

Datum	COD	Subcode	Officiële adviesinstanties	Inhoud (letterlijke passage)	verwerk	verwer	antwoord / motivatie
21/08/2023	1	a - te vroeg ontvangen	Burgers	Jullie verwachten dat iedereen met de fiets weg kan. En wat met de rolstoelgebruikers? Tegenwoordig hoor je niets anders dan fiets, fiets, fiets maar jullie zouden beter eerst eens beginnen om alles aan te passen aan rolstoelgebruikers!! Het is schandalig dat er nog zo weinig aangepast is. Bijv. Aalst. Je trilt uit je rolstoel als je over de kassen van de markt moet en jullie willen dan ook nog eens overal de auto weren, hoe moeten wij dan naar de stad komen. Eigenlijk zou in deze tijd alles super toegankelijk moeten zijn. In veel andere landen is het super om daar met de rolstoel te rijden!!	neen	neen	In de visienota werd een apart hoofdstuk 3.9 over Toegankelijkheid voorzien. We vragen ook aan de wegbeheerders om de toegankelijkheid van het openbaar domein te verbeteren in het algemeen en specifiek gericht op de bereikbaarheid van haltes (voetpaden, ...) (actie 9.1)
23/08/2023	2	a - te vroeg ontvangen	Burgers	Graag uw aandacht voor schoolgaande jeugd. Tot op heden geen eenvoudige verbinding voor leerlingen die vanuit B.V. deelgemeente Meerbeke, Neigem studeren aan hogescholen. Odisee enz... Waarom geen rechtstreekse bus verbinding van expresweg Ninove kruispunt Van den borre tot Aalst richting ASZ.	neen	neen	In het actieplan voorzien we onder actie 3.1 een evaluatie van het Openbaar Vervoer die knelpunten en gewenste bijsturingen zal blootleggen. De verbinding Aalst - Ninove wordt verzorgd door Buslijn 31 of via spoor.
23/08/2023	3	a - te vroeg ontvangen	Burgers	Noodgedwongen kom ik dagelijks met de wagen van Geraardsbergen naar Aalst. Ik doe meer dan een uur over een traject van amper 25 km. Monsterfiles om Ninove voorbij te geraken, nog eens aanschuiven aan rond punt De Albatros, idem dito aan Rond punt Den Haring. Ik zou mijn auto maar al te graag willen laten staan en met de trein gaan. Helaas: geen rechtstreekse treinverbinding van Geraardsbergen naar Aalst. Ik mag overstappen in Denderleeuw waarin men er steevast in slaagt – zowel 's morgens als 's avonds – om de aansluiting te verspielen (ook als is die meer dan 10 minuten tussen beide treinen). Resultaat: ik ben in het beste geval anderhalf uur met de trein onderweg. Dat is nog meer dan het uur in de file staan met de wagen. En met de trein heb je ook zero flexibiliteit, wat je	neen	neen	Het RMP streeft naar een betere en performantere bereikbaarheid van het zuiden van de vervoerregio. Actie 3.6 vraagt een onderzoek naar Freqventere (2x/u) S-verbinding tussen Geraardsbergen, Ninove en Denderleeuw samen met het optimaliseren van overstapmogelijkheden station Denderleeuw. Daarenboven streeft actie 4.1 naar een aantrekkelijker maken van duurzame modi (stappen, trappen en openbaar vervoer)
6/09/2023	4	a	Burgers	Voor Berlare: de lijst van Hoppinpunten is nogal onlogisch. Uiteraard zijn Berlare Kerk en Sint-Annaplein relevante hoppinpunten, maar het gebruik van Christiaensstraat als hoppinpunt zal heel beperkt zijn en het zou daarom relevanter zijn om die middelen te investeren in andere elementen.	neen	neen	Aangezien Hoppinpunten nieuwe elementen zijn is het toekomstige gebruik van deze hoppinpunten moeilijk in te schatten. De selectie van de hoppinpunten is gebeurd in samenspraak met de betrokken gemeente en wegbeheerders, vanuit netwerklogica Openbaar Vervoer. De selectiemethodiek is terug te vinden in de bijlage aan het OV plant Korte Termijn.
6/09/2023	4	b	Burgers	Hoe wordt er omgegaan met deze plannen als er fusies gebeuren met gemeentes buiten deze vervoerregio?	neen	neen	De samenstelling van iedere vervoerregio is gekend tot op heden en ieder lokaal bestuur is betrokken in deze werking. Er is afstemming geweest met de buurregio's om geen tegenstrijdigheden te hebben in regio-overstijgende vraagstukken. Toekomstige fusies zijn geen onderdeel van het RMP en zullen ad hoc moeten bekeken worden.
6/09/2023	4	c	Burgers	Te beperkte aandacht naar "minder autoverkeer". Nog steeds te veel focus op doorstroming (voorruipectief).	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt. In hoofdstuk 3.4 van de visienota worden meerdere acties en visies bepaald die streven naar minder autokilometers.
6/09/2023	4	d	Burgers	Soms echt nog te vaag over wat er juist gaat gebeuren, deelwagens waar precies.	neen	neen	VoM-deelsteemlocaties zijn bepaald in het OV-plan KT en bijhorende bijlages, te raadplegen op de website van de vervoerregio Aalst: <a href="https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios/vervoerregio-aalst">https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios/vervoerregio-aalst</a>
6/09/2023	4	e	Burgers	Zijn er plaatsen waar parking gaat verdwijnen?	neen	neen	Parkeren blijft in hoofdzaak een lokale bevoegdheid. Als vervoerregio staan we in voor afstemming, coördinatie en bijkomend onderzoek. Zie actie 5.3: "Onderzoeken welke parkeerinfrastructuur (deels) onthard kan worden en welke er in halverharding aangelegd kan worden"
6/09/2023	4	f	Burgers	Zijn er stimulerende maatregelen om auto te laten staan.	neen	neen	Deze maatregelen staan opgenomen in de visienota, hoofdstuk 3.4 Autoverkeer - Minder autokilometers.
6/09/2023	4	g	Burgers	Gevoel bij lezen van documenten bij mij achterblijft is dat er veel wordt doorgeschoven naar andere niveaus dan dat van vervoerregioraad en leidende functie hierin is eerder beperkt. Zou interessant zijn om net wel die leiding en richtinggevende functie op te nemen.	neen	neen	De vervoerregio is het platform om afspraken te maken met andere overheden. Bepaalde bovenlokale doelstellingen zijn niet haalbaar binnen de bevoegdheden van de vervoerregio, waardoor we noodzaak zijn om aanbevelingen of vragen te richten aan hogere overheden.
6/09/2023	4	h	Burgers	Qua communicatie lijkt het me ook beter om nog meer uit te splitsen wat er per gemeente staat te gebeuren	neen	neen	De vervoerregio is een samenwerking tussen lokale en bovenlokale actoren. Communicatie per aparte actor wordt niet voorzien door de vervoerregio, maar kan opgenomen worden door het lokaal bestuur. Het actieplan voorziet wel in een onderscheid naar initiatiefnemer.
8/09/2023	5	a	Burgers	Is er op ( liefst korte ) termijn voorzien om de frequentie van de lijnen in onderwerp te verhogen voor wat betreft de verbinding Aalst Station naar Lokeren station via Berlare? Zeker op zondag en op feestdagen kan deze verbinding beter. Ik doel dan specifiek op het feit dat er op zon- en feestdagen pas een bus is vanaf 11.00 uur ( Halte St-Annaplein in Berlare pas vanaf 11.29 uur ). Dit betekent dat mensen die een uitstap ( met de kinderen ) willen doen al bijna een halve dag moeten laten voorbij gaan alvorens ze nog maar kunnen vertrekken met de bus. Wetende dat veel evenementen of daguitstapen 's ochtends beginnen kan men met de bus deze dus maar laat bereiken. Soms helemaal niet: bv de zondagse rommelmarkt aan Lokeren station stopt al iets na de middag. Ook een probleem: slechts 1 bus elke 2 uur op zon- en feestdagen. Deze frequentie is sowieso al veel te laag ( en zet zeker niet aan tot het gebruiken van het openbaar vervoer ), maar dit betekent ook dat indien er een bus om gelijk welke reden niet kan rijden ( wegvalt ), men dan maar pas een bus heeft na 4 uur wachten ( of de lijn moet een reserve bus opsturen indien mogelijk ). Ook op zaterdag zouden de bussen vroeger mogen beginnen rijden. Ideaal zou zijn dat er op elke weekdag én in het weekend elk half uur een bus aan elke bushalte zou zijn natuurlijk, maar ja, dat is in een ideale wereld natuurlijk.	neen	neen	Dit is een opmerking op de operationalisering van het openbaar vervoer. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de gewijzigde principes rond het aanbod van openbaar vervoer van een aanbodgestuurd systeem (Basismobiliteit) naar een vraaggestuurd systeem (Basisbereikbaarheid); zie daarover de respectievelijke bepalingen van het Decreet Basisbereikbaarheid: artikel 4, artikel 5, artikel 32. Als prioritair actie op korte termijn wordt het OV-plan Korte Termijn in al zijn aspecten uitgerold, zoals goedgekeurd door de vervoerregio. Op deze manier vindt het decreet Basisbereikbaarheid zijn weg naar de regio en zal het dienen als basis voor verdere uitbreiding van het openbaar vervoer. Dit OV-plan KT zal in de toekomst gemonitord en geëvalueerd worden zodat eventueel kan bijgestuurd worden om te blijven voldoen aan het vraaggestuurde karakter van het openbaar vervoer. Zie acties 3.1, 3.5, 3.7, 3.8 en 3.9.
10/09/2023	6	a	Burgers	Fietspad Siesegemlaan : slechts een fietspad aan 1 kant van de weg – dwz dat je moet oversteken om crematorium te bereiken of dat je een omweg moet maken	neen	neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken. We geven prioriteit aan de realisatie van het huidige bovenlokale functionele fietsnetwerk (inclusief fietsnswegen) en de lokale fietsnetwerken binnen onze regio (zie visienota hoofdstuk 3.2).
10/09/2023	6	b	Burgers	Bereikbaarheid met bus naar ASZ vanuit Oude Gentbaan/5 huizen kant – er stopt geen bus aan het ASZ rechtstreeks als je van deze kant komt en het ASZ wil bereiken	neen	neen	Zie antwoord op advies 5a
17/09/2023	7	a	Burgers	Op 31 mei 1964 is de spoorlijn 57 Aalst-Oudegem stop gezet en de infrastructuur verwijderd. Fietssnelweg F43: Tussen Aalst en Gijzegem werd op de spoorbedding een fietspad gerealiseerd. De 4,2 km Oudegem - Gijzegem werd tot op heden nog steeds niet aangelegd, al 59 jaar een ontbrekende link. Het fietspad op de N406 tussen Appels, Oudegem en Gijzegem is slechts 1,5 meter breed en zeer gevaarlijk. Vrachtwagens rijden op 30 centimeter naast het fietspad richting Aalst. Door de luchtverplaatsing is het bijna een wonder dat er nog geen fietser mee gezogen is op dit fietspad en onder de wielen van een vrachtwagen terecht gekomen is. Met alle gevolgen van dien. Het is op dit smalle fietspad vooral gevaarlijk voor oudere fietsers die niet meer zo stuurvaardig zijn en in de richting van Dendermonde rijden. Gaat men wachten tot er een dodelijk ongeval met een fietser gebeurt? De fietstunnel Hofstraat te Oudegem is gerealiseerd en kostte 1,2 miljoen Euro. Dit kunstweg kost even veel als het nog te realiseren traject Lange Haagstraat te Gijzegem naar de Hofstraat te Oudegem.	neen	neen	We willen als vervoerregio werk maken van het verder realiseren van het netwerk van fietssnelwegen, waaronder de F43 in al zijn aspecten (o.a. actie 2.5). Daarnaast is het aan de betrokken wegbeheerders om de inrichtingsprincipes toe te passen op de nieuwe wegencategorisering (o.a. acties 6.3 en 6.4) en om mee te werken aan de "Vision Zero" (zie visienota p.23-24). Voor de verbinding Aalst - Dendermonde wordt overigens ook een onderzoek gevraagd naar hoogwaardig openbaar vervoer (zie actie 3.10).

17/09/2023	7	b	Burgers	<p>N41 In Oudegem (Ouburg) en Mespelare heeft men al een Navo pijpleiding, een fluxys gaspijpleiding ; sinds 1997 en vanaf 2024 een 3de pijpleiding; eerst voor gas later voor waterstof. Tracé N41: Trek een rechte lijn tussen Sint-Gillis Dendermonde (Delhaize wijk) en Hofstade zo u kost wat kost de N41 wilt doortrekken. Is het niet beter naar de toekomst toe de fietssnelwegen te realiseren in plaats van de nieuwe verbinding voor auto's?</p>	neen	neen	Voor de verbinding tussen Aalst - Dendermonde - Sint-Niklaas wil de vervoerregio ook werk maken van de Fietssnelweg F43 en een onderzoek naar Hoogwaardig Openbaar Vervoer (zie acties 2.5 en 3.10). Zie eveneens antwoord op advies 44a.
------------	---	---	---------	---	------	------	---

19/09/2023	8	a	Burgers	<p>Graag wil ik volgende opmerking kwijt: In de nabije toekomst is er sprake voor het sluiten van de overweg in de Hofstraat in Oudegem. Dat wil zeggen dat er op het grondgebied Oudegem maar 1 overweg gaat zijn voor het verkeer naar enerzijds richting Dendermonde en anderzijds richting Aalst. Aangezien de NMBS in de toekomst het treinverkeer op de lijn 53 Gent-Dendermonde-Mechelen gevoelig gaat opvoeren, zal dit ook gevolg hebben voor het verkeer op de Oudegemse Baan.</p> <p>Er is ooit een plan geopperd voor de doortrekking van de N41 (Hamme-Aalst). Dit ging zorgen dat het zware verkeer ging verminderen in de gemeentes Oudegem en Gijzegem. Maar aangezien dit plan muurvast zit zal er nog altijd meer en meer zwaar verkeer door deze gemeentes gaan.</p> <p>Door het sluiten van de overweg in de Hofstraat in Oudegem gaat er nog meer verkeer zijn op de Oudegemse Baan. En door het opdrijven van het spoorwegverkeer gaan er verkeersproblemen ontstaan op de Oudegemse Baan.</p> <p>Een aantal jaar geleden is de brandweer (sluiting brandweer kazerne Oudegem) gereorganiseerd en overgeheveld naar Dendermonde. Er werd ook beloofd dat de hulpdiensten bij oproep op 15 minuten ter plaatse (Oudegem en Mespelare) zouden zijn. Dit is al meermaals achterhaald en door de sluiting van de overweg en meer spoorwegverkeer zal dat in de toekomst zeker niet verbeteren.</p> <p>Ik hoop dat jullie diensten goed gaan nadenken over de sluiting van de overweg in de Hofstraat in Oudegem. Is er ooit al een bevraging geweest bij de inwoners van Oudegem, meer bepaald de inwoners van de Hofstraat en de Oudegemse Baan wat zij vinden van deze plannen?</p>	neen	neen	Het RMP voorziet onder actie 6.6 het evalueren van alle bestaande treinspooroverwegen in kader van de veiligheid en alle netwerken
22/09/2023	9	a	Middenveld - Seniorenraad Lebbeke	<p>Behoud lijn 91 Sint-Niklaas-Dendermonde-Lebbeke-Aalst in Kernnet</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Behoud 30' frequentie</li> <li>- Geen opmerkingen</li> </ul> <p>Aangepaste lijn 20 Dendermonde – Asse (Regio Vlaamse Rand)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Behoud 60' frequentie</li> <li>- Rijdt niet in weekend</li> <li>- Geen opmerkingen</li> </ul> <p>Functionele lijnen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o221 Dendermonde – Malderen</li> <li>- Enkel bediening op schooldagen</li> <li>- Geen marktritten naar Dendermonde</li> <li>- Traject Malderen – Steenhuffel werd afgeschaft</li> <li>- Geen impact voor Lebbeke (behalve marktritten – maar voldoende alternatieven)</li> </ul> <p>o26 Dendermonde – Lebbeke – Denderbelle – Wieze – Aalst</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Komt (momenteel) niet aan bod in dit ontwerp gezien het een functionele bediening betreft</li> <li>- Wij vermoeden dat deze zal worden gereduceerd tot een bediening op schooldagen (cf. 121)</li> <li>- Wieze en Lebbeke kunnen terugvallen op lijn 91 (30')</li> <li>- Denderbelle valt, vermoeden wij, terug op VoM (Vervoer op Maat)</li> </ul> <p>•De bestijds werd een voorstel geformuleerd waarbij tijdens het stationnement aan Dendermonde Station van de pendelbus Sint-Blasius (nu geïntroduceerd als lijn 1) op regelmatige basis tot Denderbelle Kerk, al dan niet met terugrit langs Denderbelle Dries, kon worden gereden. De seniorenadviesraad denkt dat dit nog altijd tot de mogelijkheden behoort, tenzij men opteert om Denderbelle uitsluitend via het VoM te laten bedienen.</p>	neen	neen	Zie antwoord op advies 5a

22/09/2023	9	b	Middenveld - Seniorenraad Lebbeke	Lebbeke AC/Molenstraat – Station -> toevoeging Dorp/Kerk gezien overstap op lijnen 20 en 91. Vermoedelijk werd AC/Molenstraat gekozen omwille van laadpunt deelwagens. Nochtans is het aanbod OV in het Dorp uitgebreider Ander punten ok oDenderbelle: ok oWieze: ok	neen	neen	Er werd in samenspraak met de gemeente gekozen om een volwaardig hoppinpunt in te richten aan het AC, en niet aan Lebbeke Dorp.
22/09/2023	9	c	Middenveld - Seniorenraad Lebbeke	Toevoegen N47 Vak Vondelbeek – Flor Hofmanslaan - Cfr. doortrekking van N41 •Zal uiteraard ook een gunstige invloed hebben op de doorstroming van het verkeer in de Kouterbaan. Het traject dient echter grondig bestudeerd te worden in die mate dat alle betrokken actoren zich hierin kunnen vinden. Omwille van het feit dat de seniorenadviesraad niet beschikt over alle nuttige informatie, brengt zij hierover geen advies uit.	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt. Een apart studietraject rondom de N41 wordt voorzien. Zie eveneens antwoord op advies 44a.
22/09/2023	9	d	Middenveld - Seniorenraad Lebbeke	Met de opwaardering van lijn 91 tot een Kernlijn en vermoedelijk een hoger gebruik, is het wenselijk aan de halte Dorp (kant kleding Octaaf) een schuilgelegenheid in te richten. Dit uiteraard voor zover Erfgoed afstapt van zijn beslissing geen bushalte op die plek te voorzien omdat het gaat om een beschermd dorpszicht	neen	neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op lokaal niveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
24/09/2023	10	a	Burgers	Ik vraag mij af waar er en hoeveel nieuwe fietspaden fietsstrades komen in onze vervoerregio Aalst? Ik fiets vaak van Ninove naar het station van Denderleeuw. Soms denk ik... Dit kan beter! Kunnen jullie mij hier info over geven? Het lijkt mij ook nuttig dat er betere fietsalternatieven van Ninove naar Aalst en van Ninove naar Brussel komen...	neen	neen	De visienota stelt op p.21: "Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) werd opgebouwd op basis van attractiepolen en gemodelleerde verplaatsingsstromen (fietspotentieel). Het wordt regelmatig geactualiseerd. Het bestaande netwerk dekt in onze vervoerregio de belangrijkste kernen en attractiepolen (bedrijvzones, secundaire scholen, ...) en er worden op de netwerkkaart weinig ontbrekende verbindingen gedetecteerd. We geven daarom prioriteit aan de realisatie van het huidige bovenlokale functionele fietsnetwerk (inclusief fietsnelwegen). Hieraan worden acties 2.5 en 2.6 gekoppeld.
25/09/2023	11	a	Burgers	Tevens kan er een deftige en veilige verbinding voorzien worden tussen de linkeroever en rechteroever van de schelde ter hoogte van de brug op gewestweg N442. Zodoende kunnen de jaagpaden voor de fietsers gebruikt worden. Een verbinding van de 2 oevers zonder de gewestweg te moeten kruisen zou prachtig zijn!	neen	neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
25/09/2023	11	b	Burgers	Ik ben woonachtig in Wichelen en vraag me af wanneer er eindelijk eens werk gaat gemaakt worden voor een veilige fietsrichting op de N416 en N442. Het is levensgevaarlijk om hierop te fietsen terwijl men de fiets promoot.	neen	neen	De N416 is een BFF-route langs een gewestweg en staat in het actieplan opgenomen onder actie 2.2. De N442 is BFF-route op een gemeenteweg en valt onder actie 2.1.
25/09/2023	12	a	Burgers	In het kader van het nieuwe mobiliteitsplan wou ik informeren of er een soort eenvormigheid komt tussen de verschillende hoppinpunten, niet alleen binnen de eigen vervoerregio maar ook afgestemd op vervoerregio's in andere provincies bijvoorbeeld. Concreet voorbeeld: ik ben het idee van deelwagens zeer genegen. Als ik in mijn eigen omgeving (ik woon in Denderleeuw) heb ik hier enkel de mogelijkheid tot Valkenier Share, terwijl er in Aalst, Erembodegem, Ninove vooral Cambio-wagens te vinden zijn. Zijn enkel de gemeentebesturen zelf verantwoordelijk om te beslissen welke spelers toegelaten worden of wordt dit over heel Vlaanderen herbekeken en kiest men voor een meer globale aanpak (bv overal dezelfde keuzemogelijkheden aan de grote / middelgrote stations in heel Vlaanderen)? Ik denk dat het plan meer kans tot slagen heeft als een modale gebruiker (ongeacht het abonnement of formules die er al zijn) de kans heeft om op het even welk hoppinpunt in heel Vlaanderen over dezelfde mogelijkheden beschikt, want mobiliteit blijft niet beperkt tot de eigen gemeente of de vervoerregio waarin men woont...	neen	neen	Hoppinpunten worden vormgegeven binnen de projectstuurgroep, waarbij de inrichtingsprincipes uit de hoppinwijzer richtingsgevend zijn. Aan elk hoppinpunt dient te worden voldaan aan minimale inrichtingsprincipes (o.a. hoppinzuil, toegankelijke bushaltes, fietsstalling, ...) waardoor een zekere mate van uniformiteit bekomen wordt. Deelsystemen zijn echter geen vereiste aan hoppinpunten. Voorts is de vervoerregio vrageende partij voor maximale tariefintegratie van het openbaar vervoer.
1/08/2023	13	a	Officiële adviesinstanties - Agentschap Zorg en Gezondheid	Wij hebben op 10 en 15 mei 2023 adviesvragen ontvangen voor de Regionale Mobiliteitsplannen van meerdere Vervoerregio's, nl.: Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Viaamse 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 Kartrijk We gaan ervan uit dat ook voor de andere vervoerregio's zelfde adviesvraag zal volgen. We hebben niet de mogelijkheid om de dossiers nogmaals in detail door te nemen. We verwijzen expliciet naar onze adviezen op de startnota's van alle vervoerregio's die we (toen nog "Agentschap Zorg en Gezondheid") het voorbije jaar geschreven hebben. We geven wel een kort overzicht mee van onze algemene visie op een gezonde publieke ruimte en wat de rol van mobiliteit daarbinnen is, en verwijzen naar een aantal interessante studies en tools.	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt.
1/08/2023	13	b	Officiële adviesinstanties - Agentschap Zorg en Gezondheid	Kort overzicht: •Actieve verplaatsingen steeds centraal zetten en inzetten om ook andere zaken zoals ontharding of groen te bekomen. •Alle steden, dorpen, wegenissen enz. zouden eigenlijk moeten aangelegd worden vanuit de mens en niet vanuit de auto. •Vond- 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. <a href="https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte">https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte</a> •Het richtlijnenboek mens gezondheid van 2016 volstaat niet meer om gezondheid (brede definitie) te beoordelen volgens de voortschrijdende inzichten. •Momenteel loopt een studie van Departement Omgeving over de verdichtingsparadox: "Slimme verdichting: onderzoek naar slimme verdichtingsvoorwaarden via scenariodoorrekeningen en doorwerking in milieueffectenbeoordeling." Eens gepubliceerd is deze zeker ook nuttig voor dossiers rond gezonde publieke ruimte.	neen	neen	We nemen akte van deze aanbevelingen.

1/08/2023	13	c	Officiële adviesinstanties - Agentschap Zorg en Gezondheid	<p>Algemene visie: Departement Zorg Afdeling Preventief Gezondheidsbeleid kijkt 'breed' en 'integraal' naar gezondheid; meer bepaald naar zowel gezondheidsbescherming als gezondheidsbevordering en dit op zowel fysiek als sociaal als mentaal vlak.</p> <p>We kijken niet enkel naar invloeden van pollutanten rechtstreeks (zoals NO<sub>2</sub>, PM<sub>2,5</sub>, BC en geluid: zie richtlijnboek mensgezondheid) 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>	neen	neen	De algemene visie van agentschap Zorg en Gezondheid werd reeds als advies overgemaakt op de NIA. Hiermee werd rekening gehouden bij de verdere uitwerking van het MER.
1/08/2023	13	d	Officiële adviesinstanties - Agentschap Zorg en Gezondheid	<p>In verband met Gezonde Publieke Ruimte zijn al heel wat interessante studies en instrumenten opgeleverd, we halen er hier enkele aan maar er zijn er nog meer:</p> <p>De rapporten "Hoe passen elektrische wagens in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt?" en "Hoe passen deelwagens in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt?", deze gaan in op het grote belang van actieve verplaatsingen en de noodzaak van een modal shift naar deelmobiliteit. Deze en andere rapporten kunnen gedownload worden via: <a href="https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte">https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte</a></p>	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt.
1/08/2023	13	e	Officiële adviesinstanties - Agentschap Zorg en Gezondheid	<p>Het Project Gezonde Publieke Ruimte: <a href="https://www.zorg-en-gezondheid.be/project-gezonde-publieke-ruimte">https://www.zorg-en-gezondheid.be/project-gezonde-publieke-ruimte</a></p> <p>Het handboek voor planning, inrichting en beheer "Groenblauwe ruimtes als bouwsteen van gezonde en veerkrachtige leefomgevingen. Het handboek geeft wetenschappelijke en praktische inzichten over waarom, wat en hoe we gezondheidswinsten kunnen realiseren en gezondheidsrisico's kunnen beperken, door het inzetten van kwaliteitsvolle groene en blauwe ruimtes in en nabij leefomgevingen. De focus beperkt zich niet tot een strikte stedelijke omgeving, maar ook landelijke woonkernen worden hierbij betrokken: <a href="https://www.vlaanderen.be/publicaties/groenblauwe-ruimtes-als-bouwsteen-van-gezonde-en-veerkrachtige-leefomgevingen-handboek-voor-planning-inrichting-en-beheer">https://www.vlaanderen.be/publicaties/groenblauwe-ruimtes-als-bouwsteen-van-gezonde-en-veerkrachtige-leefomgevingen-handboek-voor-planning-inrichting-en-beheer</a></p>	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt.
1/08/2023	13	f	Officiële adviesinstanties - Agentschap Zorg en Gezondheid	<p>Praktische instrumenten rond gezondheid in ruimtelijk beleid":</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dashboard in functie van het opstellen ruimtelijke visie om zicht te krijgen op de huidige situatie, ofwel een 'knipperlichtfunctie';</li> <li>• Dashboard in functie van het toetsen van een ruimtelijke visie op gezondheidsaspecten;</li> <li>• Checklist om te screenen of en in hoeverre gezondheid wordt beschermd en bevorderd in bestaande situaties en/of in ruimtelijke plannen en projecten.</li> </ul> <p><a href="https://omgeving.vlaanderen.be/uitwerking-van-praktische-instrumenten-rond-gezondheid-in-ruimtelijk-beleid">https://omgeving.vlaanderen.be/uitwerking-van-praktische-instrumenten-rond-gezondheid-in-ruimtelijk-beleid</a>  <a href="https://omgeving.vlaanderen.be/nl/klimaat-en-milieu/gezonde-veilige-en-aantrekkelijke-leefomgeving/ruimte-voor-gezondheid-praktische-instrumenten">https://omgeving.vlaanderen.be/nl/klimaat-en-milieu/gezonde-veilige-en-aantrekkelijke-leefomgeving/ruimte-voor-gezondheid-praktische-instrumenten</a></p>	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt.
1/08/2023	13	g	Officiële adviesinstanties - Agentschap Zorg en Gezondheid	<p>De 10 kernkwaliteiten, bieden een kader voor een kwaliteitsvolle inrichting en een optimaal beheer van de omgeving: <a href="https://omgeving.vlaanderen.be/nl/aan-de-slag-met-de-10-kernkwaliteiten">https://omgeving.vlaanderen.be/nl/aan-de-slag-met-de-10-kernkwaliteiten</a></p>	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt.
1/08/2023	13	h	Officiële adviesinstanties - Agentschap Zorg en Gezondheid	<p>Ontwerpen van toekomstbestendige en gezonde woonomgevingen": <a href="https://researchportal.be/nl/publicatie/ontwerpen-van-toekomstbestendige-en-gezonde-woonomgevingen">https://researchportal.be/nl/publicatie/ontwerpen-van-toekomstbestendige-en-gezonde-woonomgevingen</a></p> <p>Of <a href="https://omgeving.vlaanderen.be/nl/ontwerpen-van-toekomstbestendige-en-gezonde-woonomgevingen">https://omgeving.vlaanderen.be/nl/ontwerpen-van-toekomstbestendige-en-gezonde-woonomgevingen</a></p> <p>Zeker de items: actieve verplaatsingen, bewegen en ontspannen, klimaatbestendig leefmilieu en efficiënt ruimtegebruik.</p>	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt.
1/08/2023	13	i	Officiële adviesinstanties - Agentschap Zorg en Gezondheid	<p>Ruimtelijke strategieën voor gezonde omgevingen: case street canyons"</p> <p><a href="https://archieff-algemeen.omgeving.vlaanderen.be/xmlui/handle/acd/229931">https://archieff-algemeen.omgeving.vlaanderen.be/xmlui/handle/acd/229931</a></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>	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt.
1/08/2023	13	j	Officiële adviesinstanties - Agentschap Zorg en Gezondheid	<p>Luwte-oases zijn groene oases in een lawaai-rijke, 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><a href="https://omgeving.vlaanderen.be/nl/programma-luwte-oases">https://omgeving.vlaanderen.be/nl/programma-luwte-oases</a></p>	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt.
1/08/2023	13	k	Officiële adviesinstanties - Agentschap Zorg en Gezondheid	<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: <a href="https://www.zorg-en-gezondheid.be/aandachtsgebieden-en-humane-biomonitoring">https://www.zorg-en-gezondheid.be/aandachtsgebieden-en-humane-biomonitoring</a></p> <p>De advieswaarden van de WHO (2021):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• iNO<sub>2</sub>: jaargemiddelde concentratie 10 µg/m<sup>3</sup></li> <li>• iPM<sub>10</sub>: jaargemiddelde concentratie 15 µg/m<sup>3</sup></li> <li>• iPM<sub>2,5</sub>: jaargemiddelde concentratie 5 µg/m<sup>3</sup></li> </ul> <p>De E-HIS-infographic brengt de verwachte ziektebelasting en mortaliteit van luchtverontreiniging en wegverkeersgeluid in kaart. <a href="https://www.zorg-en-gezondheid.be/per-domein/preventie/gezonde-publieke-ruimte/hoer-gezond-is-onze-leefomgeving-ontdek-het-met-de-e-his-infographic">https://www.zorg-en-gezondheid.be/per-domein/preventie/gezonde-publieke-ruimte/hoer-gezond-is-onze-leefomgeving-ontdek-het-met-de-e-his-infographic</a></p>	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt.

