel grotere transportbedrijven of sterk vrachtverkeer aantrekkende bedrijvigheid de bedrijfsterrinen te weinig beschikbare ruimte hebben om vaak gedurende korte tijd vrachtwagens te stallen, er is meer nood aan overflow parkings. (p.43)			De Hoppinpuntenkaart, opgevat als een levend document, wordt aangepast wanneer het Mobilitycenter gerealiseerd is.	/	/		
51w	Houthalen-Helchteren	x		Logistiek		In lijn met het advies rond vrachtwagenparkeren, werken we aan een regionaal beleid dat ook ruimte biedt voor overflow parkings en zoekzones voor geschikte vrachtwagenparkeerfaciliteiten. We onderstrepen het belang van het uitrollen van het plan in de juiste volgorde om te voorkomen dat vrachtwagens naar lokale woonstraten verhuizen. Deze aanbevelingen zullen worden geïntegreerd in de verdere uitwerking van het beleid. Het voorzien van vrachtwagenparkings voor lokale bedrijventerrein valt onder de verantwoordelijkheid van de lokale overheid. Dit wordt dan ook best opgenomen in het lokale mobiliteitsplan. Vrachtwagenparkeren is niet wenselijk bij drukke gewestwegen waar een snelheidsregime van 70km/u geldt. Dit zal leiden tot zeer onveilige situaties.			In lijn met het advies rond vrachtwagenparkeren, werken we aan een regionaal beleid dat ook ruimte biedt voor overflow parkings en zoekzones voor geschikte vrachtwagenparkeerfaciliteiten. We onderstrepen het belang van het uitrollen van het plan in de juiste volgorde om te voorkomen dat vrachtwagens naar lokale woonstraten verhuizen. Deze aanbevelingen zullen worden geïntegreerd in de verdere uitwerking van het beleid. Het voorzien van vrachtwagenparkings voor lokale bedrijventerrein valt onder de verantwoordelijkheid van de lokale overheid. Dit wordt dan ook best opgenomen in het lokale mobiliteitsplan. Vrachtwagenparkeren is niet wenselijk bij drukke gewestwegen waar een snelheidsregime van 70km/u geldt. Dit zal leiden tot zeer onveilige situaties.	/	/		

51x	Houthalen-Helchteren	x		Logistiek	M.b.t. ondernemerspark De Schacht te Heusden-Zolder wordt de vraag gesteld of deze in de toekomst nog tot een industriezone met regionaal belang kan worden gecategoriseerd? Indien deze enkele lokale bedrijvigheid zal huisvesten rijst de vraag of ontsluiting wel via een regionale vrachtroute richting het hoofdwegenetwerk met uitwisseling op grondgebied Houthalen-Helchteren dient te gebeuren. Is het niet voldoende dat de ontsluiting via lokale aanrijroutes geschiedt? (p.45)	De Schacht is gecategoriseerd als regionaal bedrijventerrein. Dit moet ontsloten worden naar het hogere wegennet minimaal via een interlokale weg. In het vrachtroutenetwerk is de N719 richting Helchteren opgenomen als aanrijroute.	/	/		
51y	Houthalen-Helchteren	x		Ruimtelijke ordening	We stellen vast dat voor wat betreft het locatiebeleid van bovenlokale bedrijvigheid dit aan de lokale overheden wordt overgelaten terwijl dit best op een hoger niveau mee wordt vormgegeven, zeker in het kader het inzetten van multimodale ontsluiting van bedrijvigheid via spoor- en waterwegen is het noodzakelijk dat men dit op zijn minst (gemeente)grensoverschrijdend bekijkt. (p.46)	We verwijzen naar de acties binnen de strategische fiche Ruimte, meer bepaald het belang van een doordacht locatie- en vergunningenbeleid uitvoeren in functie van vrachtgenererende bedrijven en het interbestuurlijk overlegplatform om de samenhang tussen ruimte & mobiliteit te versterken en op regionale schaal afspraken te maken en initiatieven op te zetten. Bovenlokaal uitgiftebeleid is zeker een piste die verder onderzocht wordt en we raden om dit standpunt kracht bij te zetten in de verdere uitwerking van deze acties.	/	/		
51z	Houthalen-Helchteren	x	x	Ruimtelijke ordening	Ontharding bestaande wegenis	In actie 6 van het domein Ruimte wordt gesproken over de kansen tot ontharding. Hierbij kunnen zeker de afrintcomplexen 29 (Houthalen-Helchteren) van de E314 en 27 (HasselWest) voor de niet meer in gebruik zijnde stroken als interessante case inzake onthardingproject worden opgenomen. (p.81)	We vullen dit aan met "inventariseren van onthardingspotentieel bestaande wegenis moet op projectbasis worden geanalyseerd" en nemen beide voorstellen mee in verdere uitwerking.	Aanpassen bestaande actie	/	Actie R1.6 werd aangepast in rood.