1/08/2023	13	l	Officiële adviesinstanties - Agentschap Zorg en Gezondheid	Voor de relatie hitte en gezondheid in een bepaald gebied kunnen de hittekwaalbaarheidkaarten opgevraagd en meegenomen worden. <a href="https://www.gezondleven.be/settings/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/hittekwaalbaarheidkaarten">https://www.gezondleven.be/settings/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/hittekwaalbaarheidkaarten</a>	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt.
1/08/2023	13	m	Officiële adviesinstanties - Agentschap Zorg en Gezondheid	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: <a href="https://nbsi.eu/the-3-30-300-rule/">https://nbsi.eu/the-3-30-300-rule/</a> ) <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ 30% bomen zichtbaar vanuit elk huis</li> <li>▫ 30% boomkroonbedekking rondom elk gebouw</li> <li>▫ 300 meter vanaf het dichtstbijzijnde park of groene ruimte</li> </ul> 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.	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt.
1/08/2023	13	n	Officiële adviesinstanties - Agentschap Zorg en Gezondheid	Wat gezondheid betreft stellen we voor dat wordt nagegaan of al deze elementen zijn meegenomen in het voorliggend plan.	neen	neen	De relevante referenties werden geraadpleegd bij de opmaak van het MER en waar relevant meegenomen in de beoordeling.
10/08/2023	14	a	Officiële adviesinstanties - Agentschap Zorg en Gezondheid	Het agentschap Onroerend Erfgoed heeft geen opmerkingen op de ontwerptekst van het Plan-/ProjectMER.	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt
11/08/2023	15	a	Officiële adviesinstanties - Agentschap Zorg en Gezondheid	De N47 is in VVR Aalst geselecteerd als regionale vrachtroute vanuit het idee dat alle regionale wegen regionale vrachtroutes zijn en slechts bij uitzondering niet worden opgenomen als RVR. In VVR Waasland is de N47 ten zuiden van Zele bij uitzondering niet geselecteerd als RVR, maar als aanrijroute aangezien er op de N47 ten zuiden van Zele geen regionale bedrijventerreinen gelegen zijn. Deze liggen in Dendermonde en kunnen via N41 afgewikkeld worden richting E17.	neen	neen	Na afstemming met VVR Waasland blijft de N47 geselecteerd als Regionale Vrachtroute binnen het Vrachtroutenetwerk.
11/08/2023	15	b	Officiële adviesinstanties - Agentschap Zorg en Gezondheid	Openbaar Vervoer Trein Discrepancie ambities treinverbinding Sint-Niklaas – Lokeren – Dendermonde (Brussel): Beleidsplan VVR Waasland p.33: "Voor de S- en L-treinen wordt minstens een 30'-frequentie beoogd. Het betreft hier de verbindingen Lokeren-Dendermonde-Brussel...het behoud van de directe treinverbinding Sint-Niklaas – Lokeren – Dendermonde – Brussel als cruciaal beoordeeld". VVR Aalst formuleert een meer vrijblijvende doelstelling en actie, zonder concrete koppeling met Zele/Lokeren/Sint-Niklaas "Frequenter verbindingen tussen Dendermonde en Brussel: onderzoeken welke combinatie en frequentie van S- en IC treinen mogelijk is op deze verbinding". In VVR Aalst is dus geen actie opgenomen die een verbetering (amplitude/frequentie) van voorgaande verbinding beoogt. VVR Waasland vraagt ondersteuning vanuit VVR Aalst voor het hogere ambitieniveau voor voornoemde verbinding. In functie van de nakende regiovorming, waarbij Zele onderdeel zal uitmaken van VVR Aalst, is een vlotte treinverbinding (zonder overstap) richting Brussel belangrijk. In de huidige situatie is het voor VVR Aalst begrijpelijk niet echt relevant of de trein stilstaakt in Dendermonde of niet. Vanuit Brussel geraakt de reiziger zonder overstappen in station Dendermonde en omgekeerd. Voor de doorrijdende reizigers richting noorden (VVR Waasland) maakt dit wel een groot verschil. Gezien het lange termijn karakter van het RMP vragen wij vanuit VVR Waasland een gedeelde ambitie, los van het feit dat het beheersplan NMBS 2024-2026 voorziet in een knip van L59 in Dendermonde. Vanuit VVR Waasland is reeds een schrijven vertrokken om de onvrede over deze beslissing aan te kaarten.	neen	neen	De vervoerregio Aalst heeft de visie over het openbaar vervoer afgestemd met NMBS. We begrijpen het standpunt van de vervoerregio Waasland, maar de door Waasland voorgestelde lijn legt heel wat beslag op de sporenbundel in Dendermonde. Daarom is er in het RMP van vervoerregio Aalst op een andere manier mee omgegaan.
11/08/2023	15	c	Officiële adviesinstanties - Agentschap Zorg en Gezondheid	Beleidsplan VVR Waasland p.33-34 "Als belangrijke feederfunctie naar het treinnetwerk krijgen de regionale buslijnen een minimale frequentie van 2 ritten per uur per richting. Onder deze lijnen vallen vooral het netwerk rondom Lokeren naar Zelzate, Gent, Aalst, Zele en Waasmunster, samen met de andere buslijnen door het buitengebied zoals Hamme-Wetteren, Hamme-Temse"... "Op de voorstedelijke buslijnen van Sint-Niklaas naar Stekene, Sint-Gillis-Waas, Nieuwkerken, De Ster, Waasmunster en Belsele en op de langere lijnen naar Dendermonde en Antwerpen (via Kruikeke) zal elk kwartier een bus rijden". - Deze specifieke maatregelen zijn niet voorzien in het RMP Aalst, en worden best toegevoegd.	neen	neen	We nemen akte van deze intenties van VVR Waasland, maar doen geen uitspraken over lijnvoering vanuit andere vervoerregio's in onze visienota.
18/08/2023	16	a	Officiële adviesinstanties - Agentschap Zorg en Gezondheid	Er zijn geen noemenswaardige verschillen in de netwerken tussen de plannen van de vervoerregio Mechelen en vervoerregio Aalst. Wij hebben dan ook geen opmerkingen	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt.
24/08/2023	17	a	Burgers	Komt er weer een stoptrein naar Aalst vanuit Appelterre of blijft het zo zoals het is?	neen	neen	We vragen in ons RMP een frequentere (2x/u) S-verbinding tussen Geraardsbergen, Ninove en Denderleeuw samen met het optimaliseren van overstapmogelijkheden station Denderleeuw (actie 3.6).
14/09/2023	18	a	Middenveld - VVSG	Het is dan ook niet meer dan logisch dat de gemeenteraad, op een formele wijze, minstens in kennis wordt gesteld van de definitieve beslissing van de minister met betrekking tot de regionale mobiliteitsplannen waarvan de gemeente deel van uitmaakt. Dit zorgt ervoor dat het lokale debat over de plannen wordt gestimuleerd en dat ze, ook lokaal gedragen, kunnen worden uitgerold. Daarom adviseren wij de lokale besturen minstens de kennisgeving van de beslissing over het definitieve regionale mobiliteitsplan te agenderen op de gemeenteraad ter afsluiting van het gemeentelijke besluitvormingsproces.	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt.
14/09/2023	18	b	Middenveld - VVSG	Het label 'autodeelorganisaties' is een beleidsinstrument dat het eenvoudiger maakt om autodelen te stimuleren. Elke aanbieder die het label krijgt, zal immers voldoen aan de minimale voorwaarden van de VVSG en Autodelen.net. Dat biedt de lokale besturen zekerheid en tijdswinst, want zo moet niet elke stad of gemeente het warme water uitvinden.	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt
18/09/2023	19	a	Burgers	In het kader van openbaarheid van bestuur ontving ik graag een lijst van de reguliere bushaltes (bushaltnummer en benaming halte) die in dit ontwerp zouden verdwijnen. Kunt u mij dit overzicht per e-mail opsturen?	neen	neen	Dit is een opmerking op de operationalisering van het openbaar vervoer. Communicatie hierover volgt in het najaar van 2023. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de gewijzigde principes rond het aanbod van openbaar vervoer van een aanbodgestuurd systeem (Basismobiliteit) naar een vraaggestuurd systeem (Basisbereikbaarheid): zie daarover de respectievelijke bepalingen van het Decreet Basisbereikbaarheid: artikel 4, artikel 5, artikel 32 : <a href="https://codex.vlaanderen.be/PrintDocument.aspx?id=1031764&amp;datum=&amp;geannoteerd=false&amp;print=false">https://codex.vlaanderen.be/PrintDocument.aspx?id=1031764&amp;datum=&amp;geannoteerd=false&amp;print=false</a> , en het BVR van 4 september 2020 tot bepaling van de kwaliteitseisen van het kernnet en het aanvullend net : <a href="https://codex.vlaanderen.be/PrintDocument.aspx?id=1033714&amp;datum=&amp;geannoteerd=false&amp;print=false">https://codex.vlaanderen.be/PrintDocument.aspx?id=1033714&amp;datum=&amp;geannoteerd=false&amp;print=false</a> dat het BVR Basismobiliteit van 29 november 2002 heeft opgeheven waardoor onder meer de vroegere normen rond afstanden inzake haltes werden aangepast en vervangen door een streefstand (artikel 16).

28/09/2023	20	a	Officiële adviesinstanties - Provincie Vlaams Brabant Ruimtelijke Planning	Uw adviesvraag werd behandeld door de provinciale dienst Ruimtelijke Planning. Uw dossier geeft geen aanleiding tot specifieke opmerkingen en wordt gunstig geadviseerd	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt
10/10/2023	21	a	Burgers	Als dit openbaar onderzoek is afgerond welke procedure moet dit dan doorlopen en hoe lang zou dit ongeveer duren alvorens er een besluit is? We zagen de brochure van AWW basisprincipes inrichting robuust wegennet regionale en interlokale wegen. Hierin staat als basisprincipe langs interlokale wegen wordt buiten de bebouwde kom een bouwvrije strook voorzien. Via een toekomstig uitvoeringsbesluit een achteruit bouwstrook van 8 meter in te voeren. Onze vraag kan er binnen de bebouwde kom afgeweken worden van deze 8 meter ?	neen	neen	De passage over een bouwvrije strook van 8 meter langs regionale en interlokale wegen gaat over de weggedeelten buiten de bebouwde kom.
9/10/2023	22	a	Burgers	Wij zijn sterk vragende partij naar een carpool- of P+R parking die de hele buurt ontlast. Ik las in het voorlopig ontwerp dat er bekeken wordt of een uitbreiding noodzakelijk is. Wel, wij kunnen bevestigen dat de nood alleen maar zal stijgen en hopen dat u onze input meeneemt in de verdere plannen	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt. Parkeren blijft in hoofdzaak een lokale bevoegdheid, zeker wanneer het om een lokale bestemming gaat. Een carpoolparking op Vlaams of regionaal niveau gaat over samen naar het werk rijden (vb via E40 naar Brussel of Gent). Als vervoerregio staan we in voor afstemming, coördinatie en bijkomend onderzoek (actie 5.2). Ook de in opmaak zijnde Vlaamse visie rondom carpoolparkings en vrachtwagenparkeren wensen we in de regio te implementeren (actie 5.1).
13/10/2023	23	a	Burgers	Wordt het niet tijd om de investeringen in de fietsinfrastructuur in het kader van het bovenlokaal fietsnetwerk, over te hevelen naar vlaanderen en dit niet meer uitsluitend de wegbeheerder te laten doen? want als woon werk fietser gaat het toch te traag vooruit.	neen	neen	Het BFF is een netwerk opgemaakt in samenspraak met de provincies. De werking ervan wordt door de vervoerregio onderschreven en wordt in de toekomst bestendigd op p.21 Visienota: "We geven daarom prioriteit aan de realisatie van het huidige bovenlokale functionele fietsnetwerk (inclusief fietssnelwegen) en de lokale fietsnetwerken binnen onze regio, maar we staan open voor nieuwe inzichten en aanvullingen van het netwerk via de bestaande procedure van de Wijzigingscommissie". Elke wegbeheerder is (juridisch) bevoegd en aansprakelijk voor het beheer van de toegewezen wegen. Een andere overheid mag dus geen werken uitvoeren op bijvoorbeeld gemeentewegen, daarom wordt met het systeem van subsidies gewerkt.
17/10/2023	24	a	Burgers	De bezorgdheid is zeer groot in Moerzeke en Kastel omtrent het voorlopig Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan en het openbaarvervoerplan korte termijn, meer bepaald omtrent de plannen inzake het afschaffen van Lijn 92 met bijhorende alternatief n1. de semi flex-busverbinding. Het vervoerplan korte termijn is zichtbaar uit het Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan Aalst gehaald. Het vervoerplan korte termijn houdt verregaande gevolgen in voor de deelgemeentes van Hamme, Moerzeke en Kastel. Het bezwaarschrift dat voorligt is dan ook in de eerste plaats gericht op de uitsluiting van het vervoerplan korte termijn uit het Regionaal Mobiliteitsplan Aalst. Tijdens de infoavond op 12/10/2023 in Erpe-Mere bleek dat er ooit een burgerbevraging werd georganiseerd. Enkele cijfers: in de vervoersregio wonen 320 000 mensen, de enquête werd verzonden naar 5000 1.56%) mensen waarvan ongeveer 1 500 0.47%) antwoordden. Dit kunnen we bezwaarlijk een burgerbevraging noemen, dit is eerder een steekproef Hieronder een aantal argumenten van het bezwaar tegen het openbaar vervoerplan op korte termijn. Openbaar vervoerplan: korte termijn De timing van de uitrol afschaffen Lijn 92 is bijzonder. De schoolgaande jeugd kocht in augustus en september massaal een schoolabonnement met vervoersaanbod van Lijn 92, een rechtstreekse verbinding vanuit Moerzeke en Kastel naar Dendermonde en Sint-Niklaas. Door de geplande afschaffing van Lijn 92 in januari 2024 (volgens info uit de info-avond op 12/10/2023 in Erpe-Mere) verdwijnt de rechtstreekse verbinding met Dendermonde en Sint-Niklaas wat impliceert dat De Lijn eenzijdig het aanbod wijzigt. Met een overstap op Lijn 91 wijzigt de reistijd voor reizigers richting Dendermonde en Sint-Niklaas maar de prijs van het abonnement blijft wel dezelfde. Attractiepool Dendermonde en Sint-Niklaas (onderwijs, zorg, bedrijven en cultuur) De gemeenschap in Moerzeke en Kastel, een kleine 5000 mensen, wordt door de afschaffing van Lijn 92 afgesneden van de attractiepool Dendermonde en Sint-Niklaas. 5000 mensen, waaronder minder mobiele mensen, maken (of zouden dat graag willen) gebruik van het openbaar vervoer om te kunnen gebruik maken van het aanbod in Dendermonde en Sint-Niklaas. Aanbod zoals de maandagse markt, het treinstation, ... ONDERWIJS Er zijn verschillende secundaire scholen waar kinderen uit Moerzeke en Kastel schoollopen. Het station van Dendermonde of Sint-Niklaas is een startplaats voor treinreizigers richting hoger onderwijs in Gent, Antwerpen en Brussel. De rechtstreekse busverbinding met attractiepool onderwijs Dendermonde en Sint-Niklaas verdwijnt met de afschaffing van Lijn 92. Langere reistijd Een overstap van de flex-busverbinding op het kernnetwerk impliceert een langere reistijd. In het mobiliteitsplan wordt een aanbod flex-bus voorzien in een tijdsvenster van 30 minuten met een overstaptijd van maximum 10 minuten. Boven op de huidige reistijd is dit een eeuwigheid. Het staat vast dat er zal gezocht worden naar een alternatief en dat zal resulteren in een groter autogebruik. Dit staat haaks op de plannen die we lezen in het burgemeestersconvenant die een vermindering van de CO2-uitstoot beoogt van 20% in de gemeente Hamme. Modal shift fiets Er zou een modal shift kunnen plaats vinden richting fiets. In de planningscontext zachte modi lezen we dat het fietspad Hebbestraat – Denstraat zal ontdudd worden. Maar dat is op dit moment nog niet van toepassing. Ook ontbreekt het in de stad Dendermonde, o.a. t.h.v. het station, aan kwaliteitsvolle fietsstallingen. Inzake kwaliteitsvolle fietsstallingen is in de planningscontext niets terug te vinden. Vraggericht investeren in bereikbaarheid	neen	neen	Zie antwoord op advies 5a
17/10/2023	25	a	Burgers	Inhoudelijk zelfde als advies 24a	neen	neen	Zie antwoord op advies 5a
12/10/2023	26	a	Burgers	Hierbij wens ik bezwaar te maken tegen de plannen om het openbaar vervoer in de regio NOG verder af te bouwen van de 1 bus per uur die nu rijdt op de as 92 via Moerzeke. Deze lijn zou vanaf 2024 geschrapt worden zonder volwaardig alternatief terwijl er verschillende mensen in ons dorp volledig aangewezen zijn op de busverbinding. Ik ben er zelf 1 van, het is een schande dat dit er zou komen want U zet ons gevangens in ons eigen dorp. Moeten wij dan laar verhuizen? De uitleg dat er een alternatief a la belbus zal komen is kort gezegd een pleister op een houten been en lost niks op. Altijd op voorhand weten of men weg moet is niet realistisch. Dit plan lijkt mij uitgewerkt door iemand die in zijn leven geen bus genomen heeft. Ik wens mij hier dan ook verder tegen te verzetten en graag had ik vernomen welke stappen wij als inwoners van een zichtbaar inferieur dorp nog kunnen zetten.	neen	neen	Zie antwoord op advies 5a
11/10/2023	27	a	Burgers	Schandalig als die afschaffing van deze bus doorgaat	neen	neen	Zie antwoord op advies 5a

11/10/2023	28	a	Burgers	In het nieuwe vervoersplan heb ik vernomen staat dat vervoer op maat Buggenhout gaat bedienen Maar dat het niet zal tot Gijzegem zal zijn zoals nu maar tot Erpe-Mere; Dat is volgens de routeplanner 39 minuten. Dan moet alles vlot verlopen en 1 busje. Nu zijn er 2 en dat is nodig. DUS HET MOETEN ER 2 BLIJVEN. Want wat gaat het gevolg zijn de reiziger gaat. DIKWILS NIET MEER MEEKUNNEN. Of de heenreis maar niet meer de terugreis of omgekeerd. DAT KAN NIET AANVAARD WORDEN. Ook die 7 kilometer dat de reiziger mag meereijden moet uitgebreid worden. In mijn geval zou dat betekenen als ik naar het ziekenhuis moet eerst met busje naar Buggenhout vanuit Opstal daar de trein nemen die we dan moeten betalen nog tans ik heb abonnement van bus (want bus 245 gaat weg na nieuwjaar tussen Merchtem en Dendermonde alleen nog scholieren rit.) en dan lijn1 nemen of vanuit mijn woonplaats met busje tot Lebbeke daar bus naar Dendermonde en dan busje 1 nemen Nu op 15 minuten DAN 1 UUR minstens maar ik denk eerder 1 UUR kwart of 1 uur 30. En dan mag er niets fout lopen. Het kan toch niet de bedoeling zijn dat we om 7 uur vertrekken voor 1 raadpleging om 10 uur. En wat als de raadpleging uitloopt ?????? OF MOETEN WE ER DAGUITSTAP VAN MAKEN ????? In het weekend zou er geen vervoer op maat zijn dat is iets dat ook niet kan aanvaard worden. Ook vragen de mensen voor lijn 121 terug te gaan naar de regeling van voor 1 juli. PAS DAT NIET AAN IN 2030 MAAR NU. Ook is het onbegrijpelijk dat lijn 92 niet meer zal Moerzeke en Kastel rechtstreeks gaat bedienen maar dat de reizigers gaan moeten overstappen in Hamme nog tans heb ik gelezen wonen daar 4000 mensen;	neen	neen	Zie antwoord op advies 5a
11/10/2023	29	a	Burgers	Niemand begrijpt dat 1 flex bus duurder uitvalt dan 1 semi-flex zelfs de baas van 1 busbedrijf verstaat dat niet. Wij willen geen semi-flex maar 1 FLEX. En ik heb zojuist vernomen dat de 65 plussers geen speciale behandeling gaan krijgen in het vervoer op maat zoals nu en ook gaan moeten overstappen. Ouderen zijn slechter te been. DUS HOUDAAR REKENING MEE. Mensen met sociaal tarief en gratis abonnement moeten ook recht hebben op dat vervoer op maat.	neen	neen	Zie antwoord op advies 5a
20/10/2023	30	a	Officiële adviesinstanties - Provincie Antwerpen Mobiliteit	Het verder afwerken van de F19 tussen Dendermonde en Puurs – Sint-Amands opnemen in het beleidsplan en actieplan.	neen	neen	Zie antwoord op advies 70x
20/10/2023	30	b	Officiële adviesinstanties - Provincie Antwerpen Mobiliteit	De veerdiensten Sint-Amands, Mariekerke en Weert opnemen bij het fietsnetwerk omwille van hun fietspotentieel.	ja	neen	Veerdiensten maken onderdeel uit van het BFF en zitten dus vervat in actie 2.1. In de visienota p.22 onder de alinea "We hebben bij de verdere uitrol van het fietsnetwerk ook bijzondere aandacht voor aanvoerende (boven)lokale routes naar de fietssnelwegen enerzijds, en de continuïteit van verbindingen tussen kernen en attractiepolen anderzijds, ook al behoren delen van zo'n verbinding tot verschillende lagen van het fietsnetwerk." wordt volgende zin toegevoegd: "Zo vormen ook veerdiensten belangrijke schakels in het BFF-netwerk."
12/09/2023	31	a	Burgers	Dat busje van vervoer op maat gaat in wijzerzin rondje rijden Buggenhout - Dendermonde en zo naar Erpe-Mere met vast traject MAAR iemand van Buggenhout moet naar Lebbeke 1 boodschap doen en denkt 30 minuten nodig te hebben ter plaatse MAAR doordat het busje eerst zijn traject moet doen naar Erpe-Mere moet die daar 2 UUR MET ZIJN VINGERS DRAAIEN GEVOLG WAT DOEN JULLIE DE REIZIGER WEGJAGEN en dan is er op termijn geen belangstelling meer en schaffen jullie het af. Aja er is toch geen belangstelling. Maak van iets goed niet iets slecht !!!!!!! Ik weet 1 ding als jullie de plannen moet uitleggen aan de reiziger zoals meer overstappen buslijn weg halte verder voor bus te nemen hoe de vork juist aan de steel zit na nieuwjaar awel ZE GEVEN JULLIE 0 OP 10 HET PLAN HEEFT 9 SLECHTE PUNTEN EN 1 GOED. HERTEKEND DAT PLAN !!!!!!!!!	neen	neen	Zie antwoord op advies 5a
3/10/2023	32	a	Burgers	Zoals de plannen nu op tafel liggen gaat er na 6 januari geen vervoer op maat meer zijn tussen Buggenhout en Opwijk wat jammer is nu is dat wel het geval. Klein voorbeeld waarom die verbinding zou moeten blijven bestaan : in Opwijk is er aansluiting naar Aalst mijn buurvrouw naar dochter woont in Baarddegem nu neemt ze belbus naar Opwijk daar bus 41 op en op minder dan 45 minuten soms op 35 minuten is ze op haar bestemming vanuit Opstal want van Opwijk naar Baarddegem is 10 minuten. Na nieuwjaar zou mijn buurvrouw over Dendermonde moeten daar bus naar Aalst en dan bus naar Opwijk dat is TE GEK en soms ga ik bij mijn neef in Steenhuffel dan neem ik belbus tot Opwijk en daar bus naar Londerzeel want de verbinding met vervoer op maat tussen Buggenhout en Malderen valt ook weg na nieuwjaar met vervoer op maat. Verschillende scholieren gaan met belbus vanuit Opwijk naar Gijzegem en stappen af aan halte Verekenstraat. En zo zijn er nog voorbeelden want Opwijk word vrij veel gevraagd. Het wilt niet zeggen omdat Opwijk Brabant is dat er geen verbinding moet zijn tussen de 2 provincies. Ook de 7 kilometer regel vraag ik om af te schaffen en niet in te voeren zoals van Opstal naar Dendermonde eerst bus naar Buggenhout dan trein de mensen hebben 1 vervoersbewijs voor De Lijn en dan nog eens de trein betalen nee hoor. Hou het zoals nu in naam van de reizigers of 3 bussen nemen voor naar het ziekenhuis in Dendermonde dat is niet verantwoord. Wij wille rechtstreeks. Het zou tof zijn als de verbinding met Malderen ook zou blijven.	neen	neen	Dit is een opmerking op de operationalisering van het openbaar vervoer in VVR Vlaamse Rand. Opwijk, Malderen en Buggenhout behoren tot VVR Vlaamse Rand
10/10/2023	33	a	Burgers	Ik heb vernomen dat er op zaterdag en zondag geen vervoer op maat zal zijn (zoals de belbus) maar alleen nog van maandag tot vrijdag is dat waar ? Ik hoop dat het niet waar is want de belbus heeft ook op zaterdag en zondag veel belangstelling. Het ene weekend meer dan het andere. Dat zou toch ook in het weekend er moeten zijn. Tweede vraag hoe zit het met die 7 km want 1 overstap om naar Dendermonde te gaan zien we niet zten het heeft altijd rechtstreeks geweest. Dan zwijg ik nog maar van naar het ziekenhuis in Dendermonde van bij ons 2 keer overstappen 3 bussen nemen dat is onvoorstelbaar dom.	neen	neen	Dit is een opmerking op de operationalisering van het openbaar vervoer in VVR Vlaamse Rand. Opwijk, Malderen en Buggenhout behoren tot VVR Vlaamse Rand
11/10/2023	34	a	Burgers	Op het ogenblik weten de gebruikers in Hamme van de lijn niet dat er wijzigingen op til zijn.... Er wordt te weinig rechtvaardigheid aan gegeven... ook een vergadering inplannen in Erpe-Mere; is 1u47 min met het openbaar vervoer + geen zekerheid dat je terug thuis geraakt..... Sorry maar kan dan niet wat dichtter ? Aan de haltes de QR code inscannen lukt niet..... Enige duidelijkheid zou opportuun zijn..... zodat er daadwerkelijk voorstellen van reizigers kunnen komen	neen	neen	Zie antwoord op advies 5a

11/10/2023	34	b	Burgers	<p>Ik heb zonet volgende tekst op Facebook "Je bent van Hamme als je" geplaatst..... (voor de reacties en in de hoop dat jullie er rekening mee houden en feedback geven én Hamme toch een beter openbaar bezorgen want dat is heel triestig gesteld)</p> <p>Vanaf januari 2024 werkt De Lijn met hoppingpunten in de vervoersregio Aalst.</p> <p>Bedoeling is beter verbonden zijn voor een duurzame toekomst De Lijn en lokale besturen stemden het aanbod af op wat wij als burgers/reizigers nodig hebben ????</p> <p>Morgenavond 12/10 is er in Erpe-Mere een infocafé waar de verkeersraad de reeds bestaande plannen toegelicht aan de gebruikers van het openbaar vervoer....</p> <p>Op dit moment voorzien bussen 91, 92 en 99 onze gemeente van openbaar vervoer. Deze hebben echter niet allemaal dezelfde reisweg.</p> <p>In Hamme centrum krijgen we volgende lokale Hoppingpunten</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Marktplein (bus 92 - personen die bus 91 nemen hebben geen halte meer Roodkruisstraat wordt niet meer bediend )</li> <li>•Tweebruggenplein (bus 91 - 92 en 99)</li> <li>•Hooirt (bus 91 en 92)</li> <li>•Theet (bus 91)</li> </ul> <p>Verder zijn er nog 3 buurt Hoppingpunten</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Woerzeke Dorp</li> <li>•Woerzeke Kastel</li> <li>•Zogge Centrum</li> </ul> <p>Conclusie van de 8 bestaande haltes in Hamme centrum blijven er 4 haltes over waarvan er slechts 2 aangedaan worden door zowel bus 91 als 92 = 1/4 van het aanbod.</p> <p>Wat met carnaval ? Heel Hamme centrum naar de halte Hooirt ?</p> <p>Het is mij niet duidelijk of de bestaande reiseroutes worden behouden of deze worden aangepast vb bus 91 en 99 doen eveneens halte Marktplein aan (volgens mij niet maar hoop op wijziging.</p> <p>In de deelgemeenten wordt de situatie nog rampzaliger....</p> <p>Mobiliteit is een basisbehoefte -- respecteer dat als overheid/gemeente.</p>	neen	neen	<p>Dit is een opmerking op de operationalisering van het openbaar vervoer. Communicatie hierover volgt in het najaar van 2023. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de gewijzigde principes rond het aanbod van openbaar vervoer van een aanbodgestuurd systeem (Basismobiliteit) naar een vraaggestuurd systeem (Basisbereikbaarheid): zie daarover de respectievelijke bepalingen van het Decreet Basisbereikbaarheid:artikel 4, artikel 5, artikel 32 :  <a href="https://codex.vlaanderen.be/PrintDocument.aspx?id=1031764&amp;datum=&amp;geannoteerd=false&amp;print=false">https://codex.vlaanderen.be/PrintDocument.aspx?id=1031764&amp;datum=&amp;geannoteerd=false&amp;print=false</a>,  en het BVR van 4 september 2020 tot bepaling van de kwaliteitseisen van het kernnet en het aanvullend net :  <a href="https://codex.vlaanderen.be/PrintDocument.aspx?id=1033714&amp;datum=&amp;geannoteerd=false&amp;print=false">https://codex.vlaanderen.be/PrintDocument.aspx?id=1033714&amp;datum=&amp;geannoteerd=false&amp;print=false</a>  dat het BVR Basismobiliteit van 29 november 2002 heeft opgeheven waardoor onder meer de vroegere normen rond afstanden inzake haltes werden aangepast en vervangen door een streefstand (artikel 16). Aan de bushaltes in centrum Hamme wordt niets gewijzigd. Het Openbaar vervoer en haltes in de Biezestraat blijven aanwezig. Halte ziekenhuis in de Hospitaalstraat blijft bestaan.</p>
11/10/2023	34	c	Burgers	<p>Ik ben van oordeel dat men openbaar vervoer moet promoten en beter maken.... Maar sorry met dit vervoersplan promoot men de auto althans in de gemeenten... In steden als Aalst zal het openbaar vervoer beter worden (hoop ik) maar voor deelgemeenten helemaal niet... Mooi voorbeeld hier... Wieze Oktoberhallen hebben geen halte meer.... Dus bezoekers gaan met de auto naar daar; net het tegenovergestelde dan wat men wenst te bereiken</p>	neen	neen	Zie antwoord op advies 19a. De halte Wieze Oktoberhallen blijft bestaan.
11/10/2023	34	d	Burgers	<p>Herstellen van een treinverbinding tussen Dendermonde en Hamme. Hamme - Aalst zou ik langs de N41 verbinden (via de omstrede doortrekking van N41) met een tramlijn in een aparte bedding....</p>	neen	neen	Het RMP wenst een onderzoek naar hoogwaardig openbaar vervoer voor de verbinding Aalst – Dendermonde - Sint-Niklaas (actie 3.10)
11/10/2023	34	e	Burgers	<p>De tramlijn (aparte bedding) met Antwerpen herstellen...</p>	neen	neen	Voor de vervoerregio Aalst zijn de verplaatsingsstromen richting Antwerpen beperkt, zoals weergegeven op p.29 van de visienota. Een betere, rechtstreekse OV-verbinding naar Antwerpen is geen prioriteit voor de regio. Wel wil de vervoerregio met o.a. acties 3.6 en 3.10 inzetten op OV-verbindingen naar naburige vervoerregio's zoals naar de steden Gent, Mechelen en Sint-Niklaas.
16/10/2023	35	a	Officiële adviesinstanties - Agentschap Natuur en Bos	<p>De effecten van het plan voor de discipline biodiversiteit zijn voldoende onderzocht. Er wordt de aandacht gevestigd op mogelijke negatieve effecten van het plan, welke de aandachtspunten zijn en op welke manier kan gemilderd worden.  Het ANB gaat akkoord met de voortoets op de passende beoordeling: het plan op zich zal geen negatieve effecten veroorzaken op de natuurwaarden in de Speciale Beschermingszones en gezien het abstractieniveau zal een grondiger onderzoek weinig bijdragen. Bij een concrete invulling van een actie zullen de effecten grondiger moeten onderzocht worden in een passende beoordeling.  Het ontwerp-MER wordt gunstig geadviseerd.</p>	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt
19/09/2023	36	a	Officiële adviesinstanties - Infrabel	<p>Gezien de centrale ligging van de vervoerregio Aalst in het spoorwegennet wensen we de mogelijkheden op uitbreidingen, aanpassingen en vernieuwingen te behouden. Infrabel vraagt dan ook om een bouwrijpe strook van 10 meter te respecteren langsheen de spoorlijn (langs beide zijden), te rekenen vanaf de vrije rand (dit is op 4,5 meter van de buitenste spoorstaaf of van de onderkant talud als het spoor in ophoging ligt)</p>	neen	neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Het vastleggen van rooilijnbreedtes en bouwrijpe stroken kan niet gebeuren in het RMP. Dit kan enkel gebeuren in andere instrumenten zoals een ruimtelijk uitvoeringsplan en dit is niet de bevoegdheid van de VVR.
19/09/2023	36	b	Officiële adviesinstanties - Infrabel	<p>Overwogen zijn conflictpunten voor het treinverkeer, de dagelijkse hinder die treinen ondervinden ten gevolge van overwegen heeft een groot effect op de stiptheid van de treinen. Hinder aan een overweg geeft vertraging, de trein met vertraging rijdt te laat zijn station binnen, neemt een slot van een andere trein aan het Perron, ... dit zorgt voor een sneeuwval effect van vertragingen. Het is dan ook belangrijk dat er een actief beleid gevoerd wordt inzake het vervangen van deze overwegen, dit kan door fietstunnels, langswegen, bruggen en tunnels waar nodig.  We stellen dan ook voor dat de betrokken gemeenten samen met Infrabel (in het kader van de streefbeeld overwegen) zoeken naar oplossingen voor de overwegen in hun gemeente. We vragen ook aan andere partners (wegbeheerder en dergelijke) om mee te zoeken naar oplossingen voor deze overwegen. In veel gevallen heeft een dergelijke oplossing ook een ruimtelijke component, waar ook de gemeente een actieve rol in kan spelen</p>	ja	neen	Actie 6.6 stelt "Evalueren van alle bestaande treinspooroverwegen in kader van de veiligheid en alle netwerken." In de visienota p.53 bij multimodale benadering voegen we achteraan volgende alinea toe: "Treinspooroverwegen zijn plekken waar de multimodale benadering van het nieuwe netwerk extra aandacht verdient. In kader van stiptheid, veiligheid, modal shift, ... is het belangrijk dat er een evaluatie gebeurt van de nog bestaande overwegen en hoe hiermee om te gaan. Alle beleidspartners (wegbeheerder en dergelijke) zoeken mee naar oplossingen."
19/09/2023	36	c	Officiële adviesinstanties - Infrabel	<p>Binnen de vervoerregio Aalst vormt het knooppunt Aalst ( Albatros) - oprit E 40- Welle-Haaltert een complexe uitdaging. Binnen dit gebied liggen ook nog verschillende overwegen en worden er fietsnelwegen onderzocht. Infrabel vraagt om na te gaan in welke mate de uitdagingen (verbinding Haaltert-Welle), rotonde Albatros, stationsomgeving Haaltert, ... ) in deze omgeving niet samen kunnen onderzocht worden?</p>	neen	neen	De uitdagingen in deze omgeving zijn gekend en resorteren onder diverse acties in het actieplan. Het bundelen van diverse projecten wordt zeker aangemoedigd vanuit de vervoerregio. Dit dient projectgebonden verder te worden onderzocht.

19/09/2023	36	d	Officiële adviesinstanties - Infrabel	De vertakkingen in Wichelen en Sint Gillis vormen een belangrijke bottleneck op het spoorwegennet, met een grote impact op de stiptheid van de treinen. Hier dienen de overwegen te worden vervangen en zal er in de toekomst onderzocht worden hoe de capaciteit van deze vertakkingen kan verbeterd worden.	neen	neen	We nemen akte van deze informatie. Het evalueren van alle bestaande treinspooroverwegen in kader van de veiligheid en alle netwerken wordt opgenomen binnen actie 6.6.
19/09/2023	36	e	Officiële adviesinstanties - Infrabel	De spoorlijn 53 is een belangrijke goederenas (TEN-T corridor <a href="https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html">https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html</a> ). Het lijkt ons nuttig om dit ook mee op te nemen in het mobiliteitsplan van de vervoerregio.	neen	neen	Spoorlijn 53 wordt opgenomen onder actie 7.7 in het kader van de opwaardering van het spoornetwerk in functie van goederenvervoer.
19/09/2023	36	f	Officiële adviesinstanties - Infrabel	Daarnaast plant Infrabel in Dendermonde ook 2 uitwijksporen op deze lijn 53 ten behoeve van het goederenverkeer.	neen	neen	De uitwijksporen op spoorlijn 53 staan opgenomen in de visienota p.58: "Enerzijds kijken we uit naar een stijgend gebruik voor goederentransport van spoorlijn 50/53 Gent-Wetteren-Dendermonde-Mechelen en spoorlijn 50A/90 Gent-Aalst-Denderleeuw-Ninove-Geraardsbergen-Ath dankzij de aanleg van uitwijksporen. Daarnaast bekijken we de mogelijkheden voor de uitbouw van één of twee regionale overslagcentra (ROC) in onze vervoerregio en leggen hiervoor de randvoorwaarden vast"
16/10/2023	37	a	Burgers	In de visienota wordt bij het onderdeel burgerbevraging gesteld dat 5000 willekeurige burgers geselecteerd en aangeschreven werden om een bevraging over de problematiek in te vullen. Hierop kreeg men een respons van 32 %, zijnde zo'n 1600 inwoners. Als je weet dat de betreffende regio zo een 324000 inwoners heeft, gaat het dus om 1,6% van de inwoners die de kans kregen om de enquête in te vullen en ongeveer 0,5% van het aantal inwoners van de regio heeft de bevraging ingevuld. Dit kan men bezwaarlijk een representatief aantal noemen.	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt. Het uitgetekende participatietraject werd door de vervoerregio ondersteund. De 5000 burgers zijn aangeschreven met aandacht voor regionale spreiding en leeftijd. Uit de resultaten blijkt ook dat de groep effectieve respondenten divers is wat betreft deze en andere kenmerken, waardoor die groep als representatief beschouwd kan worden. Ook statistisch gezien is het aantal effectieve respondenten representatief. Bij de standaardwaarden voor foutenmarge (5%) en betrouwbaarheidsniveau (95%) is er eigenlijk maar nood aan 384 respondenten op een inwonersaantal van 324.000. De bevraging in Aalst had 1600 respondenten, wat hier ruimschoots boven zit. Dit betekent dat de resultaten interpreteerbaar zijn met een foutenmarge van 2,44%, en dus erg betrouwbaar zijn.
16/10/2023	37	b	Burgers	Op pagina 36 van de visienota een eerste domper:  Er wordt gesproken over een VoM-bediening tussen Hamme en Moerbeke. Dit op weekdagen van maandag tot en met zaterdag tussen 09u en 17u met een frequentie van 60 min. Wat moet ik mij daarbij voorstellen? Een busverbinding aangezien er ook gesproken wordt over boekingen bij de Hoppincentrale? Wat dan met de reguliere buslijn 92 dit momenteel tussen Sint-Niklaas en Dendermonde rijdt en zo de dorpen Moerbeke en Kastel met beide stadskernen verbindt? Stadskernen waar veel middelbare scholieren uit Moerbeke en Kastel school lopen, of waar de werkende medemens de trein neemt om te gaan werken?	neen	neen	Zie antwoord op advies 5a
16/10/2023	37	c	Burgers	Ik neem de 'scenario's openbaar vervoer op lange termijn' er bij. Op pagina 101 gaan alle alarmbellen rinkelen, op het plannetje met de reguliere lijnen basisbereikbaarheid staat geen lijn meer getekend waar lijn 92 zou moeten lopen, in de tabel op de volgende pagina ontbreekt lijn 92 eveneens. De puzzelstukken vallen in elkaar. Lijn 92 wordt volledig geschrapt. Wie vanuit Moerbeke of Kastel voor 09u of na 17u gebruik wil maken van lijn 91 richting Dendermonde of Sint-Niklaas moet zich al gauw 3 tot 5 km verplaatsen met de fiets of met de auto naar de Hooirt in Hamme. Daar kan men dan de bus nemen naar Dendermonde of Sint-Niklaas. Dit treft 10-tallen tot 100-tallen scholieren die nu de fiets zullen moeten nemen door weer en wind, of 'o ironie' zullen gebracht worden door hun ouders mét de wagen. Net wat men in 1 van de doelstellingen wil vermijden. Ook mensen die op die tijdstippen de bus nemen naar of van hun werk zijn gedoemd om de fiets te nemen of zich een wagen aan te schaffen. Wie zich tijdens de kantooruren (tssn 09u en 17u) wil verplaatsen heeft meer geluk. Die kan gebruik maken van de VoM-verbinding (op vraag of niet?) die dus echt wel 1 keer per uur rijdt (?!?), waarna men dan met een beetje pech in Hamme nog een half uur kan wachten op zijn/haar verbinding richting Dendermonde/Sint-Niklaas. Geduld zal in deze een goede deugd zijn.	neen	neen	Zie antwoord op advies 5a. Het reguliere flexvervoer zal buiten de amplitude van de vaste VoM-lijn geboekt kunnen worden.
16/10/2023	37	d	Burgers	Als ik deze plannen lees worden de strategische doelstellingen 2 (we houden onze steden, dorpen en economische knooppunten vlot bereikbaar) en 7 (we garanderen iedereen de mogelijkheid om zich te verplaatsen) niet gehaald!	neen	neen	Kastel blijft de gehele dag bereikbaar met OV, volgens de bouwstenen en richtlijnen uit het decreet Basisbereikbaarheid. Doelstellingen 2 en 7 gaan over meer dan enkel bereikbaarheid met het Openbaar Vervoer.

18/10/2023	38	a	Officiële adviesinstanties - Departement Landbouw en Visserij	<p>In maart van dit jaar werd het advies van het departement Landbouw en Visserij gevraagd bij het strategisch MER voor het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Aalst. Wij gaven toen volgend advies (ref. 2023_001200)</p> <p><u>Ruimtebeslag</u></p> <p>Het aanpassen van de verkeersinfrastructuur aan de ontwerprijlijnen horend bij de nieuwe wegencategorisering, het ontvlechten van verkeersinfrastructuur, het wegwerken van missing links binnen het fietsnetwerk, het aanleggen van nieuwe fietspaden, het verder uitbouwen van het fietsnetwegennet, het uitbreiden van fietsstallingen aan de stations en het aanleggen/uitbreiden van parkings (randparkings, carpoolparkings, vrachtwagenparkings...) zal een impact hebben op zowel het ruimtebeslag als op de ruimtelijke kwaliteit. Het aanleggen van bijkomende verkeersinfrastructuur heeft een negatieve impact op de mate waarin het gemiddeld bijkomend dagelijks ruimtebeslag dient afgebouwd te worden. Daarnaast zullen deze infrastructuuringrepen zorgen voor bijkomende verharding en dus een negatieve impact hebben op de verhardingsgraad binnen de ruimte voor verkeers- en vervoersinfrastructuur. Het verbeteren van het comfort en de veiligheid van de bestaande fietsinfrastructuur heeft dan weer een positieve impact op de mate waarin binnen het bestaand ruimtebeslag er ruimte voorzien wordt voor duurzame vervoerssystemen. De VVR wil ook consequent inzetten op 'ontharding' waar mogelijk, vb pechstroken/parkerstroken langs gewestwegen, of het hergebruik van een bestaande verharding als fietspad, enz... Reeds verharde zones kunnen onthard worden zodat er geen netto stijging (of zelfs een netto daling) is van de totale verharding binnen het bestaande ruimtebeslag. De visienota haalt aan dat er verder zal ingezet worden op ontharding of beperken van de nodige verharding, zeker bij uitbouw van nieuwe infrastructuur. Bij elke specifieke aanpassing van de verkeersinfrastructuur waarbij inname is van agrarisch gebied (en nog extra bij professioneel uitgebate landbouwpercelen) moet ook rekening gehouden worden met de specifieke lokale situatie. Immers de inname van actief uitgebate landbouwpercelen of doorsnijding van landbouwpercelen met nieuwe weginfrastructuur hebben snel een negatieve impact op de landbouwstructuur door:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Inname van landbouwgrond,</li> <li>2. het vormen van restpercelen die niet meer interessant zijn voor de professionele landbouw of 2 kleinere (moeilijker bewerkbare) percelen die zich vormen,</li> <li>3. het wijzigen van de ploegrichting;</li> <li>4. Het niet meer (gemakkelijk) toegankelijk zijn van de landbouwpercelen met de huidige landbouwmachines.</li> </ol> <p>Bij bepaalde grootte-orde van innames wordt hier best ook rekening gehouden in het toekomstige plan MER.</p> <p>- Vb. een nieuwe wegenis (autoweg, fietsnelweg...) die volledig doorheen actief landbouwgebied wordt voorzien heeft een significante negatieve impact;</p> <p>- Vb. Een bestaande smalle weg van 3/4m doorheen actief landbouwgebied die verbreed wordt met extra afgescheiden fietspaden, grachtensysteem, vergroening, en hierdoor meer dan verdubbelt in breedte heeft ook meer kans op een significante negatieve impact op landbouw. Gelet ook op de doelstelling van Vlaanderen om tegen 2050 de verhardingsgraad in de bestemmingen landbouw, natuur en bos met minstens 1/5 t.o.v. 2015 terug te dringen, vraagt ook het departement Landbouw en visserij om waar mogelijk volledig te ontharden en zo beperkt mogelijk bij te verharden. Dus ook verharding en ontharden mag extra meegenomen worden bij impact ifv Ruimtebeslag.</p> <p><u>Veiligheid</u></p> <p>Volgend puntje wordt opgesomd bij thema veiligheid:</p> <p>- maximaal weren van vrachtverkeer inclusief landbouwvoertuigen uit de kernen van de gemeenten, steden en schoolomgevingen buiten afgesproken tijdsvensters; Indien er veel</p>	neen	ja	Er wordt geen significante impact op landbouw verwacht. Bij ruimteinname van landbouwgronden in een aantal bouwstenen en daaruit voortvloeiende acties kan er weliswaar een inname zijn van landbouwgrond en is lokale impact op de gebruikskwaliteit van de landbouw niet uitgesloten, maar dit is op niveau van de vervoersregio niet significant. Dit zal verduidelijkt worden in het MER bij de effecten op ruimtebeslag en gebruikskwaliteit.
18/10/2023	38	b	Officiële adviesinstanties - Departement Landbouw en Visserij	<p>Wij vragen bijzondere aandacht vragen voor de invloed op de agrarische structuur en de individuele landbouwer door bijkomende grondinname;</p> <p>- Inname van landbouwgrond voor weginfrastructuur en aanhorigheden voor de verschillende transportmodi, zoals waterbuffers, groenbuffers, fietsnelwegen, ... alsook het verder uitbouwen, verbeteren van bestaande infrastructuur</p>	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt.
18/10/2023	38	c	Officiële adviesinstanties - Departement Landbouw en Visserij	<p>Het ontstaan van restpercelen die niet meer interessant zijn voor de professionele landbouwer, door een te kleine resterende oppervlakte of moeilijk bewerkbare percelen door het ontstaan van een onregelmatige vorm.</p>	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt.
18/10/2023	38	d	Officiële adviesinstanties - Departement Landbouw en Visserij	<p>De toegankelijkheid van landbouwpercelen met de huidige landbouwmachines; denk aan de breedte van de wegen, maar ook het weren van landbouwvoertuigen op sommige wegen omwille van verkeersveiligheid, waardoor percelen niet of enkel via een grote omrijweg bereikbaar zijn.</p>	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt.
18/10/2023	38	e	Officiële adviesinstanties - Departement Landbouw en Visserij	<p>Natuurcompensaties opgelegd bij ruimte-innames voor het transportnetwerk kunnen indirect een bijkomende inname van landbouwpercelen met zich meebrengen, net zoals de aanleg van extra afgescheiden fietspaden (incl. bomerij of haag) en een eventueel grachtensysteem.</p>	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt.
18/10/2023	38	f	Officiële adviesinstanties - Departement Landbouw en Visserij	<p>Wij pleiten ervoor dat bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem teruggedrongen wordt en vragen om overmatige verharding in de mate van het mogelijke verwijderen. Vrijgekomen ruimte door vb. ontharding of het opheffen van reservestroken kan ook terug in agrarisch gebruik komen.</p>	neen	neen	Het mobiliteitsplan doet geen uitspraak over de nabestemming van ontharde infrastructuur.
18/10/2023	38	g	Officiële adviesinstanties - Departement Landbouw en Visserij	<p>Wanneer men landbouwwegen wenst in te zetten als autoluwe, alternatieve fietsroutes, benadrukt het Departement Landbouw en Visserij dat er steeds voldoende aandacht dient te blijven voor de oorspronkelijke functionaliteit van de weg. Het gebruik door het landbouwverkeer, als toegang tot de landbouwbedrijven of -percelen, mag niet uit het oog verloren worden.</p>	neen	neen	Het RMP is een strategisch plan dat principes aanreikt. Op basis van de netwerkhierarchie en met het oog op veiligheid zal per project steeds op zoek gegaan worden naar de beste oplossingsrichting.
18/10/2023	38	h	Officiële adviesinstanties - Departement Landbouw en Visserij	<p>Het Departement Landbouw en Visserij vraagt tevens voldoende aandacht voor de gevaren en conflicten tussen het zwaar, breed en moeilijk wendbaar landbouwverkeer en de zwakke weggebruikers. Conflicten tussen de verschillende vervoersmodi dienen zoveel mogelijk vermeden te worden en de veiligheid dient gegarandeerd te worden. Wij vragen dan ook de absolute voorrang voor het beroepsmatig verkeer dat bovendien veel minder geschikte uitwijkmogelijkheden heeft omwille van de beperkte wendbaarheid op de interlokale wegen binnen deze nieuwe gemengde fietswegen/landbouwwegen. We vragen om voldoende en veilige uitwijkzones te voorzien voor fietsers.</p>	neen	neen	Het RMP is een strategisch plan dat principes aanreikt. Op basis van de netwerkhierarchie en met het oog op veiligheid zal per project steeds op zoek gegaan worden naar de beste oplossingsrichting.
18/10/2023	38	i	Officiële adviesinstanties - Departement Landbouw en Visserij	<p>Het Departement Landbouw en Visserij wenst de aandacht te vestigen op de bijkomende druk van zwerfvuil langs de verschillende weginstructuren. Zwerfvuil kan verschillende gevolgen teweegbrengen, gaande van gezondheidsrisico's voor weidedieren, met mogelijks fatale gevolgen, tot schade aan landbouwmachines en potentieel gevaarlijke situaties voor de veiligheid van de landbouwer.</p>	neen	neen	Dit is geen reactie op het regionaal mobiliteitsplan of het MER die voorlagen in dit openbaar onderzoek.

18/10/2023	38	j	Officiële adviesinstanties - Departement Landbouw en Visserij	<p>Verder wenst het Departement Landbouw en Visserij een aantal algemene aandachtspunten te herhalen die relevant zijn bij een verdere uitwerking van concrete acties:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De impact van het plan op landbouw moet voldoende onderzocht worden. Het Departement Landbouw en Visserij kan steeds op basis van een aangeleverde contour in de vorm van een shapefile (polygoon) een landbouwpactstudie opmaken.</li> <li>- De innamen van herbevestigd agrarisch gebied (HAG) moet voldoende gemotiveerd en gecompenseerd worden conform omzending RO/2010/01. (Indien er een planologisch initiatief is)</li> <li>- Er moeten milieudienende maatregelen voorzien worden voor de innamen van professioneel uitgebaate landbouwpercelen.</li> <li>- De opvang en infiltratie van hemelwater moet steeds binnen het plangebied zelf opgenomen worden en op zodanige wijze dat de waterhuishouding van omliggende landbouwgronden er geen nadelige effecten van ondervindt.</li> <li>- Alle nodig bufferzones moeten binnen het plangebied zelf aangelegd worden.</li> <li>- Milieudienende maatregelen met een ruimtelijke impact die uit de uitvoering van het plan voortvloeien, moeten binnen het plangebied zelf uitgevoerd worden of buiten het plangebied zonder de agrarische structuur aan te tasten. Hierbij wordt gedacht aan zaken zoals bos- en natuurcompensaties.</li> <li>- Het Departement Landbouw en Visserij vraagt voldoende aandacht voor de breedte van landbouwwegen, alsook voor de inrichting van bochten en parkeerstroken, zodat die voldoen voor moderne landbouwwerktuigen. Er dienen waar nodig maatregelen genomen te worden om sluipeverkeer op landbouwwegen te verminderen en de omrijfactor voor landbouwverkeer bij het knippen of aanleggen van wegen te beperken (bv. tractorsluizen).</li> </ul>	ja	neen	Eventuele innamen van landbouwgronden of andere functies worden op het strategisch niveau van het RMP nog niet bepaald. Gedetailleerde impactbeschrijvingen met behulp van een LIS zijn dan ook niet mogelijk. De regelgeving terzake, met name de hemelwaterverordening en de watertoets, is altijd van toepassing. Voor de inrichting van landbouwwegen verwijzen we naar de inrichtingsprincipes die in opmaak zijn (geen onderdeel van het plan). Onder actie 6.5 wordt een delectatie toegevoegd: "Gebruik van de principes uit de functietoekeningsplannen als inspiratiebron voor het buitengebied." In de visienota op p.19 voegen we het volgende toe aan de eerste alinea die gaat over landbouwwegen: "Hiertoe stellen we functietoekeningsplannen op in de interlokale mazen in het buitengebied."
18/10/2023	38	k	Officiële adviesinstanties - Departement Landbouw en Visserij	<p>Veiligheid: p. 20 van de visienota stelt "We weren vrachtovervoer inclusief landbouwvoertuigen maximaal uit de kernen van onze gemeenten en steden en de schoolomgevingen buiten afgesproken tijdsvensters. We werken een regionaal vrachtroutenetwerk uit dat de veiligheid en leefbaarheid in de kernen verbetert, de bereikbaarheid van onze bedrijven en industriezones vrijwaart en de mogelijkheid tot bevoorrading blijft garanderen." Hierbij moet er zeker aandacht zijn voor de specificiteit van landbouwverkeer, dat meestal trager is en op kortere afstand rijdt dan vrachtovervoer. Zoals reeds aangehaald in het vorige advies, vraagt het departement Landbouw en Visserij wel dat de vervoerregio Aalst een plan opmaakt waar landbouwvoertuigen wel nog mogen rijden en dat zij nagaan dat de omrijfactor nog aanvaardbaar is. En indien blijkt dat de omrijfactor te groot is, dat zij wel oplossingen zoekt om dit te verbeteren.</p>	ja	neen	Voor de inrichting van landbouwwegen verwijzen we naar de inrichtingsprincipes die in opmaak zijn (geen onderdeel van het plan). Onder actie 6.5 wordt een delectatie toegevoegd: "Gebruik van de principes uit de functietoekeningsplannen als inspiratiebron voor het buitengebied." In de visienota op p.19 voegen we het volgende toe aan de eerste alinea die gaat over landbouwwegen: "Hiertoe stellen we functietoekeningsplannen op in de interlokale mazen in het buitengebied."
18/10/2023	38	l	Officiële adviesinstanties - Departement Landbouw en Visserij	<p>Fiets: "Quick wins kunnen we behalen door fietsverbindingen te voorzien op routes waar geen onteigeningen nodig zijn". Dit klopt in zoverre dat percelen in de open ruimte ook vaak verpacht zijn aan of in gebruik zijn bij landbouwers. De bepalingen van de pachtwet of een andere overeenkomst gesloten met de gebruiker van een perceel zullen steeds moeten gerespecteerd worden, ook als de gebruiker geen eigenaar is.</p>	neen	neen	We nemen akte van deze aanbeveling
18/10/2023	38	m	Officiële adviesinstanties - Departement Landbouw en Visserij	<p>Ruimte: een mobiliteitsplan heeft niet de taak om een volwaardige visie met actieplan uit te werken voor het thema ruimte. Wat het regionaal mobiliteitsplan wel expliciet wil doen, is op basis van de concepten en netwerken die er worden uitgedacht, een aantal sterke conceptuele uitspraken vanuit mobiliteit meegeven aan ruimtelijk beleid. In de visienota wordt gesteld (p. 69):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Daarom vragen we aan het ruimtelijk beleid de ondersteuning om nieuwe woonontwikkelingen en herbestemmingen naar woonfunctie aan een aantal voorwaarden te onderwerpen</li> <li>- We dringen de gemiddelde bijkomende ruimte-inname in de vervoerregio terug tot 0 hectare in 2040, waarbij we bijdragen om tegen 2025 de dagelijkse ruimte inname in Vlaanderen al te beperken tot 3 ha per dag</li> <li>- Enz.</li> </ul> <p>Het departement Landbouw en Visserij is hier zeker voorstander van maar vraagt dat ook de uitvoering van het mobiliteitsplan zelf dit streven naar ruimte-efficiëntie en verminderen van het ruimtebeslag en verharding vooropstaan. Dit wordt verder uitgewerkt in de visienota p. 73 maar beperkt zich tot het dalen en tot nul herleiden van bijkomende verharding. Echter, het verminderen van het ruimtebeslag tot minder dan vandaag en actief ontharden wordt nergens vooropgesteld. Ook bij de operationele doelstellingen lezen we "De verhardingsgraad in de bestemmingen landbouw, natuur en bos is tegen 2050 minstens met 1/5 teruggedrongen ten opzichte van 2015." maar hier worden verder geen acties aan gekoppeld.</p>	neen	neen	In de visienota is de visie op het bedachtzaam omgaan met bijkomend ruimtebeslag en ontharding terug te vinden vanaf p.73. In de actietabel gaan acties 5.3, 8.6 en 8.8 dieper in op het actief doen afnemen van het ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem en het ontharden van o.a. parkeerinfrastructuur en bij de aanleg van Hoppinpunten.
18/10/2023	38	n	Officiële adviesinstanties - Departement Landbouw en Visserij	<p>Conclusie: het departement Landbouw en Visserij heeft geen bezwaren tegen het mobiliteitsplan en de daaruit voortvloeiende acties, maar vraagt om de impact op landbouw minimaal te houden en indien nodig te milderen.</p>	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt.
20/10/2023	39	a	Officiële adviesinstanties - NMBS	<p>NMBS neemt actief deel aan de vervoerregio en beantwoordt verzoeken in overeenstemming met haar Contract van Openbare Dienst en strategie. Indien NMBS-trekker/initiatiefnemer is van een actie, zal NMBS haar rol opnemen als trekker volgens haar eigen strategieën, visies en planning. Het actieplan kan in geen geval een timing opleggen aan NMBS.</p>	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt.
20/10/2023	39	b	Officiële adviesinstanties - NMBS	<p>Stations en stationsomgevingen: NMBS hanteert haar eigen strategieën, visie en timing wat betreft de vernieuwing van stations en stationsomgevingen (autonome toegankelijkheid, onthaal reizigers, fietsenstallingen, autoparkings, ...). - maar streeft wel naar synergie om ook de uitdagingen op vlak van mobiliteit binnen het kader van de RMP's mogelijk te maken.</p>	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt.
20/10/2023	39	c	Officiële adviesinstanties - NMBS	<p>Wanneer er acties (bv. Hoppinpunten, fietssnelwegen...) gepland zijn in of nabij stationsomgevingen, of op grond van NMBS (ook buiten de stationsomgeving) wensen we steeds opgenomen te worden als partner bij de desbetreffende acties.</p>	neen	neen	In de actietabel werd gekozen om enkel de initiatiefnemer te benoemen, zie actieplan p.20: "De initiatiefnemer is de actor die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de actie. Het is deze verantwoordelijke die partners zoekt en het proces/project in gang zet. Dit betekent dat de initiatiefnemer van een actie niet noodzakelijk de trekker noch de financierder is. Het gaat veelomvatter om degene die een inspanningsverbintenis aangaat om het project op te starten en de nodige partners bij elkaar brengt in een projectstuurgroep."

20/10/2023	39	d	Officiële adviesinstanties - NMBS	<p>Contract van Openbare Dienst en vervoersplan</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>NMBS is adviserend lid van de Vervoerregio en deelt de ambitieuze doelstelling om het modale aandeel van alternatieven voor de auto, in dit geval de trein, te verhogen Sinds 01/01/2023 geldt het nieuwe Contract van Openbare Dienst tussen NMBS en de federale overheid. Dit contract loopt tot 2032. NMBS wijst erop dat de acties opgenomen in het mobiliteitsplan niet in tegenstelling mogen zijn met de voorwaarden en richtlijnen die in het Contract van Openbare Dienst zijn opgenomen.</li> <li>NMBS wenst er ook de aandacht op te vestigen dat elke aanvraag tot aanpassing van de diensten voor een bepaalde vervoerregio gevolgen kan hebben voor het hele spoorwegnet en dus voor andere vervoerregio's in het bijzonder. Elk verzoek tot wijziging zal daarom systematisch moeten worden geanalyseerd, met name wat betreft de gevolgen voor de robuustheid van de treinexploitatie en de kosten/baten in de breedste zin van het woord voor alle reizigers.</li> <li>In het Contract van Openbare Dienst wordt onder andere de procedure omschreven voor de aanpassing van het treinaanbod, voor de bediening van een nieuw station of voor de stopzetting van de bediening van een bestaand station. NMBS moet elke 3 jaar een nieuw vervoersplan opstellen en laten goedkeuren door de regering. Het vervoersplan 12/2023-2026 werd inmiddels goedgekeurd door de Raad van Bestuur van NMBS van maart 2023 en door de federale regering op 14 juli 2023. Bijkomende aanpassingen van het aanbod kunnen dus pas bestudeerd worden in het kader van het vervoersplan 12/2026-2029. Ook de eventuele sluiting of opening van stations kan in het kader van het volgende vervoersplan onderzocht worden. NMBS kan geen standpunt innemen over het treinaanbod na afloop van het Contract van Openbare Dienst (na 2032).</li> <li>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.</li> </ul>	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt.
20/10/2023	39	e	Officiële adviesinstanties - NMBS	<p>Actie 2.1: verder vervolledigen van fiets netwerk</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>NMBS kan hierbij betrokken actor zijn aangezien sommige fietsroutes langs stationsomgevingen passeren of over gronden in eigendom NMBS passeren langsheen spoorwegen. Graag ons toevoegen als partner.</li> </ul>	neen	neen	In de actietabel werd gekozen om enkel de initiatiefnemer te benoemen, zie actieplan p.20: "De initiatiefnemer is de actor die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de actie. Het is deze verantwoordelijke die partners zoekt en het proces/project in gang zet. Dit betekent dat de initiatiefnemer van een actie niet noodzakelijk de trekker noch de financierder is. Het gaat veel meer om degene die een inspanningsverbintenis aangaat om het project op te starten en de nodige partners bij elkaar brengt in een projectstuurgroep."
20/10/2023	39	f	Officiële adviesinstanties - NMBS	<p>Actie 2.5: Verder realiseren van het netwerk van fietssnelwegen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>NMBS kan hierbij betrokken actor zijn gezien sommige fietsroutes langs stationsomgevingen passeren of over gronden in eigendom NMBS passeren langsheen spoorwegen. Graag ons toevoegen als partner</li> </ul>	neen	neen	In de actietabel werd gekozen om enkel de initiatiefnemer te benoemen, zie actieplan p.20: "De initiatiefnemer is de actor die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de actie. Het is deze verantwoordelijke die partners zoekt en het proces/project in gang zet. Dit betekent dat de initiatiefnemer van een actie niet noodzakelijk de trekker noch de financierder is. Het gaat veel meer om degene die een inspanningsverbintenis aangaat om het project op te starten en de nodige partners bij elkaar brengt in een projectstuurgroep."
20/10/2023	39	g	Officiële adviesinstanties - NMBS	<p>Actie 2.7: Voorzien van voldoende, comfortabele, gebruiksvriendelijke en veilige stallingen enlaadinfrastructuur voor alle types fietsen.</p> <p>o Deelactie: Stationsstallingen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>woordkeuze. Bij voorkeur 'fietsenstallingen aan stations'</li> <li>NMBS zal hiervoor verder actie ondernemen volgens haar eigen timing en strategie</li> </ul>	ja	neen	In actie 2.7 passen we de deelactie "Stationsstallingen" aan naar "Fietsenstallingen aan stations". We nemen akte van dit standpunt.
20/10/2023	39	h	Officiële adviesinstanties - NMBS	<p>Actie 3.6 "Onderzoek naar verhogen aantal verbindingen en frequenties NMBS."</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>In plaats van "NMBS" stel ik voor om het generiekere "per trein" te vermelden</li> </ul>	ja	neen	In actie 3.6 "NMBS" vervangen door "per trein". Initiatiefnemer blijft wel "NMBS/infra".
20/10/2023	39	i	Officiële adviesinstanties - NMBS	<p>Actie 5.1: Afstemmen van parkeerbeleid op verschillende niveaus (randparkings, P+R, stationsparkings, straatparkeren). Deelactie: Blijvende afstemming tussen NMBS en lokale besturen inzake stationsparkings.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>NMBS zal hiervoor actie ondernemen volgens haar eigen timing en strategie. Wij gaan wel steeds in overleg met de betrokken stad of gemeente wanneer een parking betalend gemaakt wordt.</li> </ul>	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt.
20/10/2023	39	j	Officiële adviesinstanties - NMBS	<p>Actie 9.4: Toegankelijk maken van alle treinstations (fysiek, visueel, auditief, leesbaar).</p> <p>o Deelactie: (geen)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>NMBS zal hiervoor verder actie ondernemen volgens haar eigen timing en strategie</li> </ul>	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt.
20/10/2023	39	k	Officiële adviesinstanties - NMBS	<p>Pagina 63: referentiesituatie</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Lijn 52 is enkel in dienst tussen Puurs en Antwerpen-Zuid</li> <li>Lijn 57 loopt van Dendermonde naar Lokeren (het deel Aalst – Dendermonde is volledig opengebroken)</li> <li>Lijn 82 loopt van Aalst tot Burst</li> <li>Lijn 90 loopt van Denderleeuw tot Ath</li> </ul> <p>Er staat dat de spoorlijnen belangrijke oorzaken zijn van geluidsemissies, maar dat is niet onderbouwd door de bijhorende kaart</p>	neen	ja	Beschrijving van de referentiesituatie zal aangepast worden. Kaart met geluidsbelasting door spoorverkeer wordt toegevoegd.
20/10/2023	39	l	Officiële adviesinstanties - NMBS	<p>Pagina 76: Dieseltractie bij spoor leidt ook tot relatief hogere emissies dan via wegtransport.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wat wordt bedoeld met relatief? Relatief per reizigers km of per afgelegde km?</li> </ul>	neen	ja	Dit betreft goederenvervoer, dus relatief hogere emissies voor tonkm per dieseltrein dan per vrachtwagen, waarbij bij trein ook in rekening gebracht wordt dat de afstand gemiddeld langer is door het nodige voor- en natransport. Dit wordt verduidelijkt in het MER.
20/10/2023	39	m	Officiële adviesinstanties - NMBS	<p>Pagina 94: Denderleeuw heeft met haar station een centrale positie op de snelle treinverbinding Gent-Brussel, de treinverbinding Kortrijk-Oudenaarde-Zottegem-DenderleeuwBrussel en op de tragere verbinding Aalst-Ninove.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Verduidelijken Gent – Aalst – Brussel (via L50).</li> <li>Er is geen verbinding Aalst – Ninove meer</li> </ul>	neen	ja	Dit wordt verduidelijkt in het MER.

20/10/2023	39	n	Officiële adviesinstanties - NMBS	<p>Pagina 198: de regio vraagt bijkomende investeringen voor het treinnet en wenst daartoe meerdere onderzoeken op te starten, o.a. vlottere (frequenter of snellere) verbindingen naar grootstedelijke gebieden Gent, Antwerpen en Brussel vanuit de verschillende stations.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Waarom staat deze actie in oranje onder klimaatmitigatie?</li> <li>• Idem met actie 3.6 -&gt; Het verhogen van de frequentie heeft immers als doel om het aantal treinreizigers te laten toenemen, en zo de modal aandeel te verhogen. Dit zou een positief effect moeten hebben op klimaatmitigatie</li> </ul>	neen	ja	Het uitvoeren van studies of onderzoek op zich heeft geen impact op het milieu. Dit wordt aangepast in het MER.
20/10/2023	40	a	Middenveld - OKRA Grembergen	<p>Wij vinden het een noodzaak dat lijn 91 behouden blijft!  Vele Grembergenaren pleiten voor de aanpassing van het tracé van lijn 68.  Vroeger reed die bus via de Bakkerstraat maar door "de knip" is dat niet meer mogelijk en dus volgt die vanaf de Gaverstraat identiek hetzelfde traject als de lijnen 91 en 92.  Een alternatief zou kunnen zijn dat die bus van de rotonde aan de Zogse baan zou rijden langs de Vijfbunderstraat, Bakkerstraat, Klein Zand en Zeelse Baan met stopplaatsen aan het kruispunt Vijfbunderstraat en Bakkerstraat (waar nu een belbus stopt) aan het kruispunt Bakkerstraat en Klein Zand (in die omgeving was voorheen een stopplaats) en aan het kruispunt Klein Zand en Zeelse Baan (Aan Lidl, waar een tijdelijke stopplaats was tijdens de omleiding door de wegeniswerken op het Groot Zand)</p>	neen	neen	Zie antwoord op advies 5a
17/10/2023	41	b	Middenveld - TLV	<p>Een eerste belangrijk bezwaar betreft de invoering van een vrachtroutenetwerk zoals voorzien op onder andere pagina 59 van de visienota. Bij het uitwerken van een vrachtroutenetwerk vertrekt men stevast 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 wordt op het allerhoogste niveau (Europese Unie) als een topprioriteit naar voren geschoven via de Green Deal en de maatregelen van Fit for 55. Concreet krijgt de sector van het goederenvervoer over de weg de bindende doelstelling om tegen 2030 55% minder CO2 uit 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 concreet in kaart gebracht. Op deze manier kan er dus op geen enkele manier een afweging gemaakt worden tussen de verschillende belangen, die tot een weliswaar tegen strijdige conclusie zouden kunnen leiden, en tot een andere beleidsmaatregel als beste oplossing dan de introductie van vrachtroute netwerken.</p>	neen	neen	VRN focust op ontsluiting van regionale bedrijventerreinen. De uitgangspunten van het vrachtroutenetwerk gaan uit van een bundeling van de vrachtroutes om het vrachtverkeer zo snel mogelijk te ontsluiten naar het hoofdwegennet zonder doorheen kwetsbare doortochten te rijden. De stimulering van het gebruik van het vrachtroutenetwerk wordt in het verkeersmodel gesimuleerd door weerstanden in te bouwen op het onderliggend wegennet (vnl. op doortochten door woonkernen). In de sMER werden de daaruit voortvloeiende wijzigingen voertuigkilometers op het hoofd-, resp. onderliggend wegennet berekend, en op basis daarvan ook de te verwachten wijziging in CO2-uitstoot.
17/10/2023	41	c	Middenveld - TLV	<p>TLV vreest dat een vrachtroutenetwerk helaas ook impliceert dat bepaalde wegen niet meer voor vrachtwagens toegankelijk zouden worden. Dan hebben we het over het weren van het doorgaand vrachtverkeer in de kernen. Zo is bijvoorbeeld op de kaart van het vrachtroutenetwerk de N445 helemaal niet ingekleurd terwijl er wel degelijk langsheen deze weg grotere winkels gelegen zijn die enkel met een vrachtwagen optimaal én efficiënt beleverd kunnen worden.</p>	neen	neen	Het regionaal vrachtroutenetwerk ontsluit en verbindt bedrijventerreinen met een regionale vervoersvraag met het hogere wegennet en met logistieke knooppunten. Het doel is om vrachtverkeer te kanaliseren en kwetsbare omgevingen, zoals kernen, zo veel mogelijk te vrijwaren van hinder door vrachtverkeer (zie visienota p.59). Het regionaal vrachtroutenetwerk bestaat uit drie wegcategorieën en vormt rasters op de hoofdvachtroutes en regionale vrachtgeleidingsroutes en boomstructuren op de aanrijroutes wegcategorieën (zie p.59-62). Het is vervolgens aan de lokale besturen om lokale vrachtroutes aan te takken op het regionale vrachtroutenetwerk, dit maakt geen onderdeel van het regionaal mobiliteitsplan. Zo wordt er een duidelijk onderscheid gemaakt tussen vrachtroutes met een verbindingfunctie (hoofdvachtroutes en regionale vrachtroutes) en routes met louter een bestemmingsfunctie voor vrachtverkeer (aanrijroutes en lokale vrachtroutes). De N445 heeft geen functie voor het ontsluiten van regionale bedrijventerreinen richting het hoger wegennet.
17/10/2023	41	d	Middenveld - TLV	<p>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 door de transport onderneming, de invloed op rij- en rusttijden en het mogelijke risico op het inzetten van meerdere voertuigen in plaats van één vrachtwagen. Al deze gevolgen moeten grondig tegen elkaar afgewogen worden. Slechts op basis van deze analyse kan een weloverwogen maatregel beslist worden.</p>	neen	neen	Methodiek verwijst duidelijk naar aanvaardbare omrijfactoren. 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 bedrijventerrenen 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.
17/10/2023	41	e	Middenveld - TLV	<p>TLV is daarom van oordeel dat op de wegen waarop vandaag vrachtwagens toegelaten zijn, de regel moet zijn dat die ook in de toekomst openstaan voor vrachtwagens. Daarnaast wijst TLV op het mogelijke risico op discriminatie tussen enerzijds vrachtwagens en anderzijds landbouwtractoren. Ook met deze laatste categorie voertuigen wordt er goederenvervoer over de weg gedaan. Het zou onaanvaardbaar zijn mochten op bepaalde wegen wel nog landbouwtractoren en niet meer vrachtwagens toegelaten zijn, omdat ze net dezelfde kenmerken hebben en dezelfde capaciteit tot vervoer van goederen hebben qua volumes en gewicht.</p>	neen	neen	Zoals beschreven in de visienota p.59 is het doel van het vrachtroutenetwerk om bedrijventerreinen en logistieke knooppunten te ontsluiten en onderling te verbinden, het vrachtverkeer te kanaliseren en kwetsbare gebieden te vrijwaren van hinder door vrachtverkeer. "Zo kan er een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen vrachtroutes met een verbindingfunctie (hoofd- en regionale vrachtroutes) en routes met louter een bestemmingsfunctie voor vrachtverkeer (aanrijroutes en lokale vrachtroutes)." (p.59). Het vrachtroutenetwerk heeft de bedoeling om vrachtverkeer op langere afstand te leiden over hoofdvachtroutes en regionale vrachtroutes, wegen die een vlottere doorstroming kennen dan de wegen met een lagere wegcategorie met veel start en stop. Lokaal vrachtverkeer kan nog steeds zijn bestemming bereiken via de lokale vrachtroutes.
17/10/2023	41	f	Middenveld - TLV	<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. Dit zal onder meer het geval zijn in eerder aangehaald voorbeeld van de winkels die langsheen de N445 gelegen zijn. Het is in de goederenvervoersmarkt eerder regel geworden dat een vrachtwagen deelladingen heeft. Op die manier ontstaat een regionale rit, waarbij binnen de vervoersregio misschien wel vijf of meer losplaatsen en evenveel laadplaatsen zullen moeten aangedaan worden. In bepaalde gevallen zal de stop net buiten de vervoersregio gelegen zijn. Wie de logica van de aanrijroutes oplegt, houdt geen rekening met deze realiteit, en stuurt de vrachtwagen telkens weer naar het hoofdwegennet. Hierdoor ontstaan zeer belangrijk omwegen op deze dagelijkse route. De impact van een dergelijke invoering van het vrachtroutenetwerk is evenwel niet berekend. TLV concludeert dat de extra omwegen niet op hun klimaat effect zijn bestudeerd.</p>	neen	neen	Het bundelen van goederenstromen en ritten om lege ritten tegen te gaan is een goede zaak. Ook hier is een goed locatiebeleid een belangrijke randvoorwaarde (zie visienota hoofdstuk 3.8). Het bundelen van bedrijventerreinen op goed ontsloten locaties en het uitdooven van slecht ontsloten bedrijventerreinen zal er voor zorgen dat er ook efficiëntie ontstaat voor het transportverkeer. Nu is er nog teveel een vraagvolgend beleid dat moet worden opgelost met extra infrastructuur. Deze visie is ook opgenomen in de visienota p.72-73: "Als er in vervoersregio Aalst nog nieuwe bedrijventerreinen ontwikkeld zouden worden, en een locatie met de mogelijkheid tot goederenvervoer via spoor of water is geen optie, dan worden deze alleen ontwikkeld rechtstreeks langs het vrachtroutenetwerk of eenvoudig met het vrachtroutenetwerk verbonden via aanrijroutes om de hinder door vrachtverkeer zo veel mogelijk in te perken en tegelijk de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen te blijven garanderen." en "Zonevreedde bedrijven wensen we vanuit mobiliteitsopgong maximaal te laten uitdooven als de opportuniteit zich hiertoe aandient. Deze kunnen in functie van de verkeersveiligheid een plaats krijgen op een nieuwe, meer strategisch gelegen locatie".