51aa	Houthalen-Helchteren	x		Gedrag	Om een modal shift te laten slagen waarbij men verplaatsingen per auto doordachter plant zijn gedragsbeïnvloedende maatregelen noodzakelijk. Is voldoende onderzocht of een derde rijstrook op de E314 absoluut noodzakelijk is en de maatregel het gedrag niet negatief beïnvloedt? Zodat de E314 nog sterker verkeersaanvullend zal werken ten nadele van alternatieve vervoersmodi met name verplaatsingen per bus of de trein of transport van goederen dat via de weg blijft gebeuren i.p.v. een bewuste keuze voor transport via spoor en /of water? (p.48)	De realisatie van een derde rijstrook op de E314 werd reeds beslist door de bevoegde Vlaamse minister. We verwijzen naar de project-MER rond derde rijstrook op de E314. Deze specifieke opmerkingen passen in dit planproces.	/	/		
51bb	Houthalen-Helchteren	x		Gedrag	Er is sprake van een regionale parkeerstrategie die zal worden uitgewerkt. Hoe ziet de Vervoerregio dit in de praktijk? In welke mate is er nog autonomie voor de gemeentes: regionaalstedelijke gebieden versus buitengebieden of kleinstedelijke gebieden?	Binnen het RMP werd een nieuwe doorrekening gemaakt omdat het aantal-voertuigkilometers van het voorkeurscenario niet afdoende daalde. In deze doorrekening werd een restrictief parkeerbeleid in gans de vervoerregio gesimuleerd. Dit had als resultaat dat de nadele van de autoverplaatsingen ongeveer 2% meer mensen te voet zouden gaan en 5% meer met de fiets. Verschillende steden en gemeenten zijn bezig met het verder concretiseren en invoeren van een restrictiever parkeerbeleid. Het departement MOW wil indien de steden en gemeenten dat wensen een soort van regisseursrol opnemen om deze gemeentelijke initiatieven mee te ondersteunen en uit te dragen naar andere steden en gemeenten om zo stelselmatig te groeien naar een gezamenlijke parkeerstrategie. Uiteraard respecteert het departement de gemeentelijke autonomie in deze.	/	/		
51cc	Houthalen-Helchteren	x		Gedrag	In het actieplan rond Fiscaliteit en regelgeving spreekt actie 30 rond milieuzonering. Hier wenst Houthalen-Helchteren in mee te geven dat het sociaal karakter van de maatregel ontbreekt. Gezien de tijdsperiode waarin de verkoop van niet emissieloze voertuigen aan banden wordt gelegd, lijkt het gebruik van dit type voertuigen toch uitgefaseerd te zullen worden waardoor LEZ eigenlijk overbodig worden. (p.87)	Dit past binnen de hefboomen van lokaal beleid. Het sociale karakter van deze maatregel is een belangrijke aanvulling. We wijzen wel op het feit dat de elektrificatie van vrachtvervoer/belevering een veel langere tijdsperiode heeft dan personenvervoer. Tot slot is er ook een significante tijdsperiode tussen de restricties op het verkopen van voertuigen met een verbrandingsmotor door OEM's en de werkelijke uitfasering op secundaire markten (denk aan tweedehands, derdehandsvoertuigen). Dit maakt dat milieuzonering nog steeds een relevant instrument kan zijn op korte en middellange termijn.	/	/		
51dd	Houthalen-Helchteren	x		Gedrag	Fietsleasing promoten en bevorderen kan hier eveneens worden opgenomen als actie. (p.87)	Het promoten en bevorderen van onder meer fietslease zit vervat in acties onder G2 - werknemers- én werkgeversaanpak. Fiscaliteit van fietsleasing is reeds voordelig voor werknemers.	/	/		