17/10/2023	41	g	Middenveld - TLV	Op de kaart vrachtrouten staan heel wat wegen die vandaag ook door vrachtwagens gebruikt moeten worden, niet ingekleurd. Hierdoor wordt het statuut van deze wegen heel twijfelachtig. In veel gevallen gaat het over wegen die een belangrijke verbindende functie hebben, niet alleen binnen de vervoersregio maar ook om de vervoersregio te verbinden met andere bestemmingen. Indien deze gewestwegen in de toekomst verboden zouden worden voor alle vrachtverkeer behalve het bestemmingsverkeer, dan zou dit leiden tot zeer grote omwegen voor de fijnmazige distributie van goederen. Een vrachtwagen die zich in de regio voort beweegt, heeft heel vaak goederen aan boord voor meerdere bestemmingen in de regio. Op vandaag wordt er altijd gekozen voor de kortste en snelste weg van de ene bestemming naar de andere. Samen met een hoge beladingsgraad van het voertuig garandeert dit niet alleen een efficiënte logistieke operatie inzake de kostprijs van de goederen die ter bestemming moeten aankomen. Het zorgt er bovendien ook voor dat er zo weinig mogelijk lege kilometers worden gereden. Mochten meerdere wegen verboden worden voor vrachtverkeer, dan zou een voertuig telkens van een bepaalde bestemming moeten terugrijden naar het hoofdwegennet om van daaruit via een van de hoofdwegen weer een andere bestemming te kiezen, en zo telkens via een lus een belangrijke omweg moeten maken. Dit zorgt voor een zeer grote toename van de inefficiëntie, van de kosten, en ook van de uitstoot. Zelfs wanneer alle vrachtwagens ooit zero emissie voertuigen zullen zijn, dan nog zorgt dit voor een ongewenste extra verbruik van energie.	neen	neen	De doelstelling van het vrachtrouten netwerk is om de goederenstromen efficiënter af te wikkelen, waarbij de nadelige effecten op kernen, school- en woonomgevingen zo maximaal mogelijk beperkt worden. Daarom werken we niet alleen met hoofdroutes maar ook met aanrijroutes. Deze moeten ervoor zorgen dat verkeer van en naar bedrijvzones zo snel en veilig mogelijk toegeleid worden naar het hoger wegennet. Dit wil niet zeggen dat een niet selectie van een weg betekent dat alle vrachtverkeer geweerd wordt. Herkomst- en bestemmingsverkeer is er toegelaten, maar het is niet de bedoeling om het doorgaand verkeer te faciliteren.
17/10/2023	41	h	Middenveld - TLV	TLV is bevreesd dat de niet-selectie van een weg binnen één van de netwerken de facto zal betekenen dat vracht er geweerd wordt. Tonnage beperkingen invoeren op bepaalde wegen, zelfs indien gecoördineerd op een regionaal vlak met andere gemeenten, lijkt te zullen leiden tot het weren van bepaalde voertuigen op bepaalde plaatsen. Op die manier lijkt op het eerste gezicht de verkeersleefbaarheid toe te nemen op die locatie. Het is evenwel perfect mogelijk dat dit soort maatregelen, wanneer ze het bestemmingsverkeer treffen, net leiden tot meer bewegingen van vrachtoertuigen. Het is namelijk niet uitgesloten dat de lading van één zwaar voertuig wordt herverdeeld over meerdere lichte voertuigen, voor wie geen tolheffing geldt. Het is niet aangetoond dat dit inzake verkeersveiligheid een betere oplossing is, wel integendeel. Met name bij de lichte vrachtoertuigen is er in de statistieken inzake betrokkenheid bij verkeersongevallen een zeer duidelijke stijging vast te stellen, terwijl de trend voor vrachtwagens op lange termijn een duidelijk dalende trend laat zien.	neen	neen	We nemen akte van het standpunt. In het RMP wordt geen visie ontwikkeld rond het overliden van vracht naar kleinere voertuigen. De doelstelling van het vrachtrouten netwerk is om de goederenstromen efficiënter af te wikkelen, waarbij de nadelige effecten op kernen, school- en woonomgevingen zo maximaal mogelijk beperkt worden. Daarom werken we niet alleen met hoofdroutes maar ook met aanrijroutes. Deze moeten ervoor zorgen dat verkeer van en naar bedrijvzones zo snel en veilig mogelijk toegeleid worden naar het hoger wegennet. Dit wil niet zeggen dat een niet selectie van een weg, betekent dat alle vrachtverkeer geweerd wordt. Herkomst- en bestemmingsverkeer is er toegelaten, maar het is niet de bedoeling om het doorgaand verkeer te faciliteren.
17/10/2023	41	i	Middenveld - TLV	Het onderdeel over een beleid voor vrachtwagenparkeren maakt de verkeerde assumptie dat er slechts twee soorten vrachtwagens in de regio voorkomen. Naast de lokale vrachtwagenchauffeur en de vrachtwagen die de regio gebruikt om door te rijden, zijn er ook talloze vrachtwagens die hun goederen moeten laden of lossen in de vervoersregio en dus ook voorafgaand hieraan of volgend hierop de wettelijke regels met betrekking tot rij en rusttijden moeten respecteren. Er is echter op geen enkele manier een kwantificering gemaakt van het aantal vrachtwagens, waardoor het onmogelijk is om de precieze parkeernoden te voorspellen. TLV gaat er alvast vanuit dat er een heel grote spreiding is over de gehele vervoersregio. Het is niet mogelijk om die noden te concentreren op een klein aantal plaatsen. Ook de suggestie met betrekking tot het laten parkeren op de bedrijventerreinen is niet concreter gemaakt. Hierdoor is het onmogelijk om te kunnen evalueren welke de bestaande capaciteit is.	ja	neen	Het klopt dat het (inter)nationaal verkeer dat laadt en lost in de VVR een belangrijke categorie van vrachtverkeer is. We nemen deze derde categorie, naast lokale vrachtwagens en doorgaand vrachtverkeer, bijkomend op in de visienota. In de visienota p.43 in de derde alinea, herformuleren we de eerste zinnen naar "...aan de verschillende noden van het doorrijdende internationale vrachtwagenvervoer, van (inter)nationale vrachtwagens met herkomst of bestemming in onze regio, en van lokale vrachtwagenchauffeurs. De eerste categorie heeft baat bij een oplossing langs de hoofdwegen, de tweede categorie bij een oplossing nabij herkomst of bestemming. Voor dit laatste ligt er in eerste instantie een verantwoordelijkheid bij de bedrijven zelf. De lokale chauffeurs ..."
17/10/2023	41	j	Middenveld - TLV	TLV krijgt alvast het signaal van haar leden dat het voor bedrijven zeer moeilijk is om te terreinen te verwerven waarvan het doel onder meer het stallen van vrachtwagens is. Met name de lokale overheden zelf staan hier zeer weigerachtig tegenover. TLV wijst er op dat het vrachtverkeer de komende jaren volgens alle voorspellingen verder zal toenemen. De lokale overheid moet dus niet alleen het huidige tekort opvangen, maar ook de voorspelde toename aan vrachtwagens een plaats geven wanneer die niet aan het rijden zijn. De visie om waar mogelijk de nood aan bijkomende parkings te minimaliseren, is volledig contradictoerisch aan de realiteit waarmee onze leden dagelijks geconfronteerd worden. Er is op vandaag al een manifest tekort aan goede parkeerplaatsen met adequate voorzieningen overal in Vlaanderen.	neen	neen	Deze kwantificering vormt een onderdeel van het onderzoek dat voorgesteld is in actie 5.4 van de actietabel.
17/10/2023	41	k	Middenveld - TLV	TLV verwijst ook specifiek naar de talrijke vrachtwagenchauffeurs die, over de hele vervoersregio verspreid, hun woning hebben. Op vandaag wordt de vrachtwagen bij gebrek aan alternatief zeer vaak in de buurt van die woning geparkeerd. Alhoewel dit in de meeste gevallen gebeurt binnen een compleet correct juridisch kader en zonder hinder voor omwonenden, begrijpt TLV dat het de bedoeling is van de vervoersregio om dit fenomeen aan te pakken in eerste instantie door dit op bestaande private bedrijventerreinen af te wikkelen. Helaas zijn deze terreinen nagenoeg onbeschikbaar. Overheden zullen dus deze terreinen ter beschikking moeten stellen. De operationele doelstelling om het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem te herleiden naar nul tegen 2050 maakt deze oefening zo mogelijk onrealiseerbaar. Bovendien is het onaanvaardbaar dat langsparkeren buiten de bebouwde kom overal er definitief verboden zou worden. Dergelijk verbod is voor TLV enkel aanvaardbaar op die plaatsen waar de weginfrastructuur dit ook daadwerkelijk verantwoordt met het oog op de verkeersveiligheid.	neen	neen	Het onderzoek naar geschikte locaties voor vrachtwagenparkeren in de regio kan gevat worden door het onderzoek dat is voorgesteld in actie 5.4 van de actietabel.
17/10/2023	41	l	Middenveld - TLV	In dit verband wijzen we er ook op dat een gecentraliseerde parking de problematiek voor lokale chauffeurs niet zou verkleinen. De afstand van de woning van de chauffeur tot de geparkeerde vrachtwagen zal hierdoor soms zeer groot worden, en het bereiken van de vrachtwagen met het openbaar vervoer voor de chauffeur is vaak helemaal geen optie. Vrachtwagenritten beginnen typisch morgens heel vroeg, nog voor dat openbaar vervoer is opgestart. In veel gevallen beschikt de chauffeur niet over een alternatief om zich naar de vrachtwagen te begeven. Ook de reistijd van de ene kant van de vervoersregio naar een eventueel centraal geparkeerde terrein voor vrachtwagens zal aanzienlijk zijn gezien de relatief grote afstand. Deze aspecten hypothekeren fundamenteel het succes van een gecentraliseerde vrachtwagen parking voor lokale chauffeurs.	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt.
17/10/2023	41	m	Middenveld - TLV	De politieke wens om het goederenvervoer meer via het spoor en via de binnenvaart te laten verlopen, is in grote mate gebaseerd op de wens om de uitstoot van deze vervoersmodi te verkleinen boven de uitstoot komende uit vrachtwagens. Het is onjuist om deze assumptie naar de toekomst onverkort vast te houden. Nu al verloopt meer dan 90% van het goederenvervoer over de weg in België met vrachtwagens die beantwoorden aan de strengste euro 6 norm inzake uitstoot. In de komende jaren zal het goederenvervoer over de weg in zeer sterke mate decarboniseren. Dankzij een gerichte 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. Twee andere motieven om de modal shift te bepleiten, zijn de verkeersveiligheid en de files. Nochtans blijkt uit jarenlange tellingen dat niet het vrachtverkeer, maar wel het personenverkeer de belangrijkste component is van de dagelijkse files. Dit mocht ook duidelijk blijken tijdens de covidcrisis. Toen was er maandenlang van congestie geen sprake, terwijl het goederenvervoer over de weg zo goed als normaal verliep. Inzake verkeersveiligheid scoort de vrachtwagen per kilometer daarnaast overduidelijk veel beter dan de personenwagen. Dit goed rapport heeft ongetwijfeld te maken met het feit dat vrachtwagenchauffeurs een permanente bijscholing volgen en als professionals nog beter hun best doen om veilig te rijden	neen	neen	Het is een duidelijke keuze die deze en vorige Vlaamse regeringen gemaakt hebben om een verschuiving van goederenvervoer op de weg naar de binnenvaart te faciliteren. Daarnaast ondersteunt Vlaanderen innovatie om de binnenvaart te verduurzamen. De beleidsambitie voor een modal shift naar spoor en binnenvaart is niet alleen bedoeld om emissies te verminderen, maar ook om de ruimte efficiënter te gebruiken, capaciteit vrij te maken op de snelwegen, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid te verhogen.

17/10/2023	41	n	Middenveld - TLV	Het is een verkeerde assumptie dat een correcte tolheffing het vrachtverkeer kan sturen al naar gelang het gewenst gebruik van de wegen. TLV verduidelijkt dat bijna de helft van de kosten verbonden aan een vrachtwagen gerelateerd zijn aan het loon van de chauffeur. De vertraging die men dreigt op te lopen is dus een veel belangrijkere factor voor de keuze van de route dan het al dan niet toelichtend zijn van een bepaalde weg. De eventuele invoering van een gedifferentieerde tolheffing afhankelijk van de weg waarop een vrachtwagen rijdt, zal niet tot effect hebben dat men bepaalde wegen vermijdt. Het is derhalve correct om aan te nemen dat het verkeer dat op onderliggend wegennet zit, dit doet omwille van specifieke redenen die te maken hebben met de bestemming of de oorsprong van de rit in kwestie. Zelfs indien men bepaalde routes die vandaag gratis zijn, betalend zou maken, dan zou dit voor de keuze van de route nog geen rol spelen.	neen	neen	We doen geen uitspraak 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.
17/10/2023	41	o	Middenveld - TLV	Ook de achtergrond van de Europese wetgeving terzake is zeer bepalend, waarbij een lidstaat niet zomaar bepaalde routes kan goedkoper of duurder maken. Enkel daar waar bewijs is van congestie kan men de route duurder maken, en dan nog enkel op specifieke momenten. Op andere momenten moet de tol dan weer lager zijn.  Een vermeende verschuiving van het vrachtverkeer naar het onderliggend wegennet wordt op geen enkele manier onderbouwd met beschikbare gegevens uit de kilometerheffing voor vrachtwagens. De data van de OBU's is vrij ter beschikking en stelt onderzoek in staat dat perfect het onderscheid kan maken tussen enerzijds doorgaand verkeer op een bepaalde weg dat er de bestemming of de oorsprong niet heeft, en anderzijds verkeer dat wel degelijk een operatie van laden of lossen in een bepaalde zone langs een bepaalde weg heeft. TLV aanvaardt de logica dat sluipverkeer, waarbij het weggebruik enkel de bedoeling heeft om de betaling van tol te ontlopen, aangepakt dient te worden. Dit kan dan door het toelichtend maken van deze weg, waardoor deze route niet meer als uitwijkroute genomen wordt. Indien er geen bewijs is van sluipverkeer, dan is de uitbreiding van het toelichtend netwerk of eerder welke andere maatregel die op het onderliggend wegennet vrachtverkeer bemoeilijkt, voor TLV onaanvaardbaar en ook niet objectief onderbouwd. Zo'n beslissing dreigt vooral de bestemming van de goederen, met name de lokale handelaar, de lokale industrie, en dus de lokale welvaart te treffen.	neen	neen	Zie antwoord op advies 41n
17/10/2023	41	p	Middenveld - TLV	Het toevoegen van zones rond schoolomgevingen tijdens het begin en het einde van de schooltijd aan zones waar geen vrachtwagens welkom zijn, is een extreem vergaande maatregel, rekening houdend met de (grote) spreiding van de schoollocaties. Los van alle andere rechtstreekse gevolgen van de invoering van een verbod in schoolomgevingen voor vrachtwagens, antwoord de vervoersregio niet op de centrale vraag waar de vrachtwagens zouden moeten gestald worden tijdens de momenten van deze verboden.	neen	neen	Zie antwoord op adviezen 41i, 41j en 41k
17/10/2023	41	q	Middenveld - TLV	Het document Plan-MER is zeer summier voor wat betreft het onderdeel klimaatimpact. Er wordt met betrekking tot de vrachtroutenetwerken geen enkele berekening voorgelegd. Er is geen enkele assumptie gebeurd met betrekking tot de impact van de omrijkmeters. Zonder die basis is het niet mogelijk om een positief globaal effect op het klimaat te garanderen. TLV concludeert dat die afweging niet cijfermatig werd onderbouwd	neen	neen	Het belangrijkste principe van het vrachtroutenetwerk, nl. alle vrachtverkeer zo snel mogelijk naar de hoofdroutes sturen, zit vervat in de doorrekeningen met het verkeersmodel, voor zowel personenwagens als vrachtwagens.
17/10/2023	41	r	Middenveld - TLV	Tot slot wordt in de visienota wordt ook gesteld dat goederen in de stad vanaf 2025 alleen nog worden vervoerd als dit gebeurt zonder uitstoot. Dit impliceert dat de vervoersregio hiermee sneller gaat dan wat op Vlaams niveau nu als streefdoel wordt gesteld, nl. uiterlijk 2035 volledig emissievrij. Zelfs Nederland waar lange tijd 2025 als streefdatum vooropstelde, is ondertussen opgeschoven naar 2030 wanneer enkel emissievrij transport in de binnensteden nog toegelaten is. Door vast te houden aan 2025 wordt aan ondernemers een onredelijk zware opgave gevraagd.  Het gaat namelijk niet alleen om regulier goederentransport, het gaat om alle bestel- en vrachtwagens. Ook de lokale loodgieter, marktkoopman en klusjesman zal moeten elektrificeren. Iedereen kan over een paar jaar vast wel een elektrische bestelbus of truck kopen, maar de aanschafprijs en de tijd die het kost om te laden – als dat al op de gewenste locatie mogelijk is – zullen fors impact hebben op de bedrijfskosten.  Voor het goederenvervoer komt daar nog bij, dat een elektrische vrachtwagen ook moet kunnen snelladen, want de actieradius is te laag om een hele dag te kunnen rijden. Het ziet er niet naar uit dat op het vlak van actieradius of netcongestie binnen een paar jaar al enorme slagen gemaakt worden. Transportondernemers en andere gebruikers van bestelauto's in binnensteden worden wel opgezegd met het probleem, maar hebben weinig invloed op de oplossing. We moeten vaststellen dat de nota op dit vlak ook geen enkele concrete doelstelling oplegt inzake laadinfrastructuur voor vrachtwagens.	neen	neen	In de visienota hoofdstuk 3.7 staat op p.40 de ambitie van de vervoersregio om emissiearm te worden. Daarmee onderschrijft de vervoersregio de Vlaamse doelstelling om tegen 2025 het gebruik van voertuigen op klassieke brandstoffen in de stadscentra te halveren.
17/10/2023	41	a	Middenveld - TLV	Voorafgaandelijk aan onze inhoudelijke bezwaren, wil TLV er op wijzen dat herhaaldelijk in het Vlaamse regeerakkoord en in assumpties van het regionaal plan het goederenvervoer (impliciet) samen wordt besproken met het personenvervoer. Dit strookt evenwel absoluut niet met de realiteit. Het goederenvervoer vertrekt vanuit een totaal andere dynamiek dan het personenvervoer, en vraagt ook voor een totaal andere aanpak dan het personenvervoer. Elke verplaatsing van goederen is per definitie een afgeleide van een economische beslissing, en uiteindelijk is elk van deze beslissingen te herleiden tot elk van ons als consument. Nog nooit hebben goederen beslist om zichzelf te verplaatsen van A naar B. Evenzeer heeft ook nog nooit een transportonderneming beslist welke goederen verplaatst moeten worden en naar waar. Het zijn uiteindelijk wij allemaal die het goederenvervoer genereren. We willen bovendien dat die goederen heel goedkoop (of zelfs gratis!) tot bij onze eigen voordeur komen. Het goederenvervoer is dus niet een "zij, de storende vrachtwagen", maar "wij moeten goederenvervoer aanvaarden, want we wensen deze goederen".	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt. De visienota erkent de verschillende aanpak tussen personen- en goederenvervoer en heeft daarom ook aparte thema's voor logistiek en vrachtroutenetwerk.
23/10/2023	42	a	Burgers	Inhoudelijk zelfde als advies 24a	neen	neen	Zie antwoord op advies 5a
23/10/2023	42	b	Burgers	Tijdens de infoavond op 12/10/2023 in Erpe-Mere bleek dat er ooit een burgerbevraging werd georganiseerd. Enkele cijfers: in de vervoersregio wonen 320 000 mensen, de enquête werd verzonden naar 5000 personen. Dit is slechts 1.56% van de mensen uit de regio, waarvan ongeveer 1 500 antwoorden (0,47%). Dit kunnen we bezwaarlijk een burgerbevraging noemen, dit is eerder een steekproef.	neen	neen	Zie antwoord op advies 37a
23/10/2023	42	c	Burgers	Op weekdagen 15 ritten per dag tussen Sint-Niklaas en Dendermonde zijn 'peanuts'. In de praktijk zou dit betekenen: tijdens de piekuren (zowel 's ochtends als 's avonds) 3 ritten in elke richting en 's middags 1 rit (op woensdagen misschien 2) in elke richting. Concreet zou dit betekenen dat als een student pas om 10u op school dient te zijn, ofwel de bus dient te nemen tijdens de piekuren en vervolgens nog een aantal uren "ronddoelt" alvorens naar school te kunnen gaan ofwel dient te wachten tot 's middags om een bus te nemen waardoor hij/zij reeds 2 lesuren gemist heeft. Dit betekent ook dat als men vroeger mag vertrekken, de student nog uren dient te wachten/ronddoelen alvorens de bus terug naar huis te kunnen nemen. Conclusie: 15 bussen per dag voor beide richtingen samen is onvoldoende! Openbaar vervoer in het weekend vanuit Moerbeke en Kastel -> ZERO mobiliteit!	neen	neen	Zie antwoord op advies 5a

23/10/2023	42	d	Burgers	De timing van de uitrol afschaffen Lijn 92 is bijzonder. De schoolgaande jeugd kocht in augustus en september massaal een schoolabonnement met vervoersaanbod van Lijn 92, een rechtstreekse verbinding vanuit Moerzeke en Kastel naar Dendermonde en Sint-Niklaas aangezien er in Moerzeke noch Kastel geen secundaire scholen zijn. Door de geplande afschaffing van Lijn 92 in januari 2024 (volgens info uit de info-avond op 12/10/2023 in Erpe-Mere) verdwijnt de rechtstreekse verbinding met Dendermonde en Sint-Niklaas wat impliceert dat De Lijn eenzijdig het aanbod wijzigt. Met een overstap op Lijn 91 wijzigt de reistijd aanzienlijk voor reizigers richting Dendermonde en Sint-Niklaas, maar de prijs van het abonnement blijft wel dezelfde. Vooral voor de reizigers vanuit Moerzeke/Kastel richting Dendermonde spreekt men al snel over een extra reistijd tussen 45 minuten à 1 uur!	neen	neen	Zie antwoord op advies 5a
23/10/2023	42	e	Burgers	Attractiepool Dendermonde en Sint-Niklaas (NMBS, onderwijs, zorginstellingen, bedrijven, winkels en culturele activiteiten) De gemeenschap in Moerzeke en Kastel, een kleine 5000 mensen, wordt door de afschaffing van Lijn 92 afgesneden van Dendermonde en Sint-Niklaas. 5000 mensen, waaronder minder mobiele mensen, ouderen, jeugd, pendelaars naar Brussel, Gent, Mechelen, Sint-Niklaas of Antwerpen maken dagelijks (of zouden dat graag willen) gebruik van het openbaar vervoer om vervolgens van het aanbod in Dendermonde en Sint-Niklaas gebruik te maken. Aanbod zoals de wekelijkse markt, winkelcentrum, culturele centra, het treinstation, ... Een reguliere busverbinding buiten de piekuren (ook in het weekend en in de schoolvakanties) met frequentie 1x per uur per richting is een minimale BASIS-bereikbaarheid om aan deze noden enigszins tegemoet te komen! De toekomstige plannen voor lijn 92 betekenen voor de inwoners van Moerzeke en Kastel 'ZERO' mobiliteit aangezien het huidige vervoersaanbod in deze deelgemeente nu reeds ontoereikend is.	neen	neen	Zie antwoord op advies 5a
23/10/2023	42	f	Burgers	Er zijn verschillende secundaire scholen waar kinderen uit Moerzeke en Kastel schoollopen. Het station van Dendermonde of Sint-Niklaas is een startplaats voor treinreizigers richting hoger onderwijs in Gent, Antwerpen en Brussel. De rechtstreekse busverbinding met attractiepool onderwijs Dendermonde en Sint-Niklaas verdwijnt met de afschaffing van Lijn 92. Tevens wordt met de nieuwe voorgestelde regeling te weinig rekening gehouden met de steeds meer wijzigende uurroosters in secundaire scholen, hogescholen en universiteiten (afwezigheid leerkrachten, inhaallessen, afwijkende examenperiodes). Examens zijn immers niet enkel meer in december en juni, maar daarnaast soms ook eind oktober, januari en eind maart/begin april. Een reguliere busverbinding buiten de piekuren met frequentie 1x per uur per richting (zoals dit nu het geval is) is een minimale 'BASIS' mobiliteit om aan deze noden enigszins tegemoet te komen!	neen	neen	Zie antwoord op advies 5a
23/10/2023	42	g	Burgers	Een overstap van de flex-busverbinding op het kernnetwerk impliceert een aanzienlijk langere reistijd. In het mobiliteitsplan wordt een aanbod flex-bus voorzien in een tijdsvenster van 30 minuten met een overstaptijd van maximum 10 minuten. Boven op de huidige reistijd is dit een eeuwigheid. Het staat vast dat er zal gezocht worden naar een alternatief en dat zal resulteren in een groter autogebruik. Dit staat haaks op de plannen die we lezen in het burgemeestersconvenant die een vermindering van de CO2-uitstoot beoogt van 20% in de gemeente Hamme. Die vermindering van de CO2-uitstoot zal dan misschien enkel gelden voor Hamme-centrum, maar niet in de deelgemeenten. Want, niet alleen de inwoners van Moerzeke en Kastel kunnen binnenkort geen gebruik meer maken van regulier busvervoer, ook de Hamse deelgemeente Zogge wordt getroffen door de afschaffing van een andere lijn, nl. Lijn 68. Ook hier zal dit resulteren in een groter autogebruik!	neen	neen	Zie antwoord op advies 5a. De regio heeft regionale doelstellingen bepaald en kijkt dus over gemeentegrenzen heen.
23/10/2023	42	h	Burgers	Modal shift fiets Er zou een modal shift kunnen plaatsvinden richting fiets. In de planningscontext zachte modi lezen we dat het fietspad Hebbestraat – Denstraat zal ontubdeld worden. Maar dat is op dit moment nog niet van toepassing. Ook ontbreekt het in de stad Dendermonde, o.a. t.h.v. het station, aan kwaliteitsvolle fietsstallingen. Inzake kwaliteitsvolle fietsstallingen is in de planningscontext niets terug te vinden. Bovendien zullen veel ouderen en minder mobiele personen van deze optie geen gebruik van kunnen maken!	neen	neen	In het actieplan zijn acties 2.7 en 3.12 opgenomen om enerzijds verder in te zetten op het voorzien van fietsstallingen en laadinfrastructuur voor alle types fietsen op verschillende locaties en anderzijds op het faciliteren van de first en last mile van het openbaar vervoer met de (elektrisch) fiets. In de visienota gaat hoofdstuk 3.3 p.38 hier dieper op in.
23/10/2023	42	i	Burgers	Vraaggericht investeren in bereikbaarheid In Moerzeke en in Kastel trekken we al jaren onze plan. In de uiteenzetting merken we dat het autobezit en bijgevolg ook het autogebruik in onze gemeente het hoogst is van de vervoerregio Aalst. Ook het fietsbezit en fietsgebruik is beduidend hoger. Volgens inwoners van Moerzeke en Kastel is dit te wijten aan de huidige dienstverlening van De Lijn die ondermaats is. Bussen vallen regelmatig weg. Het stoot dan ook tegen de borst dat we lezen dat de plannen vraaggericht zijn. Inwoners van Moerzeke en Kastel zoeken al jaren naar een alternatief en nemen massaal de auto. Met de afschaffing van Lijn 92 zal dat nog meer gebeuren. Ook dit staat haaks op de ambitie die we lezen in het burgemeestersconvenant die een vermindering van CO2-uitstoot beoogt van 20% in de gemeente Hamme.	neen	neen	Zie antwoord op advies 5a
23/10/2023	42	j	Burgers	Ruimtelijke ordening: kernversterking Moerzeke en Kastel Ook in Moerzeke en Kastel staat kernversterking op de agenda. De bevolking in Moerzeke en Kastel groeit reeds verschillende jaren op rij. Ook de komende jaren wordt in Moerzeke en Kastel nog een verdere stijging van het aantal inwoners verwacht. De vraag naar een degelijk uitgewerkt openbaar mobiliteitsaanbod zal dus stijgen in Moerzeke en Kastel. Het behoud van een reguliere busverbinding als minimale 'BASIS' mobiliteit is dus noodzakelijk om aan deze noden enigszins tegemoet te komen!	neen	neen	Zie antwoord op advies 5a
23/10/2023	42	k	Burgers	Efficiëntie: Met enkel de inzet van een flex-bus richting Hamme, om vervolgens daar over te stappen op een andere bus, is de efficiëntie ver te zoeken en een aanzienlijke verhoging van de reistijd! De gemeente Hamme beschikt immers niet over een NMBS-station. Het bijkomend inzetten van een flex-bus richting Dendermonde zou voor veel gebruikers logischer en efficiënter zijn.	neen	neen	Zie antwoord op advies 5a
23/10/2023	42	l	Burgers	Tot slot wil ik er ook op wijzen dat je met een belbusstelsel in de praktijk amper iets bent, dit is voor heel wat zaken zwaar ontoereikend en ervaringen uit het verleden leerden ons al meermalen dat je hier dikwijls niet mee geholpen bent! Bovendien zorgt het vooraf reserveren van dergelijke belbus/flexbus via een betalende telefoonlijn met automatisch keuzemenu of via het gebruik van een app op de smartphone voor een extra drempel, niet alleen voor de oudere bevolking, maar ook voor jongeren (ik denk dan specifiek aan 10-15 jarigen) en 'occasionele' busgebruikers. Door die extra drempel (en in geval van de betalende telefoonlijn een stijging van de telefoonkosten) zal men snel afzien om er gebruik van te maken en dus staat dergelijk systeem synoniem voor 'ZERO' bereikbaarheid i.p.v. maximale basisbereikbaarheid!	neen	neen	Zie antwoord op advies 5a
23/10/2023	42	m	Burgers	We rekenen/eisen dan ook op zijn minst op het behoud van het huidige aanbod van de buslijn 92 en eigenlijk vragen wij naar de toekomst zelf nog een opwaardering/uitbreiding van deze lijn 92 i.p.v. de voorgestelde zware afbouw! Inwoners van Moerzeke en Kastel zijn immers geen minderwaardige inwoners en wij hebben ook recht op een degelijk uitgebouwd openbaar vervoer.	neen	neen	Zie antwoord op advies 5a

24/10/2023	43	a	Officiële adviesinstanties - Provincie Oost-Vlaanderen Mobiliteit	De Provincie adviseert verder; - de strategische doelstellingen dienen goed opgevolgd te worden door middel van de jaarlijks voorziene monitoring en evaluatie van het actieplan. Indien blijkt dat die gehaald worden kan onderzocht worden om de ambitie scherper te stellen, indien blijkt dat die niet gehaald worden dient er gekeken te worden om waar mogelijk bij te sturen om de ambitie alsnog te halen. Dit gebeurt uiteraard in samenspraak met de vervoerregio's, maar ook wordt voldoende betrokkenheid van de lokale besturen gevraagd, bijvoorbeeld ook met de respectievelijke raden daarvan.	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt. In hoofdstuk 3 van het actieplan wordt de monitoring en evaluatie van het actieplan en van het RMP als geheel toegelicht.
24/10/2023	43	b	Officiële adviesinstanties - Provincie Oost-Vlaanderen Mobiliteit	de uitwerking van het Regionaal Mobiliteitsplan en van het actieplan dienen te worden afgestemd met de (in opmaak zijnde) Ruimtelijke Beleidsplannen en vice versa.	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt. In hoofdstuk 3.8 wordt het belang van de wisselwerking en afstemming tussen de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan en opmaak van provinciale en lokale ruimtelijke beleidsplannen benadrukt.
24/10/2023	43	c	Officiële adviesinstanties - Provincie Oost-Vlaanderen Mobiliteit	De provincieraad verleent gunstig advies aan het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan, bestaande uit visienota, actietabel, actieplan, kaart wegencategorisering en kaart vrachtroutenetwerk, zoals gevoegd in bijlage, mits rekening gehouden wordt met de in de motivering opgesomde opmerkingen.	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt.
23/10/2023	44	a	Burgers	Niet exhaustieve lijst van argumenten teneinde aan te tonen dat de "doortrekking van de N41 van Lebbeke tot Aalst" niet thuishoort in het "Regionaal Mobiliteitsplan Aalst". Uit een uitgevoerd plan-MER van 2011 (Milieueffectenrapport) m.b.t. de doortrekking van de N41, blijkt overduidelijk dat de doortrekking van de N41 - ook na milderende maatregelen - geen enkele milieunorm kan respecteren, en bovendien in strijd is met ongeveer alle principes van het milieubeleid (bescherming van de open ruimte, respecteren van ruimte voor water, bescherming van de biodiversiteit,...) waarvan de naleving uiterst dringend en precair is in functie van een duurzame toekomst voor de kinderen die vandaag al geboren zijn. In ieder geval kan op geen enkele wettige wijze worden verantwoord om een weg aan te leggen die niet aan de milieunormen voldoet, wat in het geval van de N41-doortrekking manifest het geval is.	ja	neen	We erkennen dat de bestaande formulering in de visienota summier is en nood heeft aan extra duiding. Daartoe worden diverse aanpassingen opgenomen: - De huidige beperkte formulering op p.51 van de visienota wordt geschrapt: "De vervoerregio staat achter een prioritaire realisatie van de N41 zodat deze zijn functie als regionale weg ten volle kan opnemen. We kijken hiervoor uit naar een bovenlokale procestreker" - Op p.51 van de visienota wordt volgende tekstuele duiding toegevoegd: "Binnen het dragend wegennet van VVR Aalst zijn twee wegvakken aangeduid als 'te onderzoeken' op basis van de toegepaste selectiemethodiek uit de studie Robuust Wegennet: N41 en N17. - De N41 verzorgt de regionale verbinding tussen stedelijke gebieden Aalst - Dendermonde - Sint-Niklaas. Tussen het huidige kruispunt N17 x N41 en ten zuiden van dorpskern Gijzegem is te onderzoeken welk tracé deze regionale functie kan opnemen. Dit wordt onderzocht in een apart, nieuw studietraject. Deze regionale verbinding is niet bedoeld als een extra maasdoorsnijding tussen de E40 en E17. - De N17 verzorgt de regionale verbinding tussen stedelijke gebieden Mechelen - Dendermonde. Tussen het huidige kruispunt N17 x N41 en de grens met VVR Mechelen is te onderzoeken welk tracé deze regionale functie kan opnemen. Dit wordt onderzocht in een apart, nieuw studietraject." - De kaarten Wegencategorisering en Vrachtroutenetwerk worden aangepast: - Met dubbelrichtingspijlen tussen respectievelijk Gijzegem - N41 x N17 en grens VVR Mechelen - N41 x N17 worden de wensverbandingen van zowel de N41 als de N17 aangeduid. - In afwachting van de resultaten van de tracéstudies wordt op de netwerkkaart een regionale verbinding met een stipelijntje over de N406/N416 en over de Mandekensstraat/Hoogveld aangeduid. - Op de netwerkkaart van het vrachtroutenetwerk gebeurt in afwachting van de resultaten van de tracéstudies de intekening van de regionale vrachtleidingsroutes met stipelijntjes via de N406/N416, de N41/N47 en de Mandekensstraat/Hoogveld. - Verduidelijkende voetnoten worden toegevoegd op de netwerkkaarten. - In de actietabel wordt de relevante deelactie van actie 6.3 als volgt gewijzigd: - "Missing links op gewestwegen prioritair realiseren: N41" schrappen - Twee deelacties toevoegen: "Prioritair onderzoek naar de meest geschikte weg voor een regionale verbinding tussen het kruispunt van de N41 met de huidige N17/Mechelsteenweg in Dendermonde tot ten zuiden van dorpskern Gijzegem." en "Prioritair onderzoek naar de meest geschikte weg voor een regionale verbinding tussen het kruispunt van de N17 met de Mandekensstraat en een aansluiting op de Rijksweg N41." - Product: studie ipw infrastructuurwerken - Tijdschik: KT - Budget: €€
23/10/2023	44	b	Burgers	Een plan-MER is een onderzoek naar de mogelijke milieugevolgen van bepaalde activiteiten of ingrepen (projecten, plannen, beleidsvoornemens of programma's). In het ontwerp wordt de doortrekking van de N41 tussen Lebbeke en Aalst opgenomen zonder een voorstelling van een trace. Hoe kunnen de milieugevolgen hiervan dan worden onderzocht	neen	neen	In dit plan-MER worden de effecten besproken op strategisch niveau. In het plan-MER en/of project-MER voor de doortrekking van de N41 zullen de effecten concreet kunnen beoordeeld worden.
23/10/2023	44	c	Burgers	De doortrekking van de N41 levert ook geen enkel voordeel op inzake mobiliteit. Integendeel, de doortrekking zou leiden tot een waar verkeersinfarct, en in ieder geval tot onleefbaarheid in een belangrijk deel van de regio, vooral dan in de omgevende (deel)gemeenten. Het zogenaamde voordeel van een snellere verbinding voor doorgaand verkeer tussen Aalst en Dendermonde moet bovendien krachtens het PRS en het RSV te allen tijde worden voorkomen omdat dat gelijkstaat met een maasdoorsnijding van het primaire wegennet.	neen	neen	De weg heeft niet als doelstelling te fungeren als maasdoorsnijding tussen E17 en E40, wel om de stedelijke gebieden Aalst - Dendermonde en Sint-Niklaas te verbinden voor gemotoriseerd verkeer. Onderzoek naar het wenselijke tracé en de gevolgen ervan maken onderdeel uit van de studie zelf en bijhorende project-MER. Zie eveneens antwoord op advies 44a.
23/10/2023	44	d	Burgers	De doortrekking van de N41 is strijdig met het PRS en RSV omdat geen enkele zekerheid wordt geboden inzake de niet toegelaten maasverkleining (in de praktijk zal de maasdoorsnijding een feit zijn en als dusdanig gebruikt worden). In het ontwerp MER wordt de doortrekking van de N41 via een primaire weg type II voorzien. De doortrekking van de N41 werd om die reden reeds in het verleden afgekeurd.	neen	neen	De weg heeft niet als doelstelling te fungeren als maasdoorsnijding tussen E17 en E40, wel om de stedelijke gebieden Aalst - Dendermonde en Sint-Niklaas te verbinden voor gemotoriseerd verkeer. De selectie als regionale weg heeft een andere functie dan een (huidige) primaire weg. Onderzoek naar het wenselijke tracé en de gevolgen ervan maken onderdeel uit van de studie zelf en bijhorende project-MER. Zie eveneens antwoord op advies 44a.
23/10/2023	44	e	Burgers	Het schadelijk effect van fijn stof mag niet worden onderschat voor mens en milieu. PM10-stofdeeltjes kunnen tot diep in de longen doordringen. De schadelijke invloed van stof is onder meer afhankelijk van de samenstelling van het stof en kan daarom toxisch of kankerverwekkend zijn. Blootstelling kan leiden tot ademhalingsproblemen en een verminderde levensverwachting	neen	neen	Onderzoek naar het wenselijke tracé en de gevolgen ervan maken onderdeel uit van de studie zelf en bijhorende project-MER. Zie eveneens antwoord op advies 44a.
23/10/2023	44	f	Burgers	Daartegenover staat een prijkaartje van nieuwe onteigeningen en van een peperdure weg (zonder enig voordeel!) dat in tijden van besparingen en in het kader van het rationeel beheer van overheidsmiddelen op geen enkele wijze kan worden verantwoord.	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt. Onderzoek naar het wenselijke tracé en de gevolgen ervan maken onderdeel uit van de studie zelf en bijhorende project-MER. Zie eveneens antwoord op advies 44a.
23/10/2023	44	g	Burgers	Door de doortrekking van de N41 op te nemen in het dossier spreekt men zichzelf tegen in het plan waar als doelstellingen het volgende wordt vermeld: het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem actief te doen afnemen, doorgaand niet plaatselijk verkeer werven in de omgeving.	neen	neen	De geformuleerde regionale doelstelling is niet strijdig met bijkomende wegeninfrastructuur in regio indien wordt voorzien in compensatie.