51ee	Houthalen-Helchteren	x	x	Verkeersmodel	Het voorkeurscenario Beleidsscenario+ zal sowieso leiden tot een toename in de voertuigkilometers door de omrijfactor die tot stand zal komen door in te zetten op een meer robuust wegennet met grotere maatschijven voor het doorgaand verkeer. Dit verbetert weliswaar de leefbaarheid en verkeersveiligheid in een groot aantal kernen maar zorgt tevens wel voor een toename van het aantal gereden voertuigkilometers binnen de Vervoerregio. Werd hier de impact reeds van berekend? Welke restrictieve maatregelen worden onderzocht om de stijging van kilometers personenwagens te gaan? (p.52)	Zoals blijkt uit de effectgerichte beoordeling van thema gezondheid (§5.2.6) zal het beleidsscenario, ondanks de omrijfactor voor bepaalde routes, leiden tot een globale daling van het aantal voertuigkilometers met ca. 2,5%. Voor personenwagens is er een daling met 3,6% (er is dus geen noodzaak aan "restrictieve maatregelen"), voor vrachtverkeer een toename met 1,8% (inderdaad grotendeels t.g.v. de omrijfactor). De globale daling is vooral te danken aan de modal shift van het personenverkeer.	/	/		
51ff	Houthalen-Helchteren	x		Algemeen	De gemeente Houthalen-Helchteren ondersteunt de principes zoals voorgesteld in het Regionaal Mobiliteitsplan zoals opgesteld door de Vervoerregio Limburg en ziet zeker de meerwaarde in een regionale aanpak van de mobiliteitsuitdagingen uit het heden, nabij en verdere toekomst. De gemeente wenst wel m.b.t. bovenstaande argumenten en bemerkingen op het nieuwe beleidsplan met bijbehorend actieplan, zoals opgenomen in de interne nota, in overleg te gaan met de andere actoren binnen de Vervoerregio Limburg.	/	/	/		
52a	burger 10	x		Openbaar Vervoer	Graag bij deze enkele ideeën voor onze mobiliteit. Grote gratis parkings voor auto's en fietsen en snel openbaar vervoer naar stations. Geen stations op enkele kilometers van elkaar waardoor de JC een stoptrein wordt. Hamont, Neerpelt Overpelt op enkele km van elkaar. Carpools aan opritten, bussen met fietsplatforms, fietswagens, overdekte bewaakte fietsenstalling aan haltes, voorrangregels voor bussen met intelligente aanpasbare verkeerslichten. Samenwerking met Nederlands spoorwegennet met aangepaste ticket prijzen (cfr. Senioren), ticketverkoop via app van de lijn enz.	Veel van deze suggesties zijn reeds in ontwikkeling of planning.	/	/		
53a	Maastricht	x		Vraag om overleg	Dank voor het versturen van de adviesvraag Voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan. Ik hebben samen met mijn collega's, Rik Lebouille en Bas Römgen, het rapport met interesse doorgenomen. We willen ook graag inhoudelijk reageren. De verwachting is dat dit vooral procesmatig zal zijn naar het, gezamenlijke, vervolgtraject. Wij zien de vorming van een gezamenlijke grensoverschrijdende agenda, passend bij het Regionaal Mobiliteitsplan Belgisch Limburg, de omgevingsvisie Maastricht (die momenteel geactualiseerd wordt), de mobiliteitsvisie ZL en het ruimtelijke venkend (ontwikkelings)perspectief, voor ons. Ondanks dat dit vooral een procesmatige reactie zal zijn, willen we deze toch graag bestuurlijk afstemmen. Dit is echter niet gelukt voor het zomerreces en lukt daardoor niet voor 16 augustus. Dit zal op zijn vroegst in de week van 21-25 augustus zijn, wellicht pas de week later. Is dit mogelijk in jullie proces?	In de toekomst wordt dit overleg opnieuw ingepland met Maastricht.	/	/		
54	Balen	x		Wegencategorisering	N18 (Balen)	Het college van burgemeester en schepenen gaat akkoord met de categorisering van de N18, op het grondgebied van de gemeente Balen, als een interlokale weg	Ook de vervoerregio Kempen is akkoord met deze selectie. De categorisering van de N18 wordt aangepast naar interlokale weg.	/	/	