23/10/2023	44	h	Burgers	Het is onbegrijpelijk dat, hoewel na amper een week aanhoudende neerslag steevast problemen van wateroverlast opduiken, deze wateroverlast problemen door de overheid nog steeds niet ernstig worden genomen. Hoewel er momenteel in de Dendervallei reeds een acuut gebrek is aan voldoende wateropvangcapaciteit en men er rekening moet mee houden dat dit probleem ingevolge de klimaatverandering in de komende jaren nog zal toenemen, blijft men de Dendervallei verder volbouwen. In Denderbelle lopen de verschillende traces voor de doortrekking van de N41 door overstromingsgevoelig gebied zodat het risico op overstromingen nog zal toenemen. Dat men het verlies aan opvangcapaciteit kan compenseren binnen de Dendervallei zelf is een drogreden waarmee men misschien de burger om de tuin kan Leiden maar de natuur duidelijk niet.	neen	neen	Onderzoek naar het wenselijke tracé en de gevolgen ervan maken onderdeel uit van de studie zelf en bijhorende project-MER. Zie eveneens antwoord op advies 44a.
23/10/2023	44	i	Burgers	De studies en plannen die in het verleden werden uitgevoerd m.b.t. de doortrekking van de N41 werden volledig uitgehold tot 'onderzoek' en vooral verantwoord als 'verpakking van reeds vooraf beslist beleid', meer bepaald de doortrekking van de N41 volgens het oude verbindingsscenario waardoor de facto een maasdoorsnijding wordt gerealiseerd. De Europese regelgeving legt nochtans uitdrukkelijk op dat het milieueffectenonderzoek moet gebeuren in de conceptfase van het beleid. Op geen enkele wijze kan dan ook worden gelegitimeerd om geen redelijke alternatieven te onderzoeken.	neen	neen	Zie antwoord op advies 44a en 44c. De tracékeuze en alternatievenonderzoek worden opgenomen binnen het onderzoek zelf.
23/10/2023	44	j	Burgers	Indien de doortrekking van de N41 effectief als primaire weg type II wordt aangelegd, en bijgevolg met een gelijkvloerse kruising van alle bestaande wegen die worden gekruist, dan wordt de doortrekking zonder enige discussie een trager weg dan de bestaande weg tussen Aalst en Dendermonde. Aangezien de doortrekking op verschillende plaatsen (Gijzegem, Oudegem, Denderbelle) door dicht bebouwd gebied gaat zal omwille van verkeersveiligheid, ook voor de nieuwe weg grotendeels een maximumsnelheid van 50 km/uur moeten gelden (zoals voor de bestaande weg). Bovendien zal, doordat het aantal kruispunten toeneemt, wat zeker te Gijzegem en te Denderbelle het geval is, de verkeersveiligheid toenemen.	neen	neen	De N41 is geselecteerd als obv het robuust wegennet (verbinding stedelijke gebieden Aalst en dendermonde) regionale weg. De inrichtingsprincipes zijn richtinggevend, de PSG oordeelt over feitelijke inrichting (na apart studietraject). Zie eveneens antwoord op advies 44a.
23/10/2023	44	k	Burgers	De doortrekking van de N41 is in strijd met de Strategische Visie "maak ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050", waarbij de doortrekking niet anders kan worden gerealiseerd dan in gebieden die in deze visie worden omschreven als robuuste en veerkrachtige ruimte, een ruimte die kan fungeren als "Sponzen van Oost-Vlaanderen", "Gouden gronden van Oost-Vlaanderen".	neen	neen	Dit is geen advies op het RMP maar op het plan/project rond de doortrekking van de N41.
23/10/2023	44	l	Burgers	De doortrekking van de N41 kan niet worden gerealiseerd zonder inname van natuurgebied, meer bepaald in een gebied dat in de nabije toekomst als natuurreservaat kan beschermd worden (in onderzoek).	neen	neen	Onderzoek naar het wenselijke tracé en de gevolgen ervan maken onderdeel uit van de studie zelf en bijhorende project-MER. Zie eveneens antwoord op advies 44a.
23/10/2023	44	m	Burgers	De plannen m.b.t. het tracé die zijn opgenomen in het dossier zijn plannen die zijn vernietigd door de Raad van State.	neen	neen	Zie antwoord op advies 44a en 44c. De tracékeuze en alternatievenonderzoek wordt opgenomen binnen het onderzoek zelf.
23/10/2023	44	n	Burgers	De doortrekking van de N41 realiseren via saucisconering via een omleidingsweg in Gijzegem, die men wenst te realiseren via een GRUP, is onwettig, wat ook werd bevestigd door de Raad van State. De Raad van State was hierin duidelijk bij de vraag van de initiatiefnemers van de doortrekking, wanneer zij de vraag stelden om de projectzone in verschillende deelgebieden op te splitsen en deze afzonderlijk te beoordelen. Dit werd geweigerd door de RVS die argumenteerde dat de doortrekking in 1 geheel dient behandeld te worden. Bij de voorstelling van het project "omleidingsweg Gijzegem" werd duidelijk meegedeeld dat de realisatie en financiering van dit project in een 1 <sup>te</sup> fase door het "lokaal niveau" zou worden uitgevoerd, maar men rekent er al op dat dit later zal terugbetaald worden op Provinciaal niveau met als motivatie dat de omleidingsweg deel uitmaakt van de doortrekking van de N41 tot Aalst. Een dergelijk dossier kan niet worden opgesplitst en dient via een PRUP gerealiseerd te worden.	neen	neen	Het RMP spreekt zich enkel uit over de selectie van Regionale Weg als verbinding tussen Aalst en dendermonde obv de studie Robuust Wegennet. De keuze van tracé is een aparte studie. Zie eveneens antwoord op advies 44a.
23/10/2023	44	o	Burgers	Samenvatting en verzoek: Op basis van bovenstaande niet exhaustieve lijst van argumenten wordt er uitdrukkelijk gevraagd de doortrekking van de N41 van Lebbeke tot Aalst, die alleen maar nadelige gevolgen heeft, niet te voorzien in het Regionaal Mobiliteitsplan Aalst, maar - in het huidige stadium - de nadruk te leggen op de bestaande wegen en die verder te optimaliseren waarbij alleen plaatselijk verkeer wordt toegelaten	neen	neen	Zie antwoord op advies 44a
24/10/2023	45	a	Officiële adviesinstanties - Agentschap Zorg en Gezondheid	In september 2023 werd de studie 'verdichtingsparadox' of voluit "Onderzoek naar slimme verdichtingsvoorwaarden via scenariodoorrekeningen en doorwerking in milieueffectbeoordeling" gepubliceerd. Deze studie - voor Departement Omgeving, door Sweco/Buur/Kenter- tracht oplossingsrichtingen te bieden om zowel positieve als negatieve effecten van verdichting aan bod te laten komen. Er werd o.a. een aangepast beoordelingskader uitgewerkt dat in milieueffectrapportages kan worden gebruikt bij de beoordeling van verdichtingsprojecten. In het kader van een gezonde publieke ruimte vindt Departement Zorg deze studie zeer waardevol; ze onderschrijft/onderbouwt nogmaals de zaken waar wij vanuit gezondheid al een paar jaar op wijzen. We citeren hieronder enkel voor ons belangrijke alinea's, maar raden aan het volledig rapport door te nemen. Het fenomeen, waarbij er globaal en op grotere schaal bekeken positieve effecten worden gerealiseerd als gevolg van verdichting maar waarbij de lokale situatie op korte termijn minder gunstig wordt beïnvloed, wordt de 'verdichtingsparadox' genoemd. De specifieke rol van het MER is dan om een breder beeld te geven van effecten van verdichtingsprojecten. Hierbij wordt niet enkel ingezoomd op de op korte termijn en lokale schaal te verwachten negatieve effecten op mobiliteit en de daarmee samenhangende effecten op lucht, geluid en gezondheid maar ook op de aanzienlijke positieve effecten van verdichting en de positieve effecten op langere termijn en op grotere schaal. Bij slimme verdichting is het verdichten geen doel op zich, maar een middel om tot verduurzaming te komen. Verdichtingsprojecten zouden dan ook benut moeten worden als transitieplekken waar verder gegaan wordt dan wat gangbaar is. In plaats van marktvolgend te zijn, kunnen verdichtingsprojecten net ingezet worden als hefboomen om sneller te gaan in het terugdringen van autobezit en -gebruik. We moeten vaststellen dat dit tot op heden niet of nauwelijks gebeurt in Vlaanderen. Zelfs ambitieuze duurzame stadsvernieuwingprojecten kennen vaak een 'klassieke' mobiliteitsaanpak. Verdichtingsprojecten zijn unieke kansen om de autoafhankelijkheid te doorbreken, vooral door lagere parkeernormen. Parkeerbeleid en wagenbezit zijn immers erg sturend in functie van duurzaamheid. Hoe minder ruimte voor parkeren, hoe meer ruimte voor wonen, groen(voorzieningen), ontmoeten en ontspannen kan gecreëerd worden. Dit komt dan de globale duurzaamheid van het project ten goede (water, energie, mobiliteit, gezondheid, sociale cohesie). De hoeveelheid autoparkeerplaatsen bepaalt in grote mate het autogebruik. Om tot voldoende verkeersreductie te komen zijn lage autoparkeernormen nodig (0,3-0,8 parkeerplaats per woning). Dit is mogelijk mits combinatie met extra fietsvoorzieningen, deelparkeerplaatsen en evt. afspraken rond parkeren op afstand. Een verdichtingsproject leent zich er ook toe om op wijkniveau het parkeerregime bij te stellen. De doorbraak van concepten als Mobility as a Service (Maas) met onder andere deelmobiliteit, micromobiliteit en het mobiliteitsbudget, maken de weg vrij voor een vernieuwend, toekomstgericht parkeerbeleid. We stellen voor dat steden en gemeenten hun parkeernormen bijstellen in functie van verdichtingsprojecten en steeds met maximale in plaats van minimale parkeernormen werken.	ja	neen	In de visienota p.70 wordt er verwezen naar de studie "Onderzoek naar slimme verdichtingsvoorwaarden via scenariodoorrekeningen en doorwerking in milieueffectbeoordeling" als lopend op Vlaams niveau. We passen de verwijzing aan en refereren naar de afgeronde studie als bestaande leidraad die gehanteerd kan worden bij de beoordeling van verdichtingsprojecten.

24/10/2023	46	a	Burgers	Ik ben alle beschikbare informatie aan het doornemen die door U worden gegeven. Heel wat leeswerk op deze gegevens door te nemen. Misschien is het beter om U een directe concrete vraag te stellen. Aalst – stadslijnen 1 – 2 – 3 – 4 welke toekomst hebben deze lijnen? In de Arendbuurt zie je tijdelijke stopplaatsen verschijnen en nieuwe halteplaatsen opduiken. Aan welke voorwaarden dienen deze nieuwe stopplaatsen te voldoen qua wachtcomfort.	neen	neen	Zie antwoord op advies 5a.
25/10/2023	47	a	Burgers	Doortrekken N41: N406 wordt tijdelijk een interlokale weg ipv een lokale weg tot de doortrekking van de N41. De timing van de doortrekking van de N41 is onduidelijk. Het vooraf initiëren/realiseren van de andere fasen (vooral het ontmoedigen van het autoverkeer door extra autopendeltijd te creëren) dreigt de beoogde resultaten voor onbepaalde tijd te ondermijnen. De autopendelaars dienen eerst een werkbaar alternatief ter beschikking te hebben. Waar geen werkbaar ontsluiting mogelijk is, is verdere verkeersconcentratie niet wenselijk/leefbaar. Als het de ambitie is om de verkeersdruk te verlagen in steden en dorpskernen, is het logisch om de ontsluiting van deze eerst te voorzien en niet verder te gaan concentreren. Momenteel zijn vele gemeenten/steden reeds overgeschakeld naar lussystemen om het autoverkeer te vertragen ten voordele van de pendeltijd met de fiets/e-step. Door het ontbreken van een ontsluiting wegens missing links, is het voor autobestuurders noodzakelijk om meerdere kernen te doorkruisen.	neen	neen	De studie Robuust Wegennet vraagt een vlotte en robuuste verbinding tussen de stedelijke gebieden Aalst en Sint-Niklaas. De N41 als regionale weg dient deze functie te vervullen. Tot zolang dient de N406 deze functie te vervullen, ondanks de gekende knelpunten.
25/10/2023	47	b	Burgers	Momenteel overweegt men nog steeds de sluiting van OW64. Wordt het aantal PAE hier correct bewaakt. Het hercategoriseren van een weg verandert zijn fysieke toestand niet. Met de afschaffing van een aantal overwegen, wordt de bestaande infrastructuur extra belast. Rond resterende overwegen wordt, met de geplande toenemende intensiteit van het spoortransport, in combinatie met fietsautostrades en hierop afgestemde intelligente lichten en het meer geconcentreerde wegverkeer een minder kwaliteitsvolle omgeving gecreëerd voor de bewoners van die overblijvende wegen. De luchtkwaliteit, geluid, verkeersveiligheid en fysiek/mentaal/sociaal-welzijn worden negatief beïnvloed.	ja	neen	Zie antwoord op advies 36b.
25/10/2023	47	c	Burgers	Bereikbaarheid en veiligheid rond kleine stations (Oudegem): We stellen vast dat door het verhogen van de spoorintensiteit en verkeersconcentratie nogal wat mensen verrast worden bij het plannen van hun traject. Wanneer er geen ondergrondse of bovengrondse doorsteek is naar de verschillende sporen, kunnen de pendelaars niet inschatten hoeveel oponthoud ze zullen hebben, dit werkt spoorlopen in de hand.	neen	neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
25/10/2023	47	d	Burgers	Het fix-in-de-mix principe klinkt logisch, echter zetten we hierdoor de zwakke weggebruiker niet extra in de gevarenzone? Indien een vlotte ontsluiting uitblijft wordt dit principe echt een nieuw pijnpunt.	neen	neen	Fietsveiligheid wordt te vaak verengd tot fietsinfrastructuur. In de kernen van de steden en gemeenten in onze regio is de aanleg van aparte fietspaden vaak niet mogelijk of gewenst en dienen andere keuzes gemaakt om fietsers veiligheid en comfort te bieden. We passen daarom maximaal het principe van 'fix the mix' toe: waar fietsers mengen met gemotoriseerd verkeer houden we de snelheid laag.
25/10/2023	47	e	Burgers	De bushaltes worden verplaatst naar de hoofdbaan. Een verhoging van de dienstregeling dreigt ook hier de doorstroming extra te gaan remmen, deze aanpassing wordt uitgerold ook op interlokale wegen die reeds onder stress staan van de missing links.	neen	neen	Dit is niet de visie van de vervoerregio en bijgevolg is dit dus ook niet terug te vinden in de visienota, het actieplan of de actietabel. In de visienota p.35 staat dat maatregelen genomen worden ten voordele van de doorstroming van het regulier en functioneel busvervoer op knelpunten. Met actie 3.3 worden de doorstromingsproblematieken voor openbaar vervoer concreet aangepakt.
25/10/2023	47	f	Burgers	Gaat men bij stakingen een minimum dienstverlening garanderen? Momenteel zorgt dit te vaak voor stress in een gezinssituatie. Garandeert men voldoende capaciteit. Onze kinderen pendelen vroeger dan noodzakelijk naar school omwille van overvolle bussen. Ploegendiensten, hoe kan hier rekening mee gehouden worden? Er wordt verwezen naar een flexibeler dienstverlening, is een praktisch wenselijke situatie haalbaar? Uitgaande jeugd en dienstverlening van het openbaar vervoer, hoe is dit te rijmen? Wat met de veiligheid rond het openbaar vervoer? Door ouders wordt ook hier vanuit bezorgdheid vaak de wagen als alternatief ingezet.	neen	neen	Zie antwoord op advies 19a.
25/10/2023	47	g	Burgers	Men blijft meergezins bouwprojecten vergunnen, op gronden van ééngezinshuizen. De lintbebouwing die men aanklaagt krijgt op deze wijze een nog negatievere impact op de mobiliteit rond de knelpunten. Ondanks de woonstudie die de behoefte aan extra wooncapaciteit ontkracht, wordt het ene na het andere project gerealiseerd (concreet langsheen de N406)	neen	neen	Hoofdstuk 3.8 van de visienota gaat dieper in op het thema ruimte en de wisselwerking tussen het RMP en het (in opmaak zijnde) provinciaal beleidsplan ruimte en de lokale ruimtelijke beleidsplannen. "Wat het regionaal mobiliteitsplan wel expliciet wil doen, is op basis van de concepten en netwerken die er worden uitgedacht, een aantal sterke conceptuele uitspraken vanuit mobiliteit meegeven aan ruimtelijk beleid." (p.65). Ook acties 8.1 t.e.m. 8.8 op vlak van mobiliteit dragen bij aan een betere ruimtelijke ordening.
25/10/2023	47	h	Burgers	Eerder toevallig kwam ik op de info via de website van stad Dendermonde. Ik vrees dat het veel mensen ontgaat, een reclamespot op de radio, meer aandacht in de "oude media" zou een extra dimensie kunnen zijn. Op de websites waar deze info beschikbaar is, komt deze ook niet als highlight naar voren. Voor een dergelijk belangrijk thema, eerder teleurstellend.	neen	neen	De bekendmaking van het openbaar onderzoek voor het ontwerp-RMP verliep via verschillende kanalen. (1) Wettelijke procedure door publicatie in BS, publicatie in drie regionale krantenedities (HLN, Nieuwsblad en de Zondag), (2) alle 11 gemeenten hebben eigen officiële publicatie en aanplakking van het openbaar onderzoek gedaan, (3) info op website van vervoerregio Aalst, (4) mededeling op linkedin-pagina, (5) publicatie op websites, facebookpagina en infobladen van de 11 gemeenten, (6) persmoment (regionale kranten, radio2, tvooft) op 21 augustus, (7) folders met info via totems in de gemeentehuizen en bibliotheken van de elf gemeenten, (8) extra oproep via facebook voor fysiek Infocafé op 12 oktober, (9) webinar voor raadsleden en inwoners
27/10/2023	48	a	Burgers	Inhoudelijk zelfde als advies 44a - 44o	neen	neen	Zie antwoord op advies 44a - 44o
27/10/2023	49	a	Burgers	Inhoudelijk zelfde als advies 44a - 44o	neen	neen	Zie antwoord op advies 44a - 44o
24/10/2023	50	a	Eigen gemeenten van VVR - Stad Dendermonde	P.9: "Het verder realiseren van de fietsnetwerken gebeurt aan de hand van de prioritering zoals vooropgesteld in de Visienota: [...] in de CBS-notulen dd. 9/01/2023, 8/05/2023 en nu vraagt het CBS, om de zinsnede met prioritering te schrappen. We moeten op al deze acties tegelijk inzetten, om de modal shift te faciliteren richting de fiets.	neen	neen	De prioritering in type dossier is een kapstok en handvat om de verdere realisatie van ons fietsnetwerk aan te pakken. Uiteraard willen we alles zo snel mogelijk realiseren in functie van de fiets(veiligheid).

24/10/2023	50	b	Eigen gemeenten van VVR - Stad Dendermonde	Thema Fiets - 2.1 - Verder vervolledigen van het fietsnetwerk op het grondgebied van lokale besturen, volgens de prioritering zoals vooropgesteld in de visienota. (...) In de CBS-notulen 9/01/2023, 8/05/2023 en wordt gesteld dat om de modal shift te faciliteren richting de fiets, het lokaal bestuur Dendermonde vraagt dat er prioriteit én breed wordt ingezet op tal van acties om de fietsinfrastructuur op korte termijn verder uit te bouwen/verkeersveiliger te maken. Daarom wordt er gevraagd om de zinsmede met prioritering te schrappen. We moeten op al deze acties tegelijk inzetten. In het 'Actietabel V6' is tekst nog niet aangepast. Bezwaarelement blijft behouden.	neen	neen	Deze prioritering werd vastgelegd en gevalideerd in de visienota, gedragen door alle overige actoren. De prioritering is een kapstok, handvat om de verdere realisatie van ons fietsnetwerk aan te pakken. Uiteraard willen we alles zo snel mogelijk realiseren in functie van de fiets(veiligheid). Deelactie 2 is concretisering op het terrein van deze actie.
24/10/2023	50	c	Eigen gemeenten van VVR - Stad Dendermonde	P.17-18: "De monitoring en evaluatie van de ambities van het regionaal mobiliteitsplan zal per vervoerregio gebeuren aan de hand van kritische prestatie indicatoren (KPI's) en gerapporteerd worden. In bijlage 3 is een lijst van mogelijke meetbare indicatoren opgenomen. Welke indicatoren effectief ingezet zullen worden ter monitoring en evaluatie van de ambities van het regionaal mobiliteitsplan dient in samenspraak met verschillende actoren te worden vastgelegd in voorbereiding van het eerste monitoringsrapport. Om de huidige toestand in beeld te brengen worden de nodige cijfers verzameld. Indien nodig wordt hiervoor een nulmeting gedaan. Bij de opmaak van het eerste monitoringsrapport kan de lijst van KPI's nog verder worden aangevuld en verbeterd. Daarnaast wordt ook het functioneren van de verschillende netwerken gemonitord en geëvalueerd." Het is aangegeven om deze KPI's voor alle cruciale acties/doelstellingen nu reeds vast te leggen zodat ook van bij de start van het in werking treden van het mobiliteitsplan, direct duidelijk is welke informatie de komende jaren structureel gaat moeten worden bijgehouden door de betrokken actoren. Het gevaar is nu groot dat er pas binnen 2 jaar (voortgangsrapportage) hierover gaat worden nagedacht.	neen	neen	Door het departement MOW werd een mobiliteitsmonitoringstool ontwikkeld voor alle vervoerregio's die hieraan (grotendeels) het hoofd zal bieden. Bijkomende indicatoren vanuit relevante entiteiten of lopende initiatieven worden eveneens overwogen. Het regionaal mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planingsproces dat gemonitord en geëvalueerd wordt. Het regionaal mobiliteitsplan werd door onderzoek onderbouwd en opgemaakt met inspraak en overleg. (Tweejaarlijks wordt het plan gemonitord en in de eerste helft van elke regeer- of bestuursperiode geëvalueerd
24/10/2023	50	d	Eigen gemeenten van VVR - Stad Dendermonde	Thema Fiets - 2.2 - Verder vervolledigen van het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk op gewestwegen. In deze lijst ontbreken volgende BFF-netwerkdelen, of betreft dit wegdelen waarvoor in het verleden een module-project werd afgesloten dat nog niet is gerealiseerd? o N406 tussen Appels en dorpskern Oudegem en vanaf dorpskern Oudegem tot gemeentegrens met Aalst o N416 vanaf rotonde Appels tot aan dorpskern Schoonaarde o N47 vanaf dorpskern Baasrode tot aan gemeentegrens met Buggenhout (Provinciale Baan) Thema Fiets - 2.3 - Realiseren van lopende dossiers module 13. Onderzoek binnen de stad lopende omtrent nog lopende module-projecten, stand van zaken en/of beslissing CBS om project al dan niet deze legislatuur niet meer te realiseren. Van zodra meer info beschikbaar wordt dit doorgegeven. In het 'Actietabel V6' is tekst nog niet aangepast. Bezwaarelement blijft behouden.	neen	neen	N406 zit in modules 13 en 14. N416 en N47 zitten niet in module 13 en niet in het GIP. In de actietabel worden enkel projecten opgenomen die momenteel op het GIP staan (zie p.9 actieplan).
24/10/2023	50	e	Eigen gemeenten van VVR - Stad Dendermonde	P. 18 - Bijlage 3: Om de voortgangsrapportage haalbaar te houden (lees: het opvolgen, oplijsten en rapporteren van de KPI's) kan er mogelijk interactie gezocht worden met de 'stadsmonitor' die elke X-aantal jaren heel wat data van/over gemeenten vergelijkbaar oplijst en analyseert. Mogelijk kan een deel van het werk hiermee gecombineerd worden (?) Is een suggestie om te komen tot een haalbare voortgangsrapportage, wat samenhangt met voorgaand punt en niet is uitgeklaard. Bezwaarelement is dus nog steeds aanwezig.	neen	neen	Zie antwoord op advies 50b
24/10/2023	50	f	Eigen gemeenten van VVR - Stad Dendermonde	Thema Fiets - 2.7 - Ruimtelijk- en mobiliteitsgeïntegreerd alternatievenonderzoek van de knelpunten op het fietsnetwerk i.f.v. vervoerspotentieel en de huidige fietsintensiteiten, indien er door beperkte aanpassingen van de bestaande infrastructuur geen oplossing geboden kan worden. Er wordt gevraagd om als project op korte termijn op te nemen: alternatieve fietslink N416 Zandstraat via site sporthal Appels In 'Actietabel V6' (nu 2.8) is actie niet opgenomen. Bezwaarelement blijft behouden.	neen	neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
24/10/2023	50	g	Eigen gemeenten van VVR - Stad Dendermonde	Algemene opmerking - Acties dienen SMART (Specifiek, Meetbaar, Aanvaardbaar, Realistisch, Tijdsgebonden) geformuleerd te worden. Nu is dit niet het geval...het zijn eerder vage doelstellingen. Deze 3 SMART-formulering is belangrijk, omdat het daardoor mogelijk is om de acties nadien te gaan monitoren en evalueren (In welke mate is de actie al dan niet gerealiseerd? Is bijsturing nodig? ...) Bij de voorbereiding van de voortgangsrapportage (binnen 1,5 jaar) zal dit probleem anders tot uiting komen	neen	neen	We werken maximaal met operationele doelstellingen die te evalueren zijn. Er wordt een gezond evenwicht gezocht tussen concrete, detailacties en generieke acties die gelden voor de gehele regio waarbij niet alles SMART kon worden geformuleerd. Door het departement MOW werd een mobiliteitsmonitoringstool ontwikkeld voor alle VVR's.
24/10/2023	50	h	Eigen gemeenten van VVR - Stad Dendermonde	Thema Groener en minder autoverkeer in de actietabel worden diverse fiscale maatregelen als 'aanbeveling' aangegeven. Zoals in CBS-notulen 9/01/2023, 8/05/2023 en wordt er gevraagd om deze te schrappen bij de acties. In 'Actietabel V6' zijn deze diverse fiscale maatregelen nog steeds aangegeven. Bezwaarelement blijft behouden.	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt. Diverse fiscale maatregelen zijn echter nodig om de geformuleerde doelstellingen te kunnen bereiken. Daartoe vragen we als vervoerregio om daar werk van te maken op hoger niveau.
24/10/2023	50	i	Eigen gemeenten van VVR - Stad Dendermonde	Algemene opmerking - Aangegeven termijnen worden beter concreet gemaakt: o Korte termijn: 0-3 jaar wordt beter 2023-2025 (einde lopende MJP gemeenten) o Middellange termijn: 3-6 jaar wordt beter 2026-2031 (volgende periode MJP) o Lange termijn: > 6 jaar wordt beter Na 2031 in het 'Actieplan V7' p. 21-22 wordt de weinig concrete timing nog steeds behouden: indien de start van de actie nog moet plaatsvinden wordt aangegeven binnen welke periode van tijd de (deel)actie zal worden opgestart. De tijdschikking start vanaf dat het regionaal mobiliteitsplan is Actietabel VVR Aalst (versie mei 2023) 22 goedgekeurd. Hierbij worden volgende interpretaties van timing gehanteerd: - Korte termijn: 0 tot 3 jaar - Middellange termijn: 4 tot 6 jaar - Lange termijn: meer dan 6 jaar Bezwaarelement blijft behouden.	neen	neen	De gehanteerde timing zoals opgenomen in actieplan p.21 wordt behouden gezien meer concrete timing niet mogelijk is voor elke actie. Als beginpunt voor elke actie wordt goedkeuring van het RMP genomen.
24/10/2023	50	j	Eigen gemeenten van VVR - Stad Dendermonde	Thema Groener en minder autoverkeer - 4.7 - Onderzoeken van de mogelijkheid om meerdere keren per jaar een auto-loze zondag te organiseren in onze vervoerregio. Het organiseren van een kwalitatieve 'auto-loze zondag' vergt veel tijd en energie vanwege het lokaal bestuur. De stad Dendermonde ziet maximaal één moment per jaar haalbaar. In 'Actietabel V6' is notulering aangehouden. Bezwaarelement blijft behouden	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt.
24/10/2023	50	k	Eigen gemeenten van VVR - Stad Dendermonde	Thema vrachtverkeer en logistiek - 7.2 - uitbouw watergebonden bedrijvigheid: o Gebied Oude Briel omvormen tot een watergebonden bedrijventerrein. o Bedrijventerrein Wjngaardveld in Aalst (vermarketing). Er wordt gevraagd om bij punt 7.3 de overslagkade aan bedrijf VPk (zie ook 'artikel 11 - zone voor kadeinfrastructuur' in RUP 'Hullenberg' op te nemen. In 'Actietabel V6' is gevraagde toevoeging niet gebeurd. Bezwaarelement blijft behouden.	neen	neen	'Zone voor kade-infrastructuur' in RUP 'Hullenberg' betreft een kade infrastructuur voor één bedrijf een heeft geen bovenlokale/regionale betekenissen.