55a	Lanaken	x	Toegankelijkheid	Monitoringsplan	De verenigde commissie wil, naast het advies van de dienst mobiliteit, de toegankelijkheid nog extra benadrukken. In het uitvoeren van een ontwerp, maar ook in het verhaal van basisbereikbaarheid is het monitoren van de toegankelijkheid van elke reiziger cruciaal. De invoer van basisbereikbaarheid dient geëvalueerd te worden na invoer op basis van toegankelijkheid. Wanneer het moest blijken dat bepaalde doelgroepen extra moeilijkheden ervaren om gebruik te maken van het openbaar vervoer, dient dit bijgestuurd te worden.	Een volgende stap in de evaluatie van het RMP omvat de opmaak van een monitoringplan. Dit vergt ook indicatoren rond inclusie, toegankelijkheid, vervoersarmoede,... Dit is een actie die overkoepelend zal opgezet worden.	/	/
55b	Lanaken	x	Leefbaarheid		De dienst mobiliteit gaat akkoord met het voorgelagde mobiliteitsplan, maar wenst enkele gevoeligheidsaanpak te kaarten: • De leefbaarheid van de N78 in Neerharen en Rekem dient ten alle tijden in acht genomen te worden. Deze weg is momenteel gecategoriseerd als een belangrijke as voor het vrachtroutenetwerk. Deze weg kent momenteel echter reeds een aantal knelpunten inzake doorstroming, leefbaarheid en verkeersveiligheid.	De leefbaarheid van de N78 in Neerharen en Rekem wordt in de verdere uitwerking van het mobiliteitsplan meegenomen.	/	/
55c	Lanaken	x	Leefbaarheid		De omléidingsweg in Smeermaas is één van de cruciale projecten die uitgevoerd dient te worden om de leefbaarheid in de dorpskern te kunnen garanderen.	Omwille van het belang van de leefbaarheid van Smeermaas en de relatie met de Albertknoop werd het onderzoek naar de omléidingsweg specifiek opgenomen onder actie M03-83.	/	/
55d	Lanaken	x	Openbaar vervoer		Het vervoer op maat is nog steeds niet tot in het detail uitgewerkt en is essentieel in het openbaar vervoerplan dat volledig uitgerold dient te zijn op 1 januari 2024.	Dit valt buiten de scope van het openbaar onderzoek rond het regionale mobiliteitsplan en kadert binnen het OV-plan. We verwijzen wel specifiek naar actie M02-46 rond de geplande jaarlijkse evaluatie van VOM projecten.	/	/
55e	Lanaken	x	Openbaar vervoer		De bereikbaarheid van het ziekenhuis ZOL Sint Barbara & het OP2C dient na invoer van basisbereikbaarheid fase 2 (1 januari 2024) geëvalueerd te worden. Is het vervoer op maat hier voldoende of dient er hier toch nog een aanpassing te gebeuren?	Dit valt buiten de scope van het openbaar onderzoek rond het regionale mobiliteitsplan en kadert binnen het OV-plan. We verwijzen wel specifiek naar actie M02-46 rond de geplande jaarlijkse evaluatie van VOM projecten.	/	/
55f	Lanaken	x	Openbaar vervoer		Spartacus lijn 1 is essentieel voor de hoogwaardige regionale ontsluiting van Lanaken, alsook de inrichting van het regionaal Hoppinpunt aan het Europeplein. De gemeente zal hier ten alle tijden voor blijven pleiten.	De regionale ontsluiting Lanaken en het regionale Hoppinpunt aan het Europeplein zal verder behandeld worden in de uitvoeringsstudie die DWV trekt.	/	/
55g	Lanaken	x	Openbaar vervoer		In de praktische uitwerking van de HOV-lijn in het Maasland, wilt de gemeente graag pleiten voor een tracé dat zo veel mogelijk in eigen bedding of op een gescheiden rijstrook gelegen is. Dit is een vereiste om het openbaar vervoer op deze as concurrentieel te maken met en misschien zelfs interessanter te kunnen maken dan het personenvervoer	Het regionale mobiliteitsplan vermeldt ook expliciet een maximale eigen bedding over het volledige tracé om concurrentieel te zijn met autoverkeer. Dit zal verder onderdeel uitmaken van de studie omtrent deze HOV-lijn.	/	/
55h	Lanaken	x	Openbaar vervoer		Verhoogde frequentie van de lijnen Hasselt-Maastricht en Maastricht-Maastricht wordt door het bestuur enthousiast onthaald	Vaststelling	/	/
55i	Lanaken	x	Algemeen		Dat in bestuursniveaus alle actoren ernstig genomen worden en "volwaardig" betrokken worden bij de opmaak en uitrol van een vervoersplan die de naam waardig is.	We streven er continue naar dat alle actoren zich volwaardig betrokken voelen.	/	/
55j	Lanaken	x	Communicatie		Dat de procedures helder én met duidelijke termijnen wordt gecommuniceerd worden (geen deadlines die niet haalbaar zijn of tijdens een verlofperiode)	Transparante communicatie en haalbare deadlines zijn een prioriteit	/	/
55k	Lanaken	x	Participatie		Dat er "volwaardige" en structurele participatie is van de zachte doelgroepen op elk beleidsniveau	Actieve participatie is een focuspunt van de vervoerregiowerking	/	/
55l	Lanaken	x	Participatie		Er gewerkt wordt aan een actieve participatie en informatie van de doelgroepen en naar bevolking toe	Actieve participatie is een focuspunt van de vervoerregiowerking	/	/
55m	Lanaken	x	Ruimtelijke ordening		Dat er bij volgende ontwikkelingen van bouwprojecten een OV-toetsing komt	Dit is een waardevolle suggestie voor toekomstige bouwprojecten	/	/
55n	Lanaken	x	Ruimtelijke ordening		Ruimtelijke ontwikkelingen volgen bij voorkeur het mobiliteitsaanbod/OV en niet andersom	Dit is een waardevolle suggestie voor toekomstige ontwikkelingsprojecten	/	/
55o	Lanaken	x	Openbaar vervoer		Stopplaatsen en haltes dienen ten allen tijden kwalitatief te zijn, toegankelijk en in een veilige omgeving (bijvoorbeeld haltes bij N78 liggen té vaak van de kernen af en zijn zelden toegankelijk)	Kwaliteit, toegankelijkheid en veiligheid zijn essentieel voor haltes	/	/
55p	Lanaken	x	Openbaar vervoer		Shuttle dienst naar OP2C is een optie, maar voor gebruikers soms drempelverhogend	Dit nemen we bij evaluatie en aanpassing van nieuwe oplossingen	/	/
55q	Lanaken	x	Openbaar vervoer		Bij inzet van shuttles zou ik zeker ook de opportuniteit erbij nemen om nabij gelegen kernen en toeristische sites beter te ontsluiten met het openbaar vervoer (zoals "nationaal park", Oud-Rekem...)	Nabijgelegen kernen en toeristische sites zullen worden overwogen tijdens de evaluatie momenten.	/	/
55r	Lanaken	x	Openbaar vervoer		Zeker ook OV-verbindingen voorzien naar openbare gebouwen wijkcentra, jeugdhuis, sporthallen, zwembaden...	Dit wordt voorzien	/	/
55s	Lanaken	x	Communicatie		Durven communiceren naar de bevolking toe dat de "autologica" niet lang meer kan gevolgd worden	Het plan zet sterk in op gedragsverandering en communicatie/sensibilisatie naar verschillende doelgroepen.	/	/
55t	Lanaken	x	Openbaar vervoer		Beleidsmakers én vertegenwoordigers zouden best (meer) het OV gebruiken om een goed inzicht te verwerven in de materie	Dit is een waardevolle suggestie	/	/
55u	Lanaken	x	Openbaar vervoer		Tussen theorie en praktijk is er een wereld van verschil, zeker aangaande openbaar vervoer	/	/	/
55v	Lanaken	x	Openbaar vervoer		De aanvankelijke "Spartacus-plannen" in feiten al een heel eind in de goede richting zijn	/	/	/