24/10/2023	50	i	Eigen gemeenten van VVR - Stad Dendermonde	<p>Volgende opmerkingen worden aangeven: • Thema veiligheid - 1.1 - Registreren en evalueren van verkeersongevallen In functie van actieve monitoring en analyse van verkeersongevallen, nood aan een GIS-systeem waar op geüniformeerde en consequente wijze alle verkeersongevallen ingevoerd worden. In 'Actietabel V6' wordt aangegeven 'Regionale informatiedeling en terugkoppeling naar de vervoerregioraad uitwerken' blijft uiterst vaag. Het is aangewezen om nood aan GIS-systeem als concrete actie aan te geven. Het is een werkbaar instrument om te komen tot een degelijke verkeersongevallen-registratie. Bezwaarelement blijft behouden.</p>	neen	neen	Dit dient bij de uitwerking van de actie 1.1 te gebeuren. Een GIS-systeem is daarbij een valabele optie, maar daarover doen we nog geen uitspraken en voorzien we verder onderzoek.
24/10/2023	50	m	Eigen gemeenten van VVR - Stad Dendermonde	<p>Thema veiligheid - 1.4 – De Interlokale mazen autolouwer maken en doorgaand verkeer weren (acties op middellange termijn – 4-6 jaar):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Inrichten van het lokaal wegnenot over gemeentegrenzen heen conform de wegencategorisering.</li> <li>o Toepassen van het STOP-principe en 'fix the mix', met focus op (deel)kernen.</li> <li>o Verkeersremmende maatregelen nemen op lokale wegen.</li> </ul> <p>Deze actie op middellange termijn (3-6 jaar) is zonder duidelijke keuzes omtrent op welke mazen, welke deelkernen en welke lokale wegen we focussen een onmogelijke actie om te realiseren (zie ook SMART). In het 'Actietabel V6' zijn er nog steeds geen keuzes gemaakt. Tijdens het laatste BVVR werd gesteld dat de stad Dendermonde zelf maar moest aangeven, voor welke interlokale mazen ze wil gaan. Aangezien de meeste interlokale mazen ook op grondgebied van buurgemeenten liggen, is dit voorstel niet zinvol....afstemming tussen de betrokken gemeentebesturen is hiervoor noodzakelijk. Bezwaarelement blijft behouden.</p>	neen	neen	De vervoerregioraad besliste reeds om hier niet op in te gaan wegens ontoereikende (financiële en medewerkers) capaciteit. Dendermonde bood ook zelf niet aan om dit te doen. De behandeling en uitkomst van deze vraag is na te lezen in het verslag van BVVRR 20/04/23.
24/10/2023	50	n	Eigen gemeenten van VVR - Stad Dendermonde	<p>Thema vrachtverkeer en logistiek - 7.7 - Opwaarderen van spoornetwerk in functie van goederenvervoer. Spoorlijn 50/53 Gent-Wetteren-Dendermonde-Mechelen Spoorlijn 50/90 Gent-Aalst-Denderleeuw-Ninove-Geraardsbergen-Ath Er wordt gevraagd om hier als actie korte termijn op te nemen voor spoorlijn 53: bouw van 'uitwikkelporen' langsheen spoorlijn 53 (tussen Woningstraat en Mandekensstraat) In 'Actietabel V6' is gevraagde toevoeging niet gebeurd. Bezwaarelement blijft behouden.</p>	neen	neen	Infrabel gaf in het verleden reeds aan hier niet mee akkoord te zijn en deze actie geschrapt willen te zien. Reactie infrabel: "Deze actie hadden wij graag geschrapt aangezien het op dit moment zeer onzeker is of dit wel kan plaatsvinden. Er is geen zekerheid over toename van goederenvervoer op deze lijn en in het investeringsplan voor de komende tien jaren is hier ook geen ruimte voor".
24/10/2023	50	o	Eigen gemeenten van VVR - Stad Dendermonde	<p>Thema ruimte - 8.2 - Onderzoek naar slimme verdichtingsvoorwaarden via scenariodoorrekeningen en doorwerking in milieueffectbeoordeling. Opvolgen en toepassen van de Vlaamse Studie. Dit onderzoek gaat in op de 'verdichtingsparadox': Strategische collectieve vervoerknooppunten (hoofdzakelijk stedelijke gebieden en hoofddorpen) zijn plekken om te verdichten. Maar, dit zijn echter ook vaak de zones met de grootste autocongestie. Maar de timing is pas op 'middellange termijn (3-6 jaar). Dit betekent dat er de komende jaren alvast NIETS verandert aan de huidige praktijkwerking die deze beoogde verdichting blokkeert. Er wordt cfr. CBS-notulen 9/01/2023 en 8/05/2023 ook nu gevraagd om een actie toe te voegen op 'korte termijn' uitwerken én communiceren door de twee betrokken beleidskokers van de Vlaamse overheid (Ruimte Vlaanderen en Mobiliteit/Openbare Werken Vlaanderen) van een beleidslijn inzake de praktische omgang met de verdichtingsparadox. In 'Actietabel V6' is gevraagde toevoeging niet gebeurd. Bezwaarelement blijft behouden.</p>	neen	neen	Hierover is een studie lopende en dit is een werk van lange adem. We volgen de studie op en passen ze toe in de regio. Zie eveneens antwoord op advies 45a.
24/10/2023	50	p	Eigen gemeenten van VVR - Stad Dendermonde	<p>Volgende opmerkingen worden aangeven:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Thema veiligheid - 1.8 - Verbeteren van de handhaving in functie van verkeersveiligheid.</li> <li>o Politiecontroles naar onveilig en sociaal gedrag (snelheid, alcohol, afleiding en roekeloos rijgedrag).</li> <li>o Ondersteuning vanuit VVR van politiezones m.b.t. ongevallencijfers en -locaties.</li> <li>o Afstemmen van handhaving tonnagebeperkingen én snelheidsbeperkingen over politiezones heen.</li> </ul> <p>In CBS-notulen 9/01/2023, 8/05/2023 en nu wordt er gevraagd dat VVR Aalst initiatief neemt om met de betrokken politiezones en andere betrokken actoren inzake het verkeershandhavingbeleid in de Vervoerregio Aalst te komen tot concrete acties om op te nemen in de uit te werken actietabel. Overleg tussen de betrokken politiezones vanuit de VVR Aalst is niet doorgestaan. Bezwaarelement blijft behouden.</p>	neen	neen	Dit behoort niet tot de bevoegdheid van de vervoerregioraad. De initiatiefnemers zijn de lokale besturen of politiezones, die gebruik kunnen maken van de vervoerregio voor intergemeentelijke afstemming.
24/10/2023	50	q	Eigen gemeenten van VVR - Stad Dendermonde	<p>Opnemen als actie dat er t.o.v. de huidige situatie bijkomende kruispunten kunnen gecreëerd worden op het wegdeel tussen kruispunt N41-N17 (Mechelsesteenweg) en kruispunt N41-N47 (Heirbaan) in Sint-Gillis. In 'Actietabel V6' is gevraagde toevoeging niet gebeurd. Bezwaarelement blijft behouden.</p>	neen	neen	Het RMP is een strategisch document. We verwijzen naar de projectstuurgroep als orgaan om te oordelen over de wenselijkheid van extra kruispunten. De wegencategorisering doet geen uitspraken over kruispuntopstanden op regionale wegen gezien het belang van de lokale context.

24/10/2023	50	r	Eigen gemeenten van VVR - Stad Dendermonde	<p>Op grondgebied Dendermonde tal van wegen geselecteerd als regionale weg of interlokale weg. Als we draagvlak willen krijgen/behouden bij de omwonenden van dit dragend netwerk, dan zullen we er ook voor moeten zorgen dat er doortastende maatregelen worden genomen inzake verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. (...)</p> <p>Voor het grondgebied Dendermonde gaat het concreet over volgende kruispunten en wegdelen:</p> <p>Regionale wegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Herinrichting (verkeersveiligheid) kruispunt N41-Denstraat-fietspad Lange Maat – korte termijn</li> <li>• Herinrichting (doorstroming + verkeersveiligheid) kruispunt N41-N17 – studie korte termijn, realisatie lange termijn</li> <li>• Herinrichting wegdeel Zeelsebaan Fase 2 (N47-Kleinzaand tot gemeentegrens Zele) studie korte termijn, realisatie korte/middellange termijn</li> <li>• Verbinding/aansluiting N17 (Provinciale Baan) met N41 inclusief parallelweg N17 vanaf Fabriekstraat (langsheen spoorlijn 52): studie voorkeursroute korte termijn, grondverwingen middellange termijn, realisatie lange termijn</li> <li>• Herinrichting kruispunt N47-N17-N406 (kruispunt Mechelsepoort) – korte termijn</li> <li>• Herinrichting wegdeel Mechelsesteenweg (N17) tussen N47 en N41 (regionale winkelcluster) – studie middellange termijn, realisatie lange termijn</li> <li>• Herinrichting N406 Noordlaan – lange termijn</li> <li>• Herinrichting verkeerswisselaar N406 Gentsesteenweg-Tragel-Nieuwe Tijsluis – lange termijn</li> <li>• Herinrichting N406 Steenweg van Aalst (moduleproject) – middellange termijn</li> </ul> <p>Lokale wegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Herinrichting N470 doorheen dorpskern Grembergen (doortochtherinrichting) – lange termijn</li> <li>• Vervangende wegverbinding tussen Hofstraat-N406 Oudegemse Baan i.f.v. sluiten overweg Hofstraat + verhogen verkeersluw karakter dorpskern Oudegem lange termijn</li> </ul> <p>In 'Actietabel V6' is gevraagd toevoeging niet gebeurd. Bezwaarelement blijft behouden.</p>	neen	neen	Alle regionale wegen in onze regio zijn in beheer bij AWV. Er werd voor gekozen om in de actietabel nadruk te leggen op de realisatie van de N41. Andere projecten vallen allemaal onder de actie 6.2 "Inrichten van de regionale wegen conform de inrichtingsvoorschriften, met prioriteit voor de meest onveilige wegvakken".
24/10/2023	50	s	Eigen gemeenten van VVR - Stad Dendermonde	<p>Aangegeven element 'Herinrichting wegdeel Zeelsebaan Fase 2 (N47-Kleinzaand tot gemeentegrens Zele)' past ook in afstemming met VVR Waasland/gemeente Zele dd. 17/10/2023 inzake het selecteren van de N47 als vrachtroutennetwerk ook in VVR Waasland. Gemeente Zele wil als voorwaarde o.a. verkeersveilige afgescheiden fietspaden op korte termijn realiseren. Ook voor het gedeelte van de weg op Dendermonds grondgebied geldt dit. J213</p>	neen	neen	De vvr heeft de route geselecteerd binnen het vrachtroutennetwerk. Pas daarna kan AWV aan de slag ivm een aangepaste inrichting. Het is de bedoeling om de inrichting in lijn te brengen met de selectie, niet de selectie te laten afhangen van de inrichting. Het aanpassen van de inrichting op KT kan daarom geen voorwaarde zijn om al dan niet te selecteren.
24/10/2023	50	t	Eigen gemeenten van VVR - Stad Dendermonde	<p>Het college van burgemeester en schepenen geeft aan dat de opbouw van de mobiliteitsvisie in zijn verschillende delen, de kaarten wegencategorisering en vrachtroutennetwerk én nu de actietabel, stapsgewijs is gebeurd met 'validatiemomenten', waarna deze onderdelen worden beschouwd als zijnde afgewerkt. Er wordt geen tijd genomen om al deze elementen op elkaar af te stemmen en te komen tot een afgestemd plan. Hierdoor blijft het zeer onduidelijk/onzeker of de voorziene maatregelen en acties voldoende zullen zijn om de beoogde doelstellingen te behalen. Bezwaarelement is nog steeds aanwezig.</p>	neen	neen	De procedure uit het decreet BBH werd gevolgd mbt de opmaak van een RMP, net als wat de netwerkkaarten betreft en de wegencategorisering.
24/10/2023	50	u	Eigen gemeenten van VVR - Stad Dendermonde	<p>n 'Actietabel V6' wordt inzake "6.3 – Wegencategorisering - Inrichten van de regionale wegen conform de inrichtingsvoorschriften, met prioriteit voor de meest onveilige wegvakken" aangegeven: "Missing links op gewestwegen prioriteit realiseren: N41". Dit is positief. Echter, de N406 zal op Dendermonds grondgebied tot de doortrekking van de N41 is gerealiseerd (missing link), fungeren als 'interlokale weg' en als 'regionale vrachtgeleidingsroute'. Zelfs in het meest gunstige scenario zal het nog jaren duren vooraleer de doortrekking van de N41 een feit zal zijn. Dit zal gedurende deze jaren de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid op de N406 op het grondgebied van Dendermonde 7 blijven onder druk zetten. In de actietabel dienen er daarom op korte termijn acties opgenomen te worden voor Noordlaan, uitloper bebouwing Appels en doortocht Oudegem die de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid verhogen.</p>	neen	neen	Voor de herinrichting van de N406 wordt gekeken naar de lopende modules 13 en 14.
24/10/2023	50	v	Eigen gemeenten van VVR - Stad Dendermonde	<p>Cfr. 'Kaart wegencategorisering V11' zullen op het kruispunt N41-N17 Mechelsesteenweg twee regionale wegen elkaar treffen. Dit is momenteel reeds een sterk congestief punt. Door de beoogde verkeersluwe mazen kan verwacht worden dat op de regionale/intelokale wegen nog meer verkeer zal worden geconcentreerd, met als gevolg nog meer congestie op dit kruispunt. Om dit te vermijden wordt gevraagd om als actie op te nemen dat voor kruispunt N41-N17 een ongelijkvloerse kruising zal worden onderzocht om de verwerkingscapaciteit/doorstroming van dit kruispunt te verhogen.</p>	neen	neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken. Op deze regionale wegen zijn de geldende inrichtingsprincipes van toepassing.
25/10/2023	51	a	Middenveld - UNIZO	<p>Hierbij wil ik namens UNIZO en de aangesloten sectororganisaties FBAA, Febed, Denuo, TLV, BKV, Fema en Brafco 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 bedienen, die niet of te beperkt aan bod komen. We zien het daarom als noodzakelijk om bezwaar in te dienen over de aanpak bij de opmaak van de mobiliteitsplannen en de tekortkomingen dat dit met zich meebrengt. Met dit bezwaar willen we bovendien duidelijk maken dat we een betere aanpak van onze mobiliteit verwachten op verschillende niveaus, van lokaal tot Vlaams en zelfs federaal en Europees. We vragen dat er vanuit de vervoerregio(raad) en het departement MOW op een goede manier wordt omgesprongen met deze bemerkingen en we zo het vervolgetraject 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.</p>	neen	neen	Wij erkennen de noodzaak van intensieve samenwerking met alle betrokken sectoren om een volledig en effectief mobiliteitsplan te ontwikkelen. Het proces voor het opstellen van dit plan omvatte diverse overlegmomenten met verschillende stakeholders. Deze overleggen werden structureel en collectief georganiseerd onder andere in thematische werkgroepen, via mobiliteitscafés enz. Voor de collectieve sessies werd een brede groep aan stakeholders en sectorfederaties uitgenodigd. Hier waren eveneens verschillende koepelorganisaties bij, waar we ook de vraag hebben gesteld om de uitnodiging verder te verspreiden naar de individuele leden.

25/10/2023	51	b	Middenveld - UNIZO	<p>We constateren dat er gedurende het verloop van het proces van opmaak onvoldoende concrete betrokkenheid was van belanghebbenden en stakeholders. Hoewel er stakeholderessies werden georganiseerd, was er een duidelijk gebrek aan diepgaand overleg. Het bij aanvang grote aantal deelnemers - met uiteenlopende belangen en achtergronden - betekende een beperking van de mogelijkheid om de discussie ten gronde te voeren. Dit is onmogelijk in een traject met een beperkt aantal sessies en een onderwerp dat zo breed en impactvol is als mobiliteit. 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 opeeft 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 afhaken heeft als gevolg dat de resultaten niet altijd stroken met de realiteit en noden van het brede mobiliteitssysteem, maar vaak voortkomen vanuit een voorkeur voor of betrokkenheid bij een bepaalde modus. Het is nochtans essentieel dat diverse belanghebbenden en stakeholders actief en in voldoende mate betrokken zijn bij het participatietraject, zodat er een breed gedragen mobiliteitsplan kan worden ontwikkeld. We vragen daarom met aandrang om werk te maken van meer bi- of multilateraal overleg met sectoren en organisaties die een belangrijke rol spelen binnen de mobiliteit.</p>	neen	neen	<p>Tijdens de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan werden er drie informatieve momenten georganiseerd voor stakeholders en negen overlegvergaderingen met stakeholders over diverse thema's: (i) woon-werkverkeer, (ii) mobiliteit voor jongeren, (iii) openbaar vervoer, (iv) ruimte en mobiliteit, (v) beleidsrichtingen, (vi) fiets, parkeren en toegankelijkheid, (vii) openbaar vervoer lange termijn en veiligheid, (viii) vracht- en autoverkeer en (ix) mobiliteit voor mensen met een beperking. Zie hiervoor ook de website van de vervoerregio (<a href="http://www.vervoerregioaalst.be">www.vervoerregioaalst.be</a>). Op de thematische overlegmomenten werden enkel de inhoudelijk nauwst betrokken stakeholders uitgenodigd, om zo de nodige diepgang in het gesprek te garanderen. Hier kozen we dus voor bilateraal overleg. Op de algemene overlegmomenten werden alle stakeholders uitgenodigd en kozen we dus bewust voor multilateraal overleg. Om tot een evenwichtig regionaal mobiliteitsplan te komen is het namelijk van belang om alle stemmen te horen en liefst samen, zodat voor iedereen duidelijk wordt waarover de visie van verschillende stakeholders uiteenloopt. Zo konden we de meest genuanceerde informatie verwerven.</p> <p>De betrokkenheid van de stakeholders zwakte gaandeweg wat af, mogelijk deels door de looptijd van het proces. Toch konden we tot op het einde van het traject rekenen op stakeholders die waardevolle inzichten met ons deelden. Deze inzichten werden systematisch in de verslagen opgenomen en dienden mee als input voor de uitbouw van het ontwerpplan. Niet alle input van stakeholders vindt een weerslag in het ontwerpplan, maar alle input werd wel terdege geëvalueerd. Unizo werd voor alle infomomenten en stakeholderoverleggen uitgenodigd.</p>
25/10/2023	51	c	Middenveld - UNIZO	<p>Naast de hierboven omschreven problemen rond het stakeholderoverleg moeten we wijzen op de te beperkte focus op enkele specifieke, maar belangrijke actoren binnen de mobiliteit. De materie rond transport en logistiek, maar ook het privaat collectief personenvervoer, vragen een specifieke expertise (ook per deeldomein) die vaak niet of beperkt aanwezig is in de vervoerregio's en de studie bureaus. Deze expertise is nochtans een vereiste om mee werk te kunnen maken van een toekomstplan. Net zoals het niet kan dat de betrokkenheid met de sectoren veel te beperkt is. Het is dan ook onaanvaardbaar dat beslissingen genomen in mobiliteitsplannen zonder voldoende expertise en voor thema's die beter op hoger niveau worden gestuurd en uitgetekend. 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 bevoorradings voor winkels.</p>	neen	neen	<p>Het opstellen van een regionaal mobiliteitsplan is een complex proces dat rekening houdt met vele factoren en belangen. Wij waarderen de unieke expertise en inzichten die elke stakeholder brengt. Tegelijkertijd moeten wij ons houden aan de doelstellingen, de bestaande kaders, focussen op het strategische niveau van het plan en rekening houden met de gemeentelijk autonomie van de verschillende betrokken overheden.</p>
25/10/2023	51	d	Middenveld - UNIZO	<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>	neen	neen	<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 het vrachtroutenetwerk, 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.</p>
25/10/2023	51	e	Middenveld - UNIZO	<p>Voor het verder uitwerken van zaken als venstertijden, routegeleiding of advies, tonnagebeperkingen... moet heel duidelijk gekozen worden om te vertrekken vanuit overleg met het goederenvervoer én het collectief personenvervoer. We vragen hier uitdrukkelijk om ook over de vervoerregiogrenzen heen te overleggen, want de impact van dergelijke maatregelen mag zeker niet onderschat worden. Een concreet voorbeeld: te nauwe venstertijden voor verschillende kernen (binnen en buiten de regio) kan betekenen dat de transporteur net méér voertuigen moet gaan inzetten om evenveel posten te bedienen, met gevolgen voor de verkeersdruk, duurzaamheid, prijzen...</p>	neen	neen	<p>We nemen akte van deze aanbeveling. Dergelijke ingrepen moeten uiteraard geïmplementeerd worden in overleg met relevante stakeholders.</p>
25/10/2023	51	f	Middenveld - UNIZO	<p>We zien heel wat intenties om onze mobiliteit te hervormen. Zo is er de focus op een modal shift voor zowel het personenvervoer als het goederenvervoer. Op vlak van personenvervoer kunnen we inderdaad nog betrekkelijk eenvoudig heel wat winsten boeken, onder meer door ingrepen op lokaal en regionaal niveau. Het uitbouwen van Hoppinpunten, uitrollen van deelwagens en -fietsen, betere afstemming van het openbaar vervoer... dragen hier allemaal toe bij. Ook de verbindingen die geleid worden met tewerkstellingspolen, of het nu voor het openbaar vervoer of de fiets is, moeten verder geoptimaliseerd worden om meer mensen voor de duurzame oplossing te laten kiezen. Het is daarom noodzakelijk om onder meer de conflictpunten op fietswegen en het BFF zoveel mogelijk weg te werken, om zo met vlotte verbindingen de mensen te kunnen verleiden om de fiets te nemen.</p>	neen	neen	<p>In het fietsnetwerk gaan de prioriteiten voor de VVR Aalst uit naar het wegwerken van missing links en onveilige schakels (zie visienota p.21). Ook actie 2.1 impliceert dit.</p>
25/10/2023	51	g	Middenveld - UNIZO	<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 stadstrand, betekent niet zonder meer een efficiëntiewinst, laat staan dat het minder verkeer zou veroorzaken of per definitie een verbetering is voor de veiligheid. Het zet integendeel extra druk op de prijs, de efficiëntie van het proces en het aantal voertuigen in een kern. Willen we leveringen in de 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. We moeten dus verder kijken dan maatregelen die op papier interessant lijken, maar in de praktijk een negatief effect zullen hebben. Door deze materie op een doorgedreven manier, samen met de betrokken sectoren, aan te pakken op een hoger niveau kunnen we op lange termijn meer bereiken. Kleine (tijdelijke) winsten, die interessant lijken voor het lokale kiespubliek, hebben op lange termijn vaak een negatief effect, terwijl we op basis van een gefundeerd plan op hoger niveau op lange termijn veranderingen kunnen realiseren.</p>	neen	neen	<p>Het standpunt rond de efficiëntiewinst door het verladen van goederen aan de randen van (stads)centra is niet terug te vinden in de visienota, het actieplan of de actietabel. In de visienota p.58 bevestigt de vervoerregio wel dat er verder moet gekeken worden dan de grenzen van de VVR Aalst: "De mogelijkheden tot modal shift hangen sterk samen met elementen buiten de vervoerregio Aalst die het kader vormen waarbinnen onze regio kan opereren. Enerzijds zal ten gevolge van het oplossen van knelpunten en het nemen van maatregelen ten gunste van het goederentransport per trein buiten de vervoerregio het aandeel doorgaand vrachtverkeer over de weg ook binnen de vervoerregio afnemen. Wanneer grote verladings elders een modal shift maken, zou dat bovendien voor een sneeuwbal effect kunnen zorgen waardoor goederentransport over het spoor ook voor kleinere verladings aantrekkelijker wordt."</p>

25/10/2023	51	h	Middenveld - UNIZO	Tot slot willen we nogmaals de aandacht vestigen op het ontbreken van een duidelijk ambitieus overkoepelend Vlaams mobiliteitsbeleid, wat nochtans een noodzakelijke voorwaarde is om een geloofwaardig en degelijk mobiliteitsplan op regionaal niveau uit te werken. Een coherent en gecoördineerd kader op Vlaams niveau is van essentieel belang om een consistente en effectieve mobiliteitsstrategie te waarborgen. Het is aangewezen om thema's als goederenvervoer en privaat collectief personenvervoer verder aan te pakken op het niveau waarop de grote stromen zich voordoen en waar het regionale niveau zich vervolgens kan aan vasthaken voor een diepere uitwerking specifiek voor de regio. We dringen erop aan dat er een duidelijk overkoepelend kader wordt vastgelegd dat richting geeft aan de vervoerregionale mobiliteitsplannen.	neen	neen	Zie antwoord op advies 51g
25/10/2023	51	i	Middenveld - UNIZO	Met dit bezwaarschrift willen we de aandacht vestigen op de elementen in de mobiliteitsplannen die niet ten gronde zijn aangepakt en/of de realiteit onvoldoende weerspiegelen. Wegens een aantal tekortkomingen in het proces konden we bovendien vaststellen dat de aandacht het evenwicht tussen goederen- en personenvervoer in de stakeholdersessies niet aanwezig was. Het gevolg is dat de plannen geen complete weerspiegeling zijn van onze mobiliteit en van de noden om onze mobiliteit terug vlot en veilig te krijgen. We verzoeken u met 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. We vertrouwen erop dat u ons bezwaar zorgvuldig zult analyseren en de aanbeveling in het verdere proces zult toepassen. We hopen verder een constructieve dialoog over dit belangrijke onderwerp kunnen opzetten. Mocht u verdere informatie of verduidelijking wensen, dan zijn wij graag bereid om dit te verstrekken	neen	neen	We staan open voor suggesties en inbreng van alle sectoren om ons begrip van specifieke gebieden, zoals transport en logistiek, te verbeteren. De voorziene ambities en acties blijven evenwel overeind in het RMP vanuit de noodzaak om het goederenvervoer vlotter, veiliger en logischer te laten verlopen in de vervoerregio. Wij erkennen het belang van goederenvervoer voor onze economie en zijn ons bewust van de uitdagingen waarmee deze sector te maken heeft. Het plan heeft inderdaad een sterk accent op personenvervoer, maar dit betekent niet dat het belang van goederenvervoer wordt genegeerd. De kennis omtrent logistiek en goederenvervoer is voldoende aanwezig binnen de studiebureaus en binnen het departement MOW. Er werden tijdens het proces ook sessies georganiseerd waarbij logistieke partners en koepelorganisatie werden uitgenodigd.
29/10/2023	52	a	Middenveld - CD&V Senioren Erpe-Mere	Het mobiliteitsplan zal zijn uitvoering krijgen in de toekomst (2030 -2050!) en naar verwachting zal de vergrijzing op dat ogenblik op zijn hoogtepunt zijn. Daar moet NU rekening mee worden gehouden.	neen	neen	We nemen akte van deze aanbeveling.
29/10/2023	52	b	Middenveld - CD&V Senioren Erpe-Mere	De cdenv senioren van Erpe-Mere volgen het beleid op vlak van mobiliteit van nabij op (cfr voorlopig rijbewijs 70+) en vragen meer aandacht voor de senioren op de weg. Ouderen moeten kunnen geraken waar ze moeten zijn; doktersbezoek, inkopen doen, naar de bank, naar familie, verenigingsleven. Voor hen is de auto vaak het meest flexibele vervoersmiddel. We willen de auto niet stimuleren, wel erkennen dat het een essentieel vervoersmiddel is voor vele mensen. Laat hen de wagen verder gebruiken!	neen	neen	In de visienota staat er nergens dat ouderen geen auto meer zouden mogen gebruiken.
29/10/2023	52	c	Middenveld - CD&V Senioren Erpe-Mere	In de uitvoering van de plannen benadrukken we de veiligheid van de infrastructuur van wegen, kruispunten, rotondes, fiets- en voetpaden. De inrichting dient bekeken vanuit de behoeften van de oudere mens als fietser, als fietser én als autobestuurder. Vandaag zijn wegenontwerpen vaak té complex mét risico op méér ongevallen. Onderzoek wijst uit dat méér dan de helft van de fietsers die in het verkeer om het leven komen 65+ zijn.	neen	neen	In het thema veiligheid in de visienota staat: "Vision Zero is naast een van de 8 strategische doelstellingen van het regionaal mobiliteitsplan ook de grootste prioriteit voor de mobiliteit van de burgers in onze vervoerregio." (p.18). De visienota reikt hiervoor o.a. volgende principes aan: systematisch wegwerken van zwarte en onveilige punten, ontlichten van verkeersstromen op wegen met een belangrijke functie voor gemotoriseerd verkeer, fix the mix, zelfverklarende weginrichting, conflictvrije en conflictarme lichtenregelingen ... Ook acties 1.2, 1.3, 1.4, 1.5 en 1.7 bouwen hier specifiek op voort.
29/10/2023	52	d	Middenveld - CD&V Senioren Erpe-Mere	De toekomstige hoppingpunten zijn een goede zaak indien ze goed bereikbaar zijn voor de ouderen die op het platte land en buiten de dorpskernen wonen. Busopstapplaatsen zijn vaak te ver van hun huis gelegen en de voetpaden er naartoe niet veilig genoeg. Voor het comfort van de oudere reiziger willen we voldoende rustbanken en toiletten. De dienstverlening moet gemakkelijk te consulteren zijn. (niet digitaal)	neen	neen	De vervoerregio Aalst wenst een sociaal, inclusief vervoerssysteem, waarbij iedereen zich zelfstandig en op een veilige manier kan verplaatsen (zie thema toegankelijkheid in de visienota). "We vragen ook aan de wegbeheerders om de toegankelijkheid van het openbaar domein te verbeteren in het algemeen en specifiek gericht op de bereikbaarheid van haltes (voetpaden, ...)". (p.75). "We zorgen ervoor dat het openbaar vervoer toegankelijk wordt voor iedereen: voor jongeren en ouderen, voor mensen met een functionele beperking, voor inkomenszwakke groepen. Hierbij focussen we zowel op toegankelijke halte-infrastructuur voor personen met een motorische of visuele beperking (conform het Masterplan Toegankelijkheid) als op het rollend materieel, maar ook op nabijheid en financiële toegankelijkheid." (p.75). Acties 9.1, 9.2, 9.3 en 9.4 concretiseren deze visie.
26/10/2023	53	a	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	We betreuren dat in het plan-MER geen alternatieven worden beschouwd. Dit had voor de verantwoording van bepaalde strategische keuzes een meerwaarde kunnen betekenen. Dit heeft ook tot gevolg dat verschillende elementen opgenomen in dit plan, nog steeds alle noodzakelijke besluitvormingen moeten doorlopen en een (milieu)afweging noodzakelijk blijft op het gepaste schaalniveau.	neen	neen	Het RMP is tot stand gekomen door een iteratief overlegproces waarbij reeds verschillende alternatieven zijn verkend. De alternatieven die door overleg met stakeholders (ambtelijk en middenveld) en de leden van de vervoerregioraad als niet-redelijk beschouwd werden, zijn niet verder uitgewerkt.
26/10/2023	53	aa	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	Het toetsen van nieuwe ontwikkelingen aan de visie van het regionaal mobiliteitsplan binnen het thema ruimte is een taak voor alle overheden. Binnen de Vlaamse overheid verwachten wij dat het departement MOW die taak op zich neemt.	ja	neen	Voor de 4 deelacties van actie 8.1 vervangen we initiatiefnemer Vlaamse overheid door MOW
26/10/2023	53	ab	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	Het is onduidelijk waarom het Departement Omgeving als initiatiefnemer staat vermeld bij de acties 'verdichten en verhogen van (nieuwe) woonontwikkelingen zonder de ruimtelijke draagkracht van de gemeentes en de leefbaarheid in centra in het gedrang te brengen' en 'het verknopen van de tewerkstellingspolen met het fietsnetwerk en het openbaar vervoersnetwerk'. Dit betreft in principe een taak voor de lokale besturen. Hoogstens is dit een interbestuurlijke opdracht	ja	neen	In de tweede deelactie van actie 8.3 uit de actietabel vervangen we de initiatiefnemer naar lokale besturen.
26/10/2023	53	ac	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	Het locatie-onderzoek voor nieuwe bedrijventerreinen daarentegen kan naast een taak voor de lokale besturen en provincie ook een taak van het Departement Omgeving zijn in het kader van de opmaak van een gewestelijk RUP	ja	neen	Onder actie 8.5 voegen we het Departement Omgeving toe als initiatiefnemer.

26/10/2023	53	ad	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	In het thema "Toegankelijkheid" maakt de vervoerregio duidelijk dat zij bestaande haltes die geen enkele graad van toegankelijkheid hebben stapsgewijs wil upgraden. Omwille van de trage vervangingsgraad van eenmaal gerealiseerde haltes lijkt het wenselijk dat bij ernstige verbouwwerken of nieuwbouw de overheid autonome toegankelijkheid realiseert. We stellen voor om dit zo op te nemen.	neen	neen	In de visienota thema toegankelijkheid worden de toegankelijkheidslabels van bushaltes zoals gehanteerd door De Lijn toegelicht. De visie van de vervoerregio hieromtrent is dat nieuwe haltes volgens het hoogste kwaliteitslabel worden uitgevoerd. "Uiteraard is het wenselijk dat alle haltes het hoogste kwaliteitslabel (autonoom toegankelijk) hebben waardoor een rolstoelgebruiker volledig zelfstandig de bus kan in- en uitrijden. Maar we moeten gezien de beperkte budgettaire middelen een realistische manier vinden om tot een snellere realisatie van toegankelijke haltes te komen. Vandaar het voorstel om de bestaande haltes die geen enkele graad van toegankelijkheid hebben, op zijn minst "toegankelijk mits assistentie" te krijgen, bij voorkeur uiteraard autonoom toegankelijk. Bij de bouw van geheel nieuwe haltes moet wel meteen gestreefd worden naar die autonome toegankelijkheid." (p.76).
26/10/2023	53	ae	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	Er zijn diverse data beschikbaar m.b.t. omgeving en leefomgevingskwaliteit (bv. ruimtebeslag door infrastructuur). Er is verdere afstemming nodig rond indicatoren die dOMG en VMM kunnen aanleveren.	neen	neen	Het Departement MOW nam reeds voorbereidende initiatieven in het kader van monitoring en dus oplijsting van indicatoren. Het Departement MOW zal andere overheidsinstanties betrekken in dit proces.
26/10/2023	53	af	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	Algemeen stellen we vast dat in de documenten gebruik wordt gemaakt van terminologie uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen waaraan beleidsdoelstellingen worden gekoppeld die voortvloeien uit de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Ofschoon het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen vandaag de dag nog steeds van kracht is, is het van belang om te beseffen dat in een beleidsplanningscontext de terminologie uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (onderscheid stedelijke gebieden/buitengebied, hoofddorpen, regionale bedrijventerreinen, Vlaamse Ruit ...) meer en meer zal verlaten worden. Dit betekent dat de hieraan gekoppelde connotaties uit het regionaal mobiliteitsplan op termijn aan kracht kunnen inboeten. In de documenten wordt vaak nog verwezen naar het Witboek beleidsplan Ruimte Vlaanderen van 2016. Dit witboek is evenwel vervangen door de beslissing van de Vlaamse Regering van 20 juli 2018 over de strategische visie van het BRV. De passages die verwijzen naar het witboek dienen te worden geactualiseerd	ja	neen	Verwijzingen in het RMP naar het "Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2016)" worden geactualiseerd naar het "Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Strategische visie. (2018)"
26/10/2023	53	ag	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	De stimulans om nieuwe woonegelegenheden zoveel mogelijk in te richten rond strategische collectieve vervoerknooppunten en op plaatsen met een aanvaardbare wandel- en fietsafstand van een voldoende pakket van basisvoorzieningen wordt mee onderschreven. Wel hanteert men met het "strategisch collectief vervoerknooppunt", een begrip dat verder in het mobiliteitsplan niet is uitgewerkt. We verwijzen naar de in opmaak zijnde lexicon, die via het MDM gemaakt wordt, over de vervoerregio's heen. We vragen bij het finaliseren van het einddocument van het RMP de termen en definities uit deze lexicon te hanteren.	neen	neen	Bij het finaliseren van het RMP was het lexicon nog niet beschikbaar is.
26/10/2023	53	ah	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	Aandachtspunt is het kaartmateriaal in de visienota. Vaak ontbreekt een duidelijke bronvermelding en datum van opmaak.	ja	neen	Waar nodig en relevant wordt een bronvermelding aan de figuren en quotes opgenomen in het RMP toegevoegd.
26/10/2023	53	ai	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	In het uiteindelijke ontwerp van regionaal mobiliteitsplan vinden we voorslagnog een te geringe weerslag van de aanbevelingen die voortvloeien uit het ontwerp-MER terug. De evaluatie van de aanbevelingen en de wijze waarop de aanbevelingen uit het ontwerp-MER doorwerken in het uiteindelijke mobiliteitsplan zal onderdeel moeten uitmaken van de finale besluitvorming	neen	neen	In hoofdstuk 6.1 van het MER is opgenomen in welke mate de aanbevelingen uit het MER verwerkt werden in het Regionaal Mobiliteitsplan. De besluitvorming zal inderdaad rekening houden met de verwerking van de aanbevelingen.
26/10/2023	53	aj	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	Uit het overzicht blijkt dat heel wat aanbevelingen zich situeren op uitvoeringsniveau. Het is belangrijk dat deze een structurele vertaling krijgen in alle aspecten van het plan. In andere regio's wordt soms naar het opstellen van een checklist verwezen om met al deze aanbevelingen rekening te houden van start tot einde van een project/actie. We stellen voor om hiervoor een actie toe te voegen aan het actieplan	neen	neen	Er is geopteerd om in het RMP geen acties op te nemen voor ander sectoraal beleid daar deze niet de bevoegdheid van een RMP. Ook zijn deze aandachtspunten reeds opgenomen in dat specifieke sectoraal beleid en kunnen er ook evolueren (bv watertoets). Alle plannen en acties die voortvloeien uit het RMP moeten sowieso afgetoetst worden aan dit sectoraal beleid.
26/10/2023	53	ak	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	In het actieplan maakt het regionaal mobiliteitsplan een concrete vertaling van de visie naar projecten en initiatieven om de besproken doelstellingen te halen. We stellen echter vast dat acties in "studiefase" geen beoordeling krijgen (kleurcode), terwijl het wel mogelijk is om deze acties kwalitatief te beoordelen en het net op "strategisch niveau" wel een belangrijke keuze is. Hier staat immers investeringsbudget tegenover. Zeker acties die over 8 nieuwe infrastructuurprojecten gaan, zouden in dit plan een (kwalitatieve) beoordeling moeten krijgen.	neen	neen	Onderzoek en studie heeft op zich geen milieueffecten, eventuele conclusies en verdere acties kunnen dit uiteraard wel hebben. Daar deze nu net nog het voorwerp van onderzoek uitmaken kunnen hier echter geen voorafnames op gebeuren. Conform de vigerende wetgeving zullen de milieueffecten van verdere plannen en projecten op niveau van dat project verder onderzocht worden.
26/10/2023	53	al	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	Met betrekking tot het ruimtebeslag bevatten de concrete acties initiatieven waarvan een beperkt ruimtebeslag niet uitgesloten kan worden. Ook al zijn dit noodzakelijke schakels om op langere termijn te komen tot een betere modal shift die op zijn beurt tot minder ruimtebeslag gaat leiden, toch kunnen er ook nu reeds bijkomende concrete ontharingsacties of ruimtebesparende maatregelen opgenomen worden. In het ontwerp plan-MER worden suggesties naar voren geschoven, die we kunnen onderschrijven.	neen	neen	Er is geopteerd om in het RMP geen acties op te nemen voor ander sectoraal beleid daar deze niet de bevoegdheid van een RMP. Ook zijn deze aandachtspunten reeds opgenomen in dat specifieke sectoraal beleid en kunnen er ook evolueren (bv watertoets). Alle plannen en acties die voortvloeien uit het RMP moeten sowieso afgetoetst worden aan dit sectoraal beleid.
26/10/2023	53	b	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	We vragen alvast om het Departement Omgeving tijdig als partner te betrekken ingeval de Vlaamse overheid als vergunningverlenende overheid optreedt of de acties aanleiding zouden geven tot de inzet van een planinstrument (RUP, complex project).	neen	neen	In vervoerregio Aalst is het Departement Omgeving opgenomen als vast lid van het Team MOW om een maximale afstemming te bekomen tussen de beide disciplines. Overige procedures blijven behouden.
26/10/2023	53	c	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	Het feit dat we ondanks het voorgestelde beleidsscenario nog ver van de noodzakelijke daling in voertuigkilometers staan, is een belangrijk signaal dat ook het RMP duidelijk moet stellen om aan te geven dat er nog verdere inspanningen en keuzes nodig zijn.	neen	neen	Dergelijke formulering staat duidelijk opgenomen op p.80 van de visienota.
26/10/2023	53	d	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	Maatregelen inzake gedrag, parkeerbeleid en fiscaliteit zijn meestal zeer doeltreffend en vaak ook kostenefficiënt. Het is niet duidelijk welke impact deze kunnen hebben naar de voorgestelde doelstellingen. We vragen om deze info bijkomend in het RMP toe te voegen, zodat duidelijk wordt welke maatregelen, eventueel op andere beleidsniveaus (lokaal, regionaal, Vlaams), zeker nodig zijn en of er daarnaast nog bijkomende maatregelen noodzakelijk zijn om de voorgestelde doelstellingen alsnog te halen. Ook de doorrekeningen fase 2 (Vlaanderen-breed) zouden bijkomend insteek kunnen leveren	neen	neen	In de visienota worden aanbevelingen opgenomen die zich binnen de bevoegdheid van het RMP bevinden.

26/10/2023	53	e	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	Het regionaal mobiliteitsplan neemt een aantal acties op rond vrachtverkeer (logistieke hubs, vrachtroutenetwerk, gecoördineerde visie vrachtwagenparkeren). Zaken waarvan wordt aangenomen dat die tot positieve evoluties inzake modal shift en voertuigkilometers zullen leiden, maar deze aannames zijn niet afgetoetst via het verkeersmodel. Het is niet duidelijk waar en wanneer deze aftoetsing zal gebeuren. Gelieve dit te verduidelijken.	neen	neen	Vermits er geen acties op specifieke plaatsen zijn vastgelegd, is het niet mogelijk om dit via een verkeersmodel af te toetsen. Uit de jaarlijkse monitoring zal moeten blijken of het aantal vrachtwagenkilometers afneemt, enerzijds in zijn totaliteit en anderzijds op wegen waar ze niet gewenst zijn. Ook de (evolutie van de) vervoerde tonnage per spoor en binnenvaart zal worden gemonitord als een indicatie van een modal shift in het goederenverkeer. Deze cijfers zijn eerder Vlaanderen breed te bekijken.
26/10/2023	53	f	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	Volgens de strategische doelstelling 'Robuuste open ruimte' uit de strategische visie van het BRV wil de Vlaamse overheid de verhandingsgraad in de bestemmingen landbouw, natuur en bos tegen 2050 met minstens 1/5 terugdringen ten opzichte van 2015. Verder wil de strategische visie van het BRV het bijkomende ruimtebeslag herleiden tot 3 hectare per dag tegen 2025 en 0 tegen 2040. We vragen daarom de uitspraken m.b.t. het ruimtebeslag en verharding (p. 73 e.v.) die nog refereren aan het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen uit 2013 in overeenstemming te brengen met de strategische visie van het BRV.	ja	neen	In het kader van ruimtebeslag en verharding vervangen we de referenties naar het "Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen" in referenties naar "Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Strategische visie": - In de visienota blz. 43/44 passen we de zin aan "om het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag te herleiden naar 0 tegen 2040." - p.73 passen we de eerste zin onder weginfrastructuur aan als volgt: "Het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem moet tegen 2025 dalen tot 3 hectare/dag en het totale jaarlijks bijkomend ruimtebeslag moet in 2040 herleid zijn tot 0 (bron: BRV Strategische Visie (2018))." - p.74 de titel van fase 3 aanpassen naar "herleid tot 0 in 2040" - p.87-88 bij de doelstellingen de bron aanpassen naar "Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2018)" - op p.88 voegen schrappen we de doelstelling uit het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2013). De strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen wil het bijkomende ruimtebeslag herleiden tot 3 hectare per dag tegen 2025 en 0 tegen 2040. Deze doelstelling uit het BRV is reeds opgenomen op de vorige pagina
26/10/2023	53	g	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	Bij het thema 'veiligheid' merken we op dat het ontwerpen van 'vergevingezezinde wegen' hand in hand moet gaan met de inrichting van ecologische randinfrastructuur. We vragen de vervoerregio om de aanbeveling uit het plan-MER ter harte te nemen en het verwijderen van bomenrijen niet als uitgangspunt te nemen voor de uitbouw van vergevingezezinde wegen.	neen	neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een opmerking die op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
26/10/2023	53	h	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	Ook voor het thema 'fiets' vragen we om bij de uitwerking van het concept 'vergevingezezinde fietspaden' maximaal rekening te houden met de ecologische randinfrastructuur.	neen	neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een opmerking die op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
26/10/2023	53	i	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	Voor het thema 'fiets' vindt de vervoerregio het belangrijk om fietsinfrastructuur te voorzien die het kwaliteitsniveau van het Vademecum "benaderd" boven geen fietsinfrastructuur. Het oordeel om af te wijken van de normen zal in samenspraak moeten gebeuren met de bevoegde vergunningverlenende overheden. Dit dient ook gekoppeld aan een onderzoek naar mogelijke alternatieve verbindingen.	neen	neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een opmerking die op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken. Een onderzoek naar alternatieven behoort tot de inhoudelijke bevoegdheid van de projectstuurgroep.
26/10/2023	53	j	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	Wat betreft het thema 'autoverkeer' ondersteunen we de keuze om verplaatsingen te vermijden of maximaal in te korten. Het inzetten op het realiseren van nabijheid tussen wonen en werken is daarbij een logische keuze voor zover een onderscheid wordt gemaakt tussen verweefbare vormen van bedrijvigheid en niet-verweefbare vormen. Zwaar milieubelastende industrie of industrie die hoge veiligheidsrisico's met zich meebrengen (bv. SEVESO) vragen nu éénmaal om afstandsbufferen. We vragen om deze nuance ook tekstueel in te schrijven.	neen	neen	In het thema ruimte van de visienota staat dat we willen dat ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid elkaar ondersteunen. Naargelang het type tewerkstellingssector vragen we een andere aanpak: "Zo moeten conform het RSV nieuwe kantoorontwikkelingen maximaal in de stationsomgevingen worden voorzien." en "Wanneer tewerkstellingsdichtheid en woondichtheid niet hand in hand kunnen gaan door de eigenheid van bepaalde tewerkstellingssectoren, zetten we maximaal in op een verknoping van deze tewerkstellingspolen met het fietsnetwerk en het openbaar vervoer-netwerk." (p.72).
26/10/2023	53	k	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	Hoppinpunten zijn een voorbeeld van plaatsen met een hoge knooppuntwaarde (afhankelijk van de categorie). Er kan met andere woorden gesteld worden dat plaatsen met een hoge knooppuntwaarde en/of met een hoog voorzieningsniveau zoveel mogelijk de ruimtevragen als gevolg van demografische groei opvangen." Knooppuntwaarde is een belangrijk instrument om in te zetten op nabijheid tussen wonen en werken. Echter, deze indicator vergelijkt de ontsluiting van één plek met andere plekken. Al naargelang het schaalniveau (Vlaanderen, provincie, regio, gemeente) waarop de knooppuntwaarde wordt ingevuld, krijgt deze indicator bijgevolg een andere waarde. Wat op niveau van de gemeente een hoge knooppuntwaarde is, is dus niet per definitie een hoge knooppuntwaarde voor Vlaanderen. Dit betekent dat de loutere ontsluiting van een plek door het openbaar vervoer, bijvoorbeeld t.h.v. een Hoppinpunt, vanuit Vlaams perspectief niet per definitie kan worden gelijkgesteld met een hoge knooppuntwaarde. Gelieve deze nuance toe te voegen aan de tekst.	ja	neen	In de visienota p.66 voegen we in de tweede alinea, na de eerste zin volgende nuance toe: "Daarbij dient opgemerkt dat naargelang het schaalniveau (Vlaanderen, provincie, regio, gemeente) waarop de knooppuntwaarde wordt ingevuld, de indicator een andere waarde krijgt."
26/10/2023	53	l	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	De verantwoording van de selectie en de indeling van de Hoppinpunten ontbreekt in het voorliggende document. We vragen om deze verantwoording (en de methodiek om de komen tot de selectie en indeling) toe te voegen.	ja	neen	De selectiemethodiek hoppinpunten is uitgewerkt in de addendumnota 'Hoppinpunten en flexhaltes' aan het OV plant KT. In het actieplan wordt op p.17 achteraan een zin toegevoegd: "De selectiemethodiek hoppinpunten is uitgewerkt in de addendumnota 'Hoppinpunten en flexhaltes' aan het OV plan KT."
26/10/2023	53	m	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	Een ruimtelijk principe is: 'ruimtelijk uitbreiden als uitzondering' dat als volgt wordt omschreven: "Ruimtelijk uitbreiden kan enkel in functie van een aangetoonde maatschappelijke ruimtebehoefte en wanneer hiervoor redelijke alternatieven via rendementsverhoging van het bestaande ruimtebeslag niet toereikend zijn. (...) De uitbreiding zelf realiseert een 'state of the art' op het vlak van ruimtelijk rendement en multimodale ontsluiting." Het zal dus geen vanzelfsprekendheid zijn om nieuwe wegen ten koste van de open ruimte te verantwoorden. In het thema en verder op de kaart 'wegencategorisering' wordt een robuust weggennet voor de vervoerregio voorgesteld. Men voorziet daarbij 5 belangrijke ingrepen waarbij vooral de aanleg van de N41 tussen Aalst en Dendermonde en de N17 tussen Buggenhout en Dendermonde ingrijpend bijkomend ruimtebeslag kunnen inhouden. De haalbaarheid van ingrepen aan het bestaande wegennetwerk zal steeds bijkomend milieueffectenonderzoek vragen.	neen	neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Een projectspecifiek MER zal op projectniveau worden opgemaakt.
26/10/2023	53	n	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	Wat betreft het thema 'Vrachtwagenverkeer en logistiek' ondersteunen we het onderzoek naar het potentieel van het (her)gebruik van de Dender als waterweg voor goederentransport voor zover rekening wordt gehouden met de hydrologische en ecologische kenmerken van het valleigebied. Afstemming met het Strategisch Plan Ruimte voor Water Dendervallei is daarbij cruciaal.	neen	neen	We nemen akte van deze aanbeveling.
26/10/2023	53	o	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	De kaart van het vrachtroutenetwerk voorziet een regionale vrachtgeleidingsroute op de N47 richting Zele. Het is essentieel dat deze route wordt afgestemd op de vrachtgeleidingsroutes van de VVR Waasland.	neen	neen	Zie reactie op advies 15a

26/10/2023	53	p	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	Een alternatief, naast het verkeer op wegen, spoorwegen en waterwegen, is transport via pijpleidingen. Het zou een suggestie naar hogere overheden kunnen zijn om dit verder te onderzoeken.	neen	neen	Pijpleidingen tussen havens onderling kunnen massale stromen van de weg te houden. Gezien de context van de vervoerregio Aalst zijn pijpleidingen hier momenteel van weinig belang.
26/10/2023	53	q	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	De vervoerregio stelt (p. 16) dat zij het platform vormt om afspraken te maken met andere overheden in functie van het clusteren en bundelen van logistieke functies en bedrijvigheid, waar relevant zelfs via herlokalisatie en het doen uitdoven van zonevrije bedrijventerreinen. Ofschoon dit elementen zijn die omwille van mobiliteitsredenen ter sprake kunnen komen op de vervoerregio kan deze uitspraak niet worden begrepen alsof alle overlegmomenten m.b.t. deze materie exclusief op de vervoerregio ter sprake zullen komen.	ja	neen	We nuanceren dit in het actieplan op p.16 onder alinea 2.2.8: "het platform" > "een platform"
26/10/2023	53	r	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	De vervoerregio wenst de uitrustingsvoorwaarden voor wegen verder te verduurzamen overeenkomstig de inrichtingsprincipes zoals die binnen de wegencategorisering worden aangegeven. Het begrip 'uitgeruste weg' kan evenwel enkel worden ingevuld binnen de randvoorwaarden van artikel 4.3.5 VCRO en het Besluit van de Vlaamse Regering van 17 november 2006 inzake de minimale weguitrusting. De betekenis die de vervoerregio aan het begrip 'uitgeruste weg' geeft is hiermee niet in overeenstemming en vraagt alleszins eerst een verankering in het ruimtelijk instrumentarium vooraleer het op deze wijze kan worden ingevuld.	ja	neen	We herformuleren de passage in de visienota p.68 naar "Als vervoerregio suggereren we om..."
26/10/2023	53	s	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	In de tekst wordt melding gemaakt over de studie "Onderzoek naar slimme verdichtingsvoorwaarden via scenario-doorrekeningen en doorwerking in milieueffectbeoordeling." Deze studie is ondertussen gepubliceerd en is dus niet meer lopend. De verwijzing hiernaar kan dus geactualiseerd worden	ja	neen	Zie antwoord op advies 45a
26/10/2023	53	t	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	De uitspraken m.b.t. planschade dienen te worden geactualiseerd. Op 24 mei 2023 keurde het Vlaams Parlement het Instrumentendecreet goed. De uitspraken in dit decreet over de berekening van de planschade moeten nog geconcretiseerd worden in een Besluit van de Vlaamse Regering vooraleer ze in werking zullen treden.	neen	neen	Het verhogen van de plingschade is tweemaal benoemd als voorbeeld van het moeilijker maken een gewenste, duurzame ruimtelijke ordening (p67 en p69). Onze visienota vraagt om een gepast ruimtelijk kader aan te bieden en dat zeker niet te bemoeilijken. De goedkeuring van het instrumentendecreet verandert niets aan die vraag.
26/10/2023	53	u	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	Op locaties waar het dOMG reeds processen heeft lopen (als trekker of in functie van opvolging) worden we graag actief betrokken, zoals o.a. binnen het werkingsgebied van T.OP Dender. Ook wanneer onze instrumenten nodig geacht worden om acties te realiseren worden wij graag in een vroeg stadium betrokken	neen	neen	We nemen akte van deze aanbeveling.
26/10/2023	53	v	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	Elke actie heeft in het actieplan een bepaalde prioriteit gekregen. Het is echter niet duidelijk op welke basis deze prioritering is gemaakt en in hoeverre de bijdrage aan de vooropgestelde ambities of Vlaamse beleidsdoelstellingen hierin een rol hebben gespeeld. Nochtans biedt een Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) de mogelijkheid om investeringsmiddelen strategisch te prioriteren.	neen	neen	De acties in het actieplan hebben geen prioritering gekregen: "Vanuit de vervoerregio Aalst streven we naar een duurzame modal split (meer kansen aan fiets en openbaar vervoer) en verkeersveiligheid. Alle acties die zijn opgenomen in de actietabel dragen dan ook bij aan deze strategische doelstellingen. Aangezien dit de belangrijkste strategische doelstellingen zijn, kunnen alle acties in de actietabel beschouwd worden als acties met de hoogste prioriteit. Een verdere onderverdeling van de acties in de tabel volgens prioriteit is dan ook niet opgenomen." (p.7)
26/10/2023	53	w	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	Het is daarnaast aangewezen om de acties ook gebiedsgericht te clusteren zodat de onderlinge samenhang zichtbaar wordt en er op een geïntegreerde manier, op verschillende schaalniveaus, een gebiedsgerichte prioritering aan gekoppeld kan worden. Zo wordt ook de samenhang met andere acties op terrein, door andere entiteiten (zoals het Departement Omgeving), inzichtelijk en kunnen potentiële synergieën beter gedetecteerd worden. Het Decreet Basisbereikbaarheid laat de aanpak om acties te clusteren per "gebiedsdeel" ook expliciet toe.	neen	neen	Er is gekozen om de actietabel vorm te geven op basis van de verschillende thema's. De acties laten het ook niet altijd toe om gebiedsgericht te werken, of om specifieke gebieden te definiëren. We nemen uw suggestie mee bij de evaluatie van het RMP.
26/10/2023	53	x	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	Het principe om het actieplan jaarlijks te monitoren en waar nodig te actualiseren is positief. We adviseren om hier later ook een planning op te enten en met betrokkenen en stakeholders te bespreken. Dit kan helpen om verschillende partijen mee te laten werken aan een meer geïntegreerde ontwikkeling van de vervoerregio Aalst.	neen	neen	We nemen akte van deze aanbeveling.
26/10/2023	53	y	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	Een aantal acties uit de tabel hebben betrekking tot de herinrichting van wegen of het uitbreiden van wegen. Het is belangrijk om het Departement Omgeving hierbij tijdig te betrekken indien de Vlaamse overheid optreedt als vergunningverlenende en/of plannende overheid.	neen	neen	We nemen akte van deze aanbeveling.
26/10/2023	53	z	Officiële adviesinstanties - Departement Omgeving en VMM	Het onderzoek naar de uitbouw van regionale overslagcentra vraagt ook een uitgebreide ruimtelijke analyse met een onderzoek naar milderende en flankerende maatregelen en een latere verankering in het ruimtelijk instrumentarium. Voor de site Wijngaardveld is dit proces afgerond. Voor de sites Oude Briel en Eegene dient deze evaluatie nog te gebeuren. Eenzelfde redenering geldt voor het onderzoek naar de haalbaarheid van een spoorterminal.	neen	neen	We nemen akte van uw advies. De betrokken studies worden opgenomen in de actietabel op middellange termijn en zijn niet in strijd met uw advies.
27/10/2023	54	e	Eigen gemeenten van VVR - Lebbeke	Het ontwerp plan-MER, opgemaakt voor het ontwerp regionaal mobiliteitsplan volstaat hiervoor in ieder geval niet nu dit inhoudelijk niet ingaat op het toekomstige traject van de missing link van de N41. Het plan-MER beperkt zich er op dit punt toe te verwijzen naar het gegeven dat hierover nog verschillende studies lopende zijn, en er verder in zeer algemene bewoordingen op te wijzen dat een aantal regionale verbindingen nog niet zijn vastgelegd (N17 en N41). Wel wijst het plan-MER er al op dat de aanleg van die ontbrekende regionale verbindingen kan impliceren dat nieuwe infrastructuur aanleg vereist is (wat opnieuw een voorafname is), hetgeen betekent dat er bijkomend ruimtebeslag zal zijn. Deze impact wordt evenwel alleen zeer algemeen aangehaald — en zonder afdoende motivering volgens verzoekster ook ten onrechte al beperkt positief beoordeeld — maar, bij gebrek aan concreet trajectonderzoek, nog niet inhoudelijk onderzocht.	neen	neen	De effecten van de doortrekking van de N41 zullen in het eigenlijke plan-MER en/of project-MER onderzocht worden.
27/10/2023	54	a	Eigen gemeenten van VVR - Lebbeke	Het college van burgemeester en schepenen gaat niet akkoord met het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Aalst omwille van de bepalingen die er in zijn opgenomen omtrent de N41.	neen	neen	We nemen akte van uw standpunt en verwijzen naar het antwoord op advies 44a.

27/10/2023	54	b	Eigen gemeenten van VVR - Lebbeke	Het college van burgemeester en schepenen gaat niet akkoord om de interlokale verbinding Baasrodestraat en Lindelaan als voorlopig interlokaal te beschouwen en na de realisatie van de missing link op de N17 Buggenhout — Dendermonde deze verbinding als lokaal te categoriseren.	ja	neen	Aan de start van opmaak van de wegencategorisering was Baasrodestraat - Lindelaan niet opgenomen als interlokale weg op de werkaart. Tijdens het Multilateraal overleg - cluster noordoost (25/11/2021) werd volgend standpunt geformuleerd: "Daarnaast wensen zowel Lebbeke als Buggenhout het tracé via Baasrodestraat." Op basis hiervan werd de Baasrodestraat - Lindelaan alsnog opgenomen als interlokale weg in afwachting van een consensus over de N17. Nu wenst de gemeente Lebbeke alsnog de Baasrodestraat - Lindelaan te categoriseren als een lokale weg. De categorisering van de Baasrodestraat - Lindelaan komt terug overeen met de werkaart zoals bij de start van de opmaak van de wegencategorisering. We passen de categorisering van de Baasrodestraat - Lindelaan als lokale weg aan op de netwerkkaart van de wegencategorisering.
27/10/2023	54	c	Eigen gemeenten van VVR - Lebbeke	In het voorliggende ontwerp van regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Aalst komt de mogelijke aanleg van de N41 over het grondgebied van Lebbeke opnieuw naar boven. Op het eerste gezicht lijkt het ontwerp hierover nog geen uitspraak te doen, en lijkt het zich ertoe te beperken om het doortrekken van de N41 louter als principe voorop te stellen, zonder al uitspraak te doen over de juiste ligging ervan. Er wordt immers verwezen naar het feit dat hierover nog verschillende studies lopende zouden zijn. Nochtans doet het ontwerp al een aantal voorafnames/aannames die er wel op wijzen dat men nog steeds de intentie heeft om de doortrekking van de N41 te realiseren op het tracé, zoals dit in het vernietigde PRUP was vooropgesteld, zonder dat daarbij (afdoende) rekening wordt gehouden met de fundamentele bezwaren die hiertegen bestaan. Verzoekster verwijst onder meer naar volgende zaken: - Het gecontesteerde tracé dat op de kaarten met wegencategorisering en vrachtrouten netwerk staat aangeduid als nieuwe regionale verbindingsweg tussen Aalst en Dendermonde. De aanduiding in stippelijnen en de vermelding dat dit een louter indicatieve weergave is, beletten niet dat alleen dit tracé als mogelijke optie visueel wordt voorgesteld, terwijl er ook alternatieven zijn. Het is tendentius om (enkel) dat tracé visueel weer te geven. Meer zelfs, op de kaart van het vrachtrouten netwerk wordt zelfs expliciet voorzien dat de tijdelijke regionale vrachtgeleidingsroutes, zoals bijvoorbeeld over de N406, zullen vervallen na de doortrekking van de N41 tussen Lebbeke en Gijzegem, waardoor a priori al de mogelijkheid lijkt uitgesloten te worden om dit tijdelijk tracé toch om te zetten naar een definitief traject. Nochtans is dit nog steeds een van de mogelijke alternatieven en moet dit nog onderzocht kunnen worden.	neen	neen	We nemen akte van uw standpunt en verwijzen naar het antwoord op advies 44a.
27/10/2023	54	d	Eigen gemeenten van VVR - Lebbeke	De keuze van wegencategorisering, waarbij de N406 (via Oudegem en Appels) en de Noordlaan in Dendermonde (= het 'noordelijk tracé') niet langer aangeduid zijn als tijdelijke regionale weg maar als interlokale weg, en met de optie om na realisatie van de missing link N41 zelfs te zakken naar een lokale weg. In het actieplan wordt voor wat de gewenste wegencategorisering verwezen naar de bijhorende netwerkkaart, en hierop wordt, zonder enige motivering, de N406 ingekleurd als interlokale weg. Deze wijziging was initieel niet voorzien, maar is op uitdrukkelijke vraag van de stad Dendermonde last minute aangebracht. De reden hiervoor is duidelijk: het maakt de kans groter dat op termijn hierdoor het alternatief van de (tijdelijke) regionale missing link van de N41 tussen Dendermonde en Aalst over de N406 en de Noordlaan zal wegvallen, als dit al niet aanzien kan worden als een uitgemaakte zaak. Immers, van de door te trekken N41 staat vast dat dit in ieder geval een regionale weg zal moeten zijn, nu deze weg ertoe strekt om de kleine stedelijke gebieden te verbinden met de grote steden en het hoofdwegenet met de regionale logistieke knooppunten. De kans dat men een weg die men nu al 'deklasseert' naar een interlokale weg nadien terug zal opwaarderen naar een regionale weg, is miniem als ze al niet onbestaande is. Op die manier wordt nu dus reeds een van de alternatieve tracés bij voorbaat uitgesloten, minstens bemoeilijkt, zonder dat dit evenwel gepaard is gegaan met een correct en afdoende alternatievenonderzoek en MER-beoordeling.	neen	neen	We gaan akkoord met het standpunt. De aanpassingen een de wegencategorisering zijn terug te vinden in het antwoord op advies 44a.
27/10/2023	54	f	Eigen gemeenten van VVR - Lebbeke	Bovendien is het ook volstrekt onlogisch om de N406 nu al het statuut van interlokale weg te geven terwijl ze op dit moment in de praktijk wel nog steeds gebruikt wordt als verbindingsweg voor doorgaand verkeer tussen Dendermonde en Aalst — en dus het gebruik heeft van een regionale weg. En ze dit statuut ook nog een heel aantal jaren zal moeten hebben, nu men zelf aangeeft dat de studies over deze missing link allicht niet voor 2030 afgerond zullen zijn.' In functie van de rechtszekerheid en vanuit het principe van zorgvuldigheid als beginsel van behoorlijk bestuur past het om deze weg enis aan te duiden als 'tijdelijke regionale weg', minstens in afwachting van een definitieve trajectkeuze voor de missing link van de N41.	neen	neen	We gaan akkoord met het standpunt. De aanpassingen aan de wegencategorisering zijn terug te vinden in het antwoord op advies 44a.
27/10/2023	54	g	Eigen gemeenten van VVR - Lebbeke	De gemeente Lebbeke adviseerde eerder al om, vooraleer er uitspraak en planning rond een realisatie gedaan kan worden, eerst een streefbeeldstudie en/of haalbaarheidsstudie te laten uitvoeren die duidelijk de voor- en nadelen van de diverse tracés opsomt en gedegen onderzoekt. Pas na zo'n studie kan een duidelijk en onderbouwd standpunt ingenomen worden over de wenselijkheid en bruikbaarheid van een mogelijke doortrekking. Bijgevolg werd voorgesteld om deze studie in eerste instantie op te nemen als actie binnen de actietabel, voorafgaand aan de deelactie die effectieve infrastructuurwerken als product beoogt. Verzoekster handhaaft deze uitdrukkelijke vraag.	neen	neen	Zie antwoord op advies 44a
27/10/2023	54	h	Eigen gemeenten van VVR - Lebbeke	De conclusie lijkt dus te zijn dat de gemeente Lebbeke binnen dit tracé onevenredig zwaar belast zal worden zonder er zelf veel voordeel uit te kunnen halen. En dit terwijl er alternatieven zijn, zoals het noordelijk tracé.	neen	neen	Zie antwoord op advies 44a
27/10/2023	54	i	Eigen gemeenten van VVR - Lebbeke	Het is absoluut noodzakelijk dat deze actie wordt genuanceerd en opgedeeld, en dat eerst een grondige studie wordt uitgevoerd over deze verbinding alvorens uitspraken en/of aannames te doen over een effectieve realisatie in het kader van een gewenst regionaal mobiliteitsbeleid.	neen	neen	Zie antwoord op advies 44a
27/10/2023	55	a	Officiële adviesinstanties - VVR Vlaamse Ardennen	In de vvr Aalst wordt tevens een sturende tolheffing voor vrachtverkeer voorgesteld, maar de vervoerregio geeft niet duidelijk aan op welke wegen dan wel/niet een toekomstige tolheffing moet gebeuren.	neen	neen	De formulering op p.64 van de visienota geeft een duidelijke methodiek en visie van de vervoerregio weer: "In de praktijk wenst vervoerregio Aalst op de hoogste categorieën van het vrachtrouten netwerk geen of weinig tol voor vrachtwagens te heffen, om het gebruik van deze wegen door vrachtwagens maximaal te stimuleren. Hoe lager de categorie van het vrachtrouten netwerk, hoe hoger de tarieven: de laagste categorieën van het vrachtrouten netwerk moeten immers slechts voor korte afstanden gebruikt worden door vrachtwagens, aan het begin of op het einde van hun traject. Doorgaand vrachtverkeer op lange afstanden moet immers van de hogere categorieën gebruik maken. Op de wegen die geen deel uitmaken van het vrachtrouten netwerk kunnen ten slotte de hoogste tarieven gelden om vrachtverkeer maximaal te ontmoedigen, of kunnen regionaal afgestemde tonnagebeperkingen ingevoerd worden". De uiteindelijke selectie of tarifiering zal Vlaamsbreed moeten worden opgemaakt.

27/10/2023	55	b	Officiële adviesinstanties - VVR Vlaamse Ardennen	De vvr Vlaamse Ardennen denkt aan de opstart van enkele pendelbussen. Een ervan zou Erpe-Mere, Aalst en Erembodegem aandoen. De vraag vanuit vvr Vlaamse Ardennen is afspraken te maken aan welke haltes deze sneldienst kan halteren. Er wordt voorgesteld: Erpe-Mere Loskadestraat, Erpe-Mere Vijfhuizen, Aalst omgeving ASZ en Erembodegem-Zuid (lokaal Hoppinpunt Industrielaan x N405, momenteel in stufase)	neen	neen	We nemen akte van deze visie.
27/10/2023	55	c	Officiële adviesinstanties - VVR Vlaamse Ardennen	Het treinet in de vvr Aalst gaat uit van een vlotte en snelle (trein)verbinding tussen centrumstad Aalst en de omliggende kleinstedelijke gebieden (Ninove, Dendermonde, Zottegem). Een goede verbinding vanuit Zottegem naar Aalst vereist dat de treinverbinding Burst – Aalst (L82) dient opgewaardeerd. De busverbinding (aanvullend net) doet immers ook Herzele en Sint-Lievens-Houtem aan, waardoor de concurrentiepositie van de bus tgo de wagens onvoldoende sterk is. Een frequente treinverbinding kan de concurrentiepositie van het openbaar vervoer fel verbeteren.	neen	neen	Dit staat in de actietabel actie 3.10: "Onderzoek naar uitbouw hoogwaardig openbaar vervoer-assen"
29/10/2023	56	a	Middenveld - Red Erpe-Mere en Siesegemkouter	Het is dus minstens wenselijk dat dergelijke info-momenten ook in de andere betrokken gemeenten georganiseerd worden: de overheid heeft immers de wettelijke verplichting tot actieve openbaarheid van bestuur. Om de publieke betrokkenheid te bevorderen is het ook onontbeerlijk om bijvoorbeeld de plaatselijke MINA-radon te betrekken en informeren en eventueel zelfs de lokale GECORO 's (alhoewel deze laatste vaak te veel politiek aangestuurd worden, gezien het feit dat deze door de gemeentelijke overheden benoemd worden).	neen	neen	De vervoerregio koos ervoor om één fysiek infomoment te organiseren en één online webinar ter beschikking te stellen. Het online webinar stond gedurende de volledige looptijd van het openbaar onderzoek op de website van de vervoerregio, samen met de oproep om deel te nemen aan het fysieke infomoment in Erpe-Mere. Ook de 31 informatietotems met bijhorende informatiefolders riepen expliciet op om deel te nemen aan het fysieke infomoment of het online webinar te bekijken. Het online format van het webinar maakte het mogelijk om zo veel mogelijk mensen te bereiken, omdat niemand hiervoor de deur uit moet en alle informatie op gelijk welk moment tot zich kan nemen, zelfs meermaals indien gewenst. In het kader van het openbaar onderzoek konden niet alleen alle burgers, maar ook alle adviesinstanties opmerkingen formuleren, het fysieke infomoment bijwonen en het online webinar bekijken.
29/10/2023	56	b	Middenveld - Red Erpe-Mere en Siesegemkouter	Op onze vraag of er in deze zogenaamde "toekomstvisie" wel terdegerekening gehouden was met eventuele gevolgen voor de mobiliteit in de regio bij de eventuele aanleg van het Regionaal industrieterrein Siesegemkouter, werd ons geantwoord dat daar helemaal geen rekening mee gehouden werd. En daarbij te bedenken dat de ontwerpers met dit plan reeds een paar jaar bezig zijn. Het lijkt ons totaal onaanvaardbaar en onverklaarbaar dat dergelijk belangrijk element in de verkeersontwikkeling in de regio niet - of onvoldoende - wordt opgenomen in deze toekomstvisie. We vragen dan ook dat de impact van een ontwikkeling van een bedrijventerrein op Siesegemkouter als nog grondig en zorgvuldig wordt onderzocht, en dat op een transparante wijze zodat ook voor de minder onderlegde burger duidelijk is welke toename van het verkeer daarbij is te verwachten en hoe dat werd berekend. We vragen ook dat daarbij verschillende scenario's worden onderzocht, ook de worst-case scenario's.	neen	neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
29/10/2023	56	c	Middenveld - Red Erpe-Mere en Siesegemkouter	Pas na de vragen vanuit het publiek werd het iets concreter: de mogelijke doortrekking van de N 41 Lebbeke-Aalst. Eens te meer bleek dat de verkeerseffecten van deze mogelijke doortrekking niet - of onvoldoende - onderzocht werden. We kunnen ons niet van de indruk ontdoen dat de hoofdbedoeling van dit plan is die doortrekking (na de vernietiging door de Raad van State in 2014) van de N 41 weer op de agenda te zetten. En dat terwijl uit vroeger uitgevoerd milieueffectenonderzoek (o.m. n.a.v. het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen van 1997) reeds duidelijk is gebleken dat de doortrekking van de N41 nefast zou zijn voor de leefbaarheid van de regio, vnl. als gevolg van het creëren van een maasdoorsnijding E17/E40. En zoals in het verleden reeds talloze malen aangetoond is, zal de mogelijke aanleg van de N 41 weinig oplossen: de aanleg van een nieuwe weg blijkt immers stevast nieuw verkeer aan te trekken, met het effect dat het bestaande wegennet ook binnen de kortste keren weer verzadigd wordt.	neen	neen	Zie antwoord op advies 44a
29/10/2023	56	d	Middenveld - Red Erpe-Mere en Siesegemkouter	Aanleg fietsnelweg Burst, Mere, Aalst. De aanleg van deze provinciale fietsnelweg doorheen de Siesegemkouter verloopt momenteel volgens de techniek van saucissonering en een politiek van voldongen feiten waarbij verschillende delen van het deeltraject afzonderlijk worden aangelegd, zonder dat daarbij de milieueffecten van het volledig traject met inbegrip van eventuele planalternatieven worden onderzocht. Dat laatste is nochtans een absolute wettelijke vereiste.	neen	neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
29/10/2023	56	e	Middenveld - Red Erpe-Mere en Siesegemkouter	Naast deze procedurele kwestie is er ook nog het feit dat de huidige plannen voor het tracé van het fietspad tussen Rooseveltlaan en de Siesegemkouter een zeer onwettelijke situatie zou scheppen: op het fietspad zouden immers twee onverengbare verkeersstromen gemengd worden. Het fietsverkeer zou immers ter hoogte van de Grote Zadelweg (die fungeert als landbouwweg voor de ontsluiting van het omliggende landbouwgebied) gemengd worden met het verkeer van (zware) landbouwmachines. Dit concept resulteert onvermijdelijk in een aantal mogelijke zware verkeersongelukken en is bijgevolg onaanvaardbaar! Een mogelijke oplossing kan hier zijn om dat gedeelte van het provinciale fietspad veel meer langsheen de autosnelweg E 40 aan te leggen. Dat tracé zou (als fietsverbinding tussen Burst-Mere en Aalst) ook veel korter zijn. We vragen dan ook dat alsnog mogelijke alternatieve tracés worden onderzocht met inbegrip van de mobiliteitseffecten van de verschillende tracés.	neen	neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
30/10/2023	57	d	Middenveld - Ralides vzw	Inhoudelijk zelfde als advies 44b	neen	neen	Zie antwoord op advies 44b
30/10/2023	57	c	Middenveld - Ralides vzw	Op die wijze wordt zeer duidelijk een maasverkleining beoogd die volledig in strijd is met de bepalingen van het PRS en RSV. De doortrekking van de N41 werd om die reden reeds in het verleden afgekeurd. In het voorlopig Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan Aalst kan bijgevolg op basis van de huidige juridische context niet worden uitgegaan van de doortrekking van de N41 en zeker niet van een maasdoorsnijding E17/E40.	neen	neen	Zie antwoord op advies 44a
30/10/2023	57	e	Middenveld - Ralides vzw	Het zogenaamde voordeel van een snellere verbinding voor doorgaand verkeer tussen Aalst en Dendermonde moet bovendien krachtens het PRS en het RSV ten allen tijde worden voorkomen omdat dat gelijkstaat met een maasdoorsnijding van het primaire wegennet.	neen	neen	Zie antwoord op advies 44a
30/10/2023	57	g	Middenveld - Ralides vzw	Indien de doortrekking van de N41 effectief als secundaire (verzamel)weg wordt aangelegd, en bijgevolg met een gelijkvloerse kruising van alle bestaande wegen die worden gekruist, dan wordt de doortrekking zonder enige discussie een tragere weg dan de bestaande weg tussen Aalst en Dendermonde	neen	neen	Zie antwoord op advies 44j
30/10/2023	57	h	Middenveld - Ralides vzw	De doortrekking van de N41 kan niet worden gerealiseerd zonder inname van natuurgebied dat zelfs is gelegen in een gebied dat zal worden bestemd als natuursreservaat.	neen	neen	Zie antwoord op advies 44l
30/10/2023	57	f	Middenveld - Ralides vzw	Inhoudelijk zelfde als advies 44g	neen	neen	Zie antwoord op advies 44g
30/10/2023	57	i	Middenveld - Ralides vzw	Inhoudelijk zelfde als advies 44m	neen	neen	Zie antwoord op advies 44m