55w	Lanaken	x	Openbaar vervoer	Spartacus (tram versus trambus)	Dat trams een lagere gebruiksdrempel hebben dan bussen, zowel fysiek als mentaal	Dit zal verder behandeld worden in de uitvoeringsstudie die DWV trekt.	/	/
55x	Lanaken	x	Openbaar vervoer		Openbaar vervoer is een maatschappelijke dienstverlening die noodzakelijk is en optimaal mogelijk dient uitgevoerd. Dat moet dan ook blijken bij de financiering ervan.	/	/	/
56a	Maastricht	x	Algemeen		Het opgestelde Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Belgisch Limburg past bij de beleidsontwikkeling van Maastricht (en regio). Zoals de omgevingsvisie Maastricht, welke momenteel geactualiseerd wordt en we in het proces ook u zullen betrekken en het door Maastricht opgestelde ruimtelijke wienkend (ontwikkelings)perspectief. Ook op Zuid-Limburgs schaalniveau zijn er voldoende aanlooppunten. De ambities uit het RMP komen overeen met de geformuleerde ambities uit de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg (ZL), gericht op agglomeratiekracht, duurzaamheid, gezondheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en inclusieve mobiliteit. Vanuit deze door de 16 ZuidLimburgse gemeenten en de Provincie Limburg vastgestelde visie werken we aan een gezamenlijke Mobiliteitsagenda ZL. Bij relevante thema's bent of wordt u ook betrokken bij de nadere uitwerking	Het departement MOW en de vervoerregio wenst graag de initiatieven die samen met de Nederlandse partners genomen worden ondersteunen.	/	/
56b	Maastricht	x	Algemeen		We ondersteunen de heldere ambities en doelen, zeker de ambitieuze doelstelling op het gebied van modal split. Er wordt een goede koppeling gemaakt tussen mobiliteitsmaatregelen/aanbod, ruimtelijke ordening en gedrag. Ook wij zijn ervan overtuigd dat het behalen van de concrete doelstellingen alleen kan vanuit een juiste balans tussen deze drie componenten. Het is daarom goed om te zien dat in het concreet actieplan met prioritaire projecten vanuit deze componenten opgebouwd is.	Vaststelling	/	/

56c	Maastricht	x	Algemeen	Voorts zijn we verheugd met het opnemen van Lanaken als P+R/Hoppinpunt en het niet doortrekken van het goederenspoor naar Lanaken, hetgeen past binnen ons beeld over de spoorbrug in Maastricht.	Vaststelling	/	/	
56d	Maastricht	x	Fiets	We ondersteunen de kansen voor de fiets in de mobiliteitstransitie. Het fietsnetwerk staat door de steeds stevigere positie van de e-bike voor een doorontwikkeling. De grensoverschrijdende aansluitingen van het fietsnetwerk zijn daarom van nog groter belang. Voor de aanhaking met Maastricht graag aansluiten op de in het Actieplan Fietsen in Maastricht opgenomen fietsnetwerk. Concreet verzoek is om een pijl toe te voegen bij de Tongerseweg/Maastrichter Steenweg. Via Regia en Brusselseweg.	Deze pijl wordt toegevoegd op de kaart fiets in het RMP.	Pijl toevoegen kaart fiets	/	Kaart aangepast
56e	Maastricht	x	Openbaar Vervoer	We zijn blij met het uitspreken van belang en opnemen van verbinding soortgelijk aan Spartacus 1 in het RMP. Wij zien nog steeds de tram als de meest optimale verbinding. Het verbinden van onze regio's en de kansen die dit oplevert zijn nog altijd onverkort aanwezig. Wij willen dit dossier eerst zorgvuldig afrechten. Daarna zijn wij uiteraard bereid om samen te bekijken hoe we in de toekomst de verbinding tussen onze regio's zo optimaal mogelijk vorm kunnen geven.	We nemen nota van deze opmerking. In het RMP speelt de HOV-verbinding tussen Hasselt en Maastricht een cruciale rol.	/	/	