30/10/2023	57	j	Middenveld - Raldes vzw	Inhoudelijk zelfde als advies 44n	neen	neen	Zie antwoord op advies 44n
30/10/2023	57	a	Middenveld - Raldes vzw	Inhoudelijk zelfde als advies 56a	neen	neen	Zie antwoord op advies 56a
30/10/2023	57	b	Middenveld - Raldes vzw	Inhoudelijk zelfde als advies 56b	neen	neen	Zie antwoord op advies 56b
30/10/2023	57	k	Middenveld - Raldes vzw	Inhoudelijk zelfde als advies 56d	neen	neen	Zie antwoord op advies 56d
30/10/2023	57	l	Middenveld - Raldes vzw	Inhoudelijk zelfde als advies 56e	neen	neen	Zie antwoord op advies 56e
30/10/2023	58	a	Middenveld - Fietsersbond Haaltert	In verband met de realisatie van het functioneel fietsnetwerk voor Haaltert dringt zich een evaluatie van de huidige functionele fietsroutes op gezien de huidige BFF en LFF niet voldoen aan de voorwaarden voor functionele fietsroutes o.a. inzake veiligheid en directheid. Het is belangrijk dat men een up-to-date zicht heeft op alle belangrijke attractiepolen in de regio deze omvatten scholen, woonkernen, werkgelegenheden, ... Dat vormt de basis om het netwerk verder uit te werken en waarbij dan prioriteiten kunnen worden gesteld zoals voor de schooroutes.	neen	neen	In hoofdstuk 3.2 over de fiets legt de paragraaf over "het netwerk" uit dat de vervoerregio prioriteit geeft aan de realisatie van het bestaande netwerk en dat nieuwe inrichten en aanvullingen van het netwerk mogelijk zijn via de bestaande procedure (zie visienota p21)
30/10/2023	58	b	Middenveld - Fietsersbond Haaltert	I.v.m. de wegencategorisering vragen we ons af of het niet nuttig is dat de vervoersregio ook de ontsluitingswegen tussen de verschillende dorpskernen mee bepaalt/adviseert? Haaltert heeft enkel de N460 en N45 die als interlokale wegen door de regio worden geselecteerd. Maar wat bv. met de verbinding van de kern van Haaltert naar Mere?	neen	neen	Conform het besluit van de Vlaamse regering omtrent de wegencategorisering staat in actie 6.5 in de actietabel dat de lokale besturen een categorisering van het lokaal wegennet binnen de interlokale maas voorstellen. Vervolgens geeft de vervoerregio hierop advies.
30/10/2023	58	c	Middenveld - Fietsersbond Haaltert	In de prioriteitenlijst Hoppinpunten (bijlage 2 van het actieplan) geven we de aanbeveling om een hogere prioriteit te geven aan de punten "Haaltert administratief centrum" (nu prioriteit 6) en "Denderhoutem kerk" (nu prioriteit 5,9), rekening houdend met het bewonerspotentieel, het openbaar vervoer en het aantal attractiepolen. O.a. de uitbouw van de mobiliteit heeft daar meer kans van slagen	neen	neen	De prioriteitenlijst van de Hoppinpunten is tot stand gekomen op basis van een methodiek die rekening houdt met de aanwezige netwerken, infrastructuur, deelmobiliteit en geplande werken op de locatie van het Hoppinpunt. Deze lijst geeft inzicht in welke Hoppinpunten op basis van de methodiek de hoogste prioriteit hebben. In de methodiek wordt geen rekening gehouden met het bewonerspotentieel en het aantal attractiepolen.
30/10/2023	58	d	Middenveld - Fietsersbond Haaltert	1.2 Opmaken van "dynamische lijst van gevaarlijke punten per gemeente". Welke methodiek wordt hier gebruikt? Voorbeeld op de N460 in Kerksken gebeuren er weinig fietsongevallen omdat niemand er durft te fietsen!	neen	neen	Hoe de score wordt berekend staat op de website van het AWW: <a href="https://wegenverkeer.be/veilig-op-weg/gevaarlijke-punten">https://wegenverkeer.be/veilig-op-weg/gevaarlijke-punten</a>
30/10/2023	58	e	Middenveld - Fietsersbond Haaltert	2.10 Samen met de provincie opmaken van een lokaal fietsnetwerk om de lokale attractiepolen te bedienen. Waarom wordt dit afzonderlijk opgemaakt? Is het niet logisch dat een compleet functioneel fietsnetwerk wordt opgemaakt met dezelfde actoren in dit domein?	neen	neen	De opmaak van een lokaal fietsnetwerk gebeurt inderdaad altijd in samenspraak met de mobiliteitspartners en gebeurt per gemeente.
30/10/2023	58	f	Middenveld - Fietsersbond Haaltert	6.4 Inrichten van de interlokale wegen conform de inrichtingsvoorschriften, met prioriteit voor de meest onveilige wegvakken N460 (doortocht Kerksken) behoort zonder meer tot de gevaarlijkste wegen. De realisatie mag geen lange termijn zijn, maar hoogstens middellange termijn.	neen	neen	De weergegeven timing is gebaseerd op de geplande projecten en de daar tegenoverstaande budgetten.
30/10/2023	58	g	Middenveld - Fietsersbond Haaltert	2.12 Uitvoeren van een Quick Scan Fietsbeleid om zicht te krijgen op een stand van zaken met betrekking tot het gevoerde lokale fietsbeleid We vragen dit op korte l.p.v. middellange termijn, omdat dit wat druk kan zetten op de lokale besturen om effectief maatregelen te nemen in plaats van deze steeds uit te stellen en te projecteren in een verre toekomst.	ja	neen	De tijdschik van actie 2.12 wordt aangepast van middellange naar korte termijn.
30/10/2023	59	c	Middenveld - Actiecomité N41	Inhoudelijk zelfde als advies 44b	neen	neen	Zie antwoord op advies 44b
30/10/2023	59	b	Middenveld - Actiecomité N41	Op die wijze wordt zeer duidelijk een maasverkleining beoogd die volledig in strijd is met de bepalingen van het PRS en RSV. De doortrekking van de N41 werd om die reden reeds in het verleden afgekeurd. In het voorlopig Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan Aalst kan bijgevolg op basis van de huidige juridische context niet worden uitgegaan van de doortrekking van de N41 en zeker niet van een maasdoorsnijding E17/E40.	neen	neen	Zie antwoord op advies 44a
30/10/2023	59	e	Middenveld - Actiecomité N41	Inhoudelijk zelfde als advies 44g	neen	neen	Zie antwoord op advies 44g
30/10/2023	59	i	Middenveld - Actiecomité N41	Impact van de mogelijke doortrekking van de N41 op de doortocht van N41 te Hamme. De doortrekking naar Aalst zou een maasdoorsnijding van het primaire wegennet tot gevolg hebben die zal zorgen voor enorme toename van het verkeer, in het bijzonder het zware verkeer. Er wordt dan ook gevraagd de doortrekking van de N41 van Lebbeke tot Aalst, die alleen maar nadelige gevolgen heeft, niet te voorzien in het Regionaal Mobiliteitsplan Aalst maar de bestaande wegen te optimaliseren waarbij alleen plaatselijk verkeer wordt toegelaten.	neen	neen	Zie antwoord op advies 44o
30/10/2023	59	g	Middenveld - Actiecomité N41	Inhoudelijk zelfde als advies 44l	neen	neen	Zie antwoord op advies 44l
30/10/2023	59	h	Middenveld - Actiecomité N41	Inhoudelijk zelfde als advies 44m	neen	neen	Zie antwoord op advies 44m
30/10/2023	59	a	Middenveld - Actiecomité N41	Inhoudelijk zelfde als advies 56a	neen	neen	Zie antwoord op advies 56a
30/10/2023	59	d	Middenveld - Actiecomité N41	Inhoudelijk zelfde als advies 57e	neen	neen	Zie antwoord op advies 44a
30/10/2023	59	f	Middenveld - Actiecomité N41	Inhoudelijk zelfde als advies 57g	neen	neen	Zie antwoord op advies 44j
31/10/2023	60	a	Burgers	Inhoudelijk zelfde als advies 44a	neen	neen	Zie antwoord op advies 44a
31/10/2023	60	b	Burgers	Inhoudelijk zelfde als advies 44b	neen	neen	Zie antwoord op advies 44b
31/10/2023	60	c	Burgers	Inhoudelijk zelfde als advies 44d	neen	neen	Zie antwoord op advies 44d
31/10/2023	60	d	Burgers	Inhoudelijk zelfde als advies 44e	neen	neen	Zie antwoord op advies 44e

31/10/2023	60	e	Burgers	Hoewel er momenteel in de Dendervallei reeds een acuut gebrek is aan voldoende wateropvangcapaciteit en men er rekening moet mee houden dat dit probleem ingevolge de klimaatverandering in de komende jaren nog zal toenemen, blijft men de Dendervallei verder volbouwen. In Denderbelle lopen de verschillende traces voor de doortrekking van de N41 door overstromingsgevoelig gebied zodat het risico op overstromingen nog zal toenemen. Dat men het verlies aan opvangcapaciteit kan compenseren binnen de Dendervallei zelf is een drogeden waarmee men misschien de burger om de tuin kan Leiden maar de natuur duidelijk niet.	neen	neen	Zie antwoord op advies 44h
31/10/2023	60	k	Burgers	Wij vragen dan ook de doortrekking van de N41 van Lebbeke tot Aalst, die alleen maar nadeelige gevolgen heeft, niet te voorzien in het RMP Aalst, maar - in het huidige stadium - de nadruk te leggen op de bestaande wegen en die verder te optimaliseren waarbij alleen plaatselijk verkeer wordt toegelaten waardoor de open ruimte en natuur in de regio van verdere verloederding gespaard blijft	neen	neen	Zie antwoord op advies 44o
31/10/2023	60	f	Burgers	Inhoudelijk zelfde als advies 44i	neen	neen	Zie antwoord op advies 44i
31/10/2023	60	g	Burgers	Inhoudelijk zelfde als advies 44k	neen	neen	Zie antwoord op advies 44k
31/10/2023	60	h	Burgers	Inhoudelijk zelfde als advies 44l	neen	neen	Zie antwoord op advies 44l
31/10/2023	60	i	Burgers	Inhoudelijk zelfde als advies 44m	neen	neen	Zie antwoord op advies 44m
31/10/2023	60	j	Burgers	Inhoudelijk zelfde als advies 44n	neen	neen	Zie antwoord op advies 44n
31/10/2023	61	a	Eigen gemeenten van VVR - Stad Ninove	Het Regionaal Mobiliteitsplan omvat een nieuwe netwerkstructuur voor het autoverkeer en vrachtverkeer, maar bestendigt verder het bestaande fietsnetwerk. Hieruit blijkt weinig ambitie richting een echt duurzame omslag waarbij de fiets een centrale rol opneemt. Om de ambities uit het Regionaal Mobiliteitsplan rond modal shift effectief te bereiken lijkt het belangrijk om de stad Ninove (als derde grootste stad van de vervoerregio) niet pas op lange termijn aan te sluiten op de fietsnelwegen als ruggengraat van het fietsnetwerk. Daartegenover staat evenwel de ambitie uit het plan om op middellange termijn het fietsnetwerk op gewestwegen N405, N460 en N8 aan te leggen conform het fietsvademeccum samen met investeringen die kunnen gebeuren op gemeentewegen die de veiligheid en comfort van de fietsers zeker ten goede zullen komen. Het is echter twijfelachtig dat deze investeringen zullen volstaan om de gewenste modal shift richting de fiets te bereiken	neen	neen	De visie van de vervoerregio over het fietsnetwerk is terug te vinden op p.21 van de visienota: "Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) werd opgebouwd op basis van attractiepolen en gemodelleerde verplaatsingsstromen (fietspotentieel). Het wordt regelmatig geactualiseerd. Het bestaande netwerk dekt in onze vervoerregio de belangrijkste kernen en attractiepolen (bedrijfszones, secundaire scholen, ...) en er worden op de netwerkkaart weinig ontbrekende verbindingen gedetecteerd. We geven daarom prioriteit aan de realisatie van het huidige bovenlokale functionele fietsnetwerk (inclusief fietsnelwegen) en de lokale fietsnetwerken binnen onze regio, maar we staan open voor nieuwe inzichten en aanvullingen van het netwerk via de bestaande procedure van de Wijzigingscommissie."
31/10/2023	61	b	Eigen gemeenten van VVR - Stad Ninove	Eenzelfde beeld komt naar voren uit de lezing van de plannen rond openbaar vervoer op lange termijn. Ook hier zijn de belangrijke ambities opgenomen in het plan met bijvoorbeeld een hogere frequentie op de S-treinen van Denderleeuw via Ninove naar Geraardsbergen die wordt voorzien op middellange termijn. Om tot een echte omslag te komen zal echter meer en sneller openbaar vervoer met Hoogwaardig Openbaar Vervoer noodzakelijk zijn. Alleen op die manier kan een duurzame modal shift van 50% gehaald worden.	neen	neen	Door systematisch in te zetten op commerciële snelheid en doorstroming creëren we assen met Hoogwaardig Openbaar Vervoer. Dit vraagt een integrale aanpak, waarbij we zowel het aanbod (frequentie, amplitude) als de kwaliteit (commerciële snelheid, doorstroming) verbeteren. Deze integrale benadering willen we uitrollen op de belangrijkste buslijnen met het hoogste potentieel in de regio, zodat we zo snel mogelijk de grootste impact kunnen hebben op de meeste reizigers. Zo werken we met alle partners samen aan een beter openbaar vervoer. In de actietabel is actie 3.10 opgenomen: "Onderzoek naar uitbouw hoogwaardig openbaar vervoer-assen." met verschillende specifieke verbindingen als deeltacties.
31/10/2023	61	c	Eigen gemeenten van VVR - Stad Ninove	Ook de doortrekking van de buslijn R28 van Brussel tot het station van Ninove lijkt een logische ingreep om het regionaal OV-netwerk te versterken. De stad Ninove kan deze doortrekking onmogelijk alleen realiseren en heeft hiervoor een partnerschap in de vervoerregio's Aalst en Vlaamse Rand nodig	neen	neen	In de actietabel is actie 3.10 opgenomen: "Onderzoek naar uitbouw hoogwaardig openbaar vervoer-assen." met deeltactie "Ninove - Dilbeek - Brussel (via N8)." De Vlaamse overheid is hiervoor de initiatiefnemer.
31/10/2023	61	d	Eigen gemeenten van VVR - Stad Ninove	Een partnerschap zal ten slotte eveneens noodzakelijk zijn om het Regionaal Hoppinpunt aan het station van Ninove te realiseren. De stad Ninove is al lang vragende partij om tot een duurzaam en ambitieus stationsproject te komen waarbij het Hoppinpunt een eerste aanzet zou kunnen vormen, maar waarvoor een samenwerking met NMBS als grondeigenaar en mobiliteitspartner een noodzakelijke voorwaarde vormt.	neen	neen	Het uitrollen van hoppinpunten en bijhorende haltes is voorzien in acties 9.2, 9.3 en 9.4. Het is aan de betrokken wegbeheerder om het hoppinpunt te realiseren, in samenspraak en consensus met de projectstuurgroep. Dit geldt voor ieder hoppinpunt, ook voor deze aan stationsomgevingen waar NMBS een logische partner is.
31/10/2023	61	e	Eigen gemeenten van VVR - Stad Ninove	In de huidige wegencategorisering wordt de N45 als primaire weg type II duidelijk hoger ingeschaald dat de N28 en N45-N8 west als secundaire wegen type II en de N8 naar Brussel als secundaire weg type III. In de nieuwe wegencategorisering worden al deze genoemde wegen in één categorie samengebracht (regionale weg). Er bestaat een bezorgdheid dat hiermee een zinvol onderscheid tussen de genoemde wegen overboord wordt gegooid. De verduidelijkingen bij de wegencategorisering komen deels tegemoet aan deze bezorgdheid, maar nemen deze niet volledig weg. Er wordt gevraagd aan de wegbeheerder AWV om in de toekomst blijvend in samenwerking met de stad Ninove werk te maken van een veilige en aangepaste weginrichting, conform de inrichtingsprincipes en voor alle weggebruikers	neen	neen	We nemen akte van deze bezorgdheid. De specifieke verzamelende, verbindende en ontsluitende functie van de N45 wordt onderschreven en erkend in het RMP.
31/10/2023	61	f	Eigen gemeenten van VVR - Stad Ninove	Het is onduidelijk op welke manier de vervoerregio de komende jaren zal beschikken over de nodige budgetten om de visie van het RMP ook daadwerkelijk te realiseren. Alleen bij de beschikbaarheid van voldoende financiële middelen kan de omslag naar een meer duurzame modal shift worden waargemaakt.	neen	neen	De vervoerregio beschikt niet over eigen budgetten of rechtspersoonlijkheid. Dit betekent echter niet dat de genoemde acties geen verder vervolg kunnen krijgen. De vervoerregiowerking zal zelf ook worden geëvalueerd.
31/10/2023	62	a	Middenveld - VOKA	De uitwerking voor de vervoerregio van het decreet Basisbereikbaarheid strookt volgens Voka niet met de huidige noden en behoeften van de bedrijfswereld, is niet wenselijk voor het maatschappelijkeconomisch weefsel. De basisbereikbaarheid van de tewerkstellingspolen is onvoldoende tot uiting gekomen in dit plan. In het openbaar onderzoek wordt er verwezen dat Aalst een grote aantrekkingskracht heeft voor verschillende grote bedrijventerreinen en kantoorlocaties, en dat Ninove, Dendermonde en Denderleeuw een belangrijke rol hebben voor hun omliggende gemeenten inzake tewerkstelling, en hierdoor een goede bereikbaarheid vereisen. De hoofdambitie van een basisbereikbaarheid en het openbaar vervoer in Vlaanderen te verbeteren en te optimaliseren voor iedereen is niet terug te vinden in de nota voor deze steden en gemeenten.	neen	neen	Basisbereikbaarheid is vormgegeven op basis van Vlaamse principes. Er wordt vaaggericht ingezet op de grote vervoersassen, gekaderd binnen de budgettaire neutrale enveloppe. Uit cijfers blijkt dat haltes op bedrijventerrein ampers gebruikt worden in het systeem van basismobiliteit. Hier blijvend op inzetten strookt dus niet met de geldende principes.
31/10/2023	62	b	Middenveld - VOKA	Binnen het vervoerregioplan van de vervoerregio wordt een doelstelling opgelegd van 60/40% ('duurzame' mobiliteit/autoverkeer) modal shift, waarbij enkel openbaar vervoer en fietsverkeer als 'duurzaam' bestempeld worden. Als 'duurzaamheid' bepaald wordt als 'het aandeel in uitstoot van CO <sub>2</sub> , fijn stof of stikstof', dan is er onvoldoende rekening gehouden met de razendsnelle transitie richting elektrificatie van het wagenpark. De aangegeven modal-shift doelstelling vanuit het oogpunt duurzaamheid moet dan ook herbekeken worden.	neen	neen	Dit is een Vlaamse doelstelling uit het Vlaams regeerakkoord 2019-2024 (zie visienota p.82) die door de vervoerregio wordt overgenomen als operationele doelstelling. Het Vlaams regeerakkoord 2019-2024 categoriseert volgende modi als duurzame modi: te voet per (e-)step, (e-)fiets of speed pedelec, eigen of via deelsystemen, en met collectief vervoer en taxi. Het RMP hanteert dezelfde definitie van duurzame modi.

31/10/2023	62	c	Middenveld - VOKA	Incompatibiliteit met ploegensystemen Een van de opvallende uitdagingen met betrekking tot de dienstverlening van het huidige openbaar vervoer is dat het niet is aangepast aan de ploegensystemen waar veel bedrijven mee werken. Werknemers die in ploegendienst functioneren hebben vaak specifieke transportbehoeften buiten de reguliere kantooruren. De vervoerregio houdt geen rekening met de behoeften voor een flexibele dienstregeling die aansluit op de werktijden van bedrijven.	neen	neen	Het openbaar vervoer in Vlaanderen is een gelaagd systeem dat bestaat uit het treinnet, kernnet, aanvullend net en vervoer op maat. Het vervoer op maat vangt relaties met beperkte vraag op met een gepast aanbod aan flexvervoer of andere concepten zoals deelmobiliteit of werknemersvervoer.
31/10/2023	62	d	Middenveld - VOKA	Combi mobiliteit De nota is gericht op het bevorderen van combimobiliteit, waarbij reizigers worden aangemoedigd om meerdere vervoerswijzen te combineren voor een enkele reis. Ondanks dit een nobel doel is, moet de vervoerregio zich bewust zijn dat passagiers bereid zijn om slechts één keer over te stappen en dat een reis gemiddeld maximaal één uur mag duren. Daarbij moet er voldoende aandacht zijn voor het uitbouwen van sterke hoppinpunten met verschillende opties zodat de reiziger de keuze heeft om het eigen traject te kiezen. Dit om de slaagkans en de aantrekkelijkheid van combimobiliteit te verhogen.	neen	neen	De netwerkkaart met Hoppinpunten geeft de gewenste structuur van de Hoppinpunten weer. Actie 9.3 concretiseert de uitrol van de Hoppinpunten conform de prioriteitenlijst, zoals opgenomen in bijlage 2 van het actieplan.
31/10/2023	62	e	Middenveld - VOKA	Vervoer op maat Afstemming met bedrijvenzones en directe lijnen zijn essentieel voor vlotte verbindingen en om van het openbaar vervoer een waardig alternatief te maken. De werking van vervoer op maat moet verzekerd worden om een antwoord te bieden op lokale vervoersnoden. De organisatie en de rekening van vervoer op maat mag daarbij niet eenzijdig doorgeschoven worden naar de bedrijven.	neen	neen	In de visienota vanaf p.36 wordt dieper ingegaan op de principes van de VoM-bediening. "De exploitatie van het VoM gebeurt met een budget dat werd toegewezen aan de vervoerregio. Daarbij is beloofd door de Vlaamse regering dat ook de inkomsten terugvloeien naar de betrokken vervoerregio."
31/10/2023	62	f	Middenveld - VOKA	Grensdaken De vervoersbehoefte stopt niet bij de vervoerregiogrenzen. Mobiliteit gaat verder dan administratieve grenzen, en een gebrek aan coördinatie tussen verschillende vervoerregio's leidt tot inefficiëntie en beperkte opties voor reizigers. Zeker voor passagiers die niet tot het kiespubliek van de vervoerregio behoren. Het is voor bedrijven niet mogelijk, zeker niet in de war for talent, om uitsluitend arbeidskrachten te vinden in de eigen regio. Er moet meer aandacht zijn voor interregionale samenwerking om naadloze en vlotte mobiliteit tussen regio's te garanderen.	neen	neen	We nemen akte van uw bezorgdheid. De grensoverschrijdende afstemming is doorheen het proces maximaal nagestreefd voor de verschillende netwerken. Mobiliteit stopt niet aan de grenzen.
31/10/2023	62	g	Middenveld - VOKA	Ambitie voor modal shift zonder flankerende maatregelen Hoewel de ambitie is om de modal shift te bevorderen naar een duurzamere vervoerswijze, ontbreken de nodige flankerende maatregelen in de nota om dit waar te maken. De combinatie van investeringen in alternatieve modi én in flankerend beleid brengen de modal shift teweeg. Het risico bestaat dat dit resulteert in bijkomende (administratieve) verplichtingen zonder bijhorende budgetten.	neen	neen	De visienota stelt verschillende principes voorop om het aantal voertuigkilometers te doen dalen. Zo zetten we in op een sturend prijsverschil tussen duurzame en niet-duurzame vervoerswijzen en vragen we aan Vlaanderen om slim en gebiedsdekkend rekeningrijden in te voeren op het gehele Vlaamse grondgebied (p.40). "Tot slot vragen we aan de federale overheid om de subsidie voor tankkaarten af te schaffen en het privégebruik van bedrijfs- en salariswagens niet meer te bevoorraden. De huidige fiscaliteit rond bedrijfswagens vormt namelijk een bedreiging voor het bekomen van een modal shift: een afbouw kan een sturend effect hebben op het autogebruik. Dit dient geflankeerd te worden door alternatieve en duurzame voordelen zoals een mobiliteitsbudget in functie van draagvlak." (p.40). In de actietabel gaan acties 4.1, 4.2 en 4.3 hier dieper op in.
31/10/2023	62	h	Middenveld - VOKA	Laadpalen Elektrische voertuigen zijn een inherent onderdeel van de transitie naar groenere en duurzame vervoerswijzen. Hierdoor moeten laadpalen op strategische en toegankelijke locaties worden komen zoals openbare parkeerplaatsen.	neen	neen	De visie van de vervoerregio rond laadpalen is terug te vinden in de visienota p.41: "Op niveau van de vervoerregio zoeken we naar een kader voor een gebiedsdekkend systeem van (snel)laadpalen voor elektrisch rijden. We leggen de relatie met de private sector en gaan na hoe private laadpalen publiek beschikbaar gesteld kunnen worden.". Ook acties 4.3 en 4.5 in de actietabel zijn hieraan gelinkt.
31/10/2023	62	i	Middenveld - VOKA	Fietsinfrastructuur De vervoerregio heeft een adviserende rol op vlak van investeringen van fietsinfrastructuur. De grote fietsassen zijn in volle ontwikkeling. Het schoentje wringt vooral in de last mile verplaatsing naar bedrijvenzones, dit is nochtans een cruciaal punt waar vracht- en fietsverkeer elkaar treffen.	neen	neen	In de visie wordt op p.21 het fietsnetwerk beschreven: "Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) werd opgebouwd op basis van attractiepolen en gemodelleerde verplaatsingsstromen (fietspotentieel). Het wordt regelmatig geactualiseerd. Het bestaande netwerk dekt in onze vervoerregio de belangrijkste kernen en attractiepolen (bedrijvenzones, secundaire scholen, ...) en er worden op de netwerkkaart weinig ontbrekende verbindingen gedetecteerd. We geven daarom prioriteit aan de realisatie van het huidige bovenlokale functionele fietsnetwerk (inclusief fietsnelwegen) en de lokale fietsnetwerken binnen onze regio, maar we staan open voor nieuwe inzichten en aanvullingen van het netwerk via de bestaande procedure van de Wijzigingscommissie." en "Op langere termijn kijken we (...) naar de verdere uitbouw van het fietsnetwegennet en de onderliggende strategische fietsverbindingen van het BFF en LFF." De verdere vervollediging en prioritering van het fietsnetwerk is ook opgenomen in de actietabel in actie 2.1.
31/10/2023	62	j	Middenveld - VOKA	Vrachterverkeer Vrachterverkeer vormt een essentieel onderdeel van de economie en de logistieke keten. De principes van een goede bereikbaarheid worden ook niet gerespecteerd wat betreft het vrachterverkeer. Een verguld bedrijventerrein betekent dat er altijd een logische en vlotte toegangsweg moet zijn. Een goede ontsluiting is van belang voor de concurrentiepositie. Daarbij blijkt het invoeren van lokale tonnagebeperkingen steeds vaker voor te komen, waarbij vrachtervervoer naar een nabijgelegen regio wordt gedwongen. Dit wijst er op dat vrachterverkeer zoveel mogelijk wordt buitengehouden in de eigen regio. Daarom is een gecoördineerde aanpak voor het vrachtervervoer op Vlaams niveau noodzakelijk.	neen	neen	De vervoerregio erkent dat dit een problematiek is die moet worden aangepakt op een hoger niveau: "In de oriëntatiefase van het regionaal mobiliteitsplan werd vastgesteld dat de kilometerheffing voor vrachtwagens vandaag zorgt voor uitwijkgedrag van tolwegen naar wegen zonder kilometerheffing. Dat zijn vaak lager gecategoriseerde wegen waar vrachterverkeer om verkeersveiligheids- of leefbaarheidsredenen ongewenst is. Vervoerregio Aalst is daarom voorstander om aan Vlaanderen een sturende in plaats van een volgende kilometerheffing voor vrachtwagens te vragen. In die zin zien we een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens niet als een belasting van het type 'de gebruiker betaalt', maar als een instrument om het correct gebruik van het vrachtroutenetwerk af te dwingen, samen met bijvoorbeeld plaatselijke tonnagebeperkingen." (visienota, p.63). Ook in de actietabel is deze aanbeveling aan de Vlaamse overheid opgenomen in actie 7.9.
31/10/2023	62	k	Middenveld - VOKA	Een vlotte bereikbaarheid is één van de voorwaarden voor een gezonde economie. De visie van een basisbereikbaarheid voor iedereen vinden we onvoldoende terug in de nota voor de vernieuwde plannen van de vervoerregio Aalst. Het economisch aspect is niet genoeg verankerd.	neen	neen	Zie antwoord op advies 5a. De samenleving wordt d.m.v. het openbaar vervoer maximaal bereikbaar gemaakt.

31/10/2023	62	I	Middenveld - VOKA	Daarbij betreffen we dat Voka, als stakeholder, niet actief wordt betrokken door de vervoerregio. Een sterke samenwerking en constructieve dialoog tussen alle stakeholders is cruciaal om te komen tot een strategisch mobiliteitsbeleid voor de vervoerregio Aalst.	neen	neen	Tijdens de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan werden er drie informatieve momenten georganiseerd voor stakeholders en negen overlegvergaderingen met stakeholders over diverse thema's: (i) woon-werkerkeer, (ii) mobiliteit voor jongeren, (iii) openbaar vervoer, (iv) ruimte en mobiliteit, (v) beleidsrichtingen, (vi) fiets, parkeren en toegankelijkheid, (vii) openbaar vervoer lange termijn en veiligheid, (viii) vracht- en autoverkeer en (ix) mobiliteit voor mensen met een beperking. VOKA werd voor elk van deze momenten uitgenodigd.
1/11/2023	63	a	Burgers	Inhoudelijk zelfde als advies 44a - 44o	neen	neen	Zie antwoord op advies 44a - 44o
1/11/2023	64	a	Burgers	Infrastructuuraanpassingen: zomaar geloven in fix the mix en zone 30 zal het probleem niet oplossen – dat is ondertussen aangetoond aangezien dit principe in Aalst wordt toegepast met het nieuwe circulatieplan. oBietstraten zoals de Pontstraat aanpassen naar éénrichtingsstraten waar links en rechts van de auto's afgescheiden fietspaden zijn zodat de fiets sneller is dan de auto. Idem voor straten zoals de Alfred Nichelstraat waar omwille van zeven (7!) parkeerplaatsen de fietsers ook tussen de auto's moeten wachten. oWellige oversteeek voor fietsers Alfred Nichelstraat/De Gheeststraat = de laatste halve kilometer veilig maken. oInfrastructuuraanpassingen aan Sint-Annabrug (zijde Frits De Wolfkaai en voor het Administratief Centrum) zodat de zwakke weggebruikers elkaar niet hinderen	neen	neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Op projectniveau moeten de aangereikte principes uit de visienota, actieplan en actietabel op een kwalitatieve manier geïmplementeerd worden.
1/11/2023	64	b	Burgers	Versterken van busvervoer op spitsmomenten – laat de jeugd geen afkeer krijgen van de bus. De bus wordt in Aalst beschouwd als vervoer van arme mensen. De anderen betalen wel om zich niet te laten pletten. Het heeft nog het meeste weg van dierenvervoer, hoewel dat waarschijnlijk sterker gereguleerd is.	neen	neen	In de visienota p.37 is de visie van de vervoerregio rond het opwaarderen van KN-verbindingen met hoog potentieel opgenomen: "Het aanzetten van inwoners om de auto te laten staan voor het openbaar vervoer, is mogelijk door een frequenter aanbod, namelijk om het half uur. Daarom dient bestudeerd te worden welke 60-minutenlijnen, die zijn toegewezen aan de vvr Aalst, kunnen opgewaardeerd worden naar 30 minuten, en tegen welke kost / baten." Ook het verhogen van de frequenties van het aanvullend net van de vervoerregio verder te onderzoeken: "Om het openbaar vervoer op de belangrijkste assen te verbeteren, wordt ook het aanvullend net (bevoegdheid VVR, advies De Lijn) bekeken of een verhoging van de frequentie naar 30 minuten mogelijk is, ook hier op basis van potentieel en effectief gebruik en af te wegen tegenover de extra kostprijs." In de actietabel zijn acties 3.8 en 3.9 opgenomen om het verhogen van de frequentie van kernnet C-lijnen en aanvullend net-lijnen te onderzoeken voor specifieke lijnen.
1/11/2023	64	c	Burgers	Zorgen voor snelle kiss and ride-zones op grote afstand van de school waardoor dit verkeer zich niet binnen de stadsring moet begeven. Dit moet ingepast worden in de indeling van de weg als regionale of interlokale weg of er dient eenvoudig aangetakt te kunnen worden. Nu worden auto's verplicht tot diep in het centrum geleid omdat ze nergens anders kunnen stilstaan.	neen	neen	Op p.24 in de visienota staat dat de vervoerregio schoolomgevingen verkeersveilig wenst in te richten: "Vlaanderen wil de schoolomgevingen aan drukke gewestwegen verkeersveilig maken. Als vervoerregio sluiten we ons daarbij aan en doen we hetzelfde wat betreft