56f	Maastricht	x	Vrachtovervoer	Om de leefbaarheid en veiligheid in de stad Maastricht te waarborgen is het essentieel om vrachtverkeer zonder herkomst of bestemming in Maastricht niet door de stad te laten rijden. Langs o.a. de Tongerseweg en Nobellaan wordt door de bewoners overlast ervaren van vrachtverkeer. Om de overlast te verminderen zet de gemeente Maastricht waar mogelijk in op infrastructurele maatregelen. Zo is de reconstructie van de Tongerseweg inmiddels afgerond en de effecten van de reconstructie op o.a. het vrachtverkeer worden gemonitord.	De doelstellingen binnen de Vervoerregio zijn gelijkwaardig. Zo veel mogelijk doorgaand vrachtverkeer moet geweerd worden in woonstraten en kernen.	/	/	
56g	Maastricht	x	Vrachtovervoer	Om de routes voor het doorgaand vrachtverkeer door Maastricht minder aantrekkelijk te maken zijn de diverse doorgaande routes door de stad in de richting van de A2/E25 opgenomen in het wegennetwerk, waar de in te voeren vrachtwagenheffing in Nederland (waarschijnlijk vanaf 2026) van kracht zal zijn.	Wordt meegenomen in de verdere uitwerking van het vrachtroutenetwerk.	/	/	
56h	Maastricht	x	Vrachtovervoer	Voor Maastricht is de route via de Belvederelaan/Noorderbrug, de meest gewenste route voor de afwijking van het regionale vrachtverkeer. Er dient voorkomen te worden dat de aantrekkelijkheid voor doorgaand vrachtverkeer, door Maastricht, toeneemt. Wij gaan ervan uit dat in de studie rondweg Smeermaas het mogelijk effect op het doorgaand vrachtverkeer in Maastricht, ook in relatie tot het aanmerken van de route vanaf de E314 over de N78 naar Lanaken als Regionaal vrachtgeleidingsnetwerk, in kaart wordt gebracht. Overigens zijn wij inmiddels uitgenodigd om te participeren in de studie Rondweg Smeermaas.	Binnen het RMP zijn we ervan uitgegaan dat het vrachtverkeer dat in het noorden van Maastricht gegeneerd wordt ook daadwerkelijk afgewikkeld wordt via de nieuwe Noorderbrug richting A2. De omleiding rond Smeermaas dient voornamelijk om het doorgaand personenverkeer uit de kern van Smeermaas te weren.	/	/	
56i	Maastricht	x	Vrachtovervoer	In uw RMP is opgenomen dat het regionale vrachtroutenetwerk de basis vormt waarop lokale vrachtroutes kunnen aantakken. U gaat werken aan een Limburgs voorstel, waarbij nadrukkelijk gekeken wordt naar maatregelen om vrachtverkeer te sturen, milderen en weren. Een logisch netwerk, ook voor de aansluiting van de kilometer/vrachtwagenheffing over de grenzen heen, is hiervoor essentieel. Graag werken we, gezien onze voorgaande opmerking, aan de voorkant mee met de uitwerking van het Limburgse voorstel, mede in relatie tot de Belgische en Nederlandse kilometer/vrachtwagenheffing.	De Vervoerregio Limburg wil graag samenwerken met de stad Maastricht mbt het verder uitwerken van een performant vrachtroutenetwerk, waarbij vooral ingezet wordt op de hoofd/stroomwegen. De leefbaarheid van de Maasdorpen is voor ons hierbij cruciaal.	/	/	
56j	Maastricht	x	Vrachtovervoer	Concreet vragen wij om de Gemeente Maastricht op te nemen als partner in het actiepunt 83 optimalisatie van regionale en interlokale wegen - Onderzoek omlidingsweg Smeermaas en actiepunt 126 Vlaanderen adviseren in de afstemming tussen kilometerheffing en vrachtroutenetwerken.	Gemeente Maastricht wordt toegevoegd als partner.	Gemeente Maastricht toevoegen als partner actie 83.	/	Actie M03.29 en M05.20 werd aangepast in rood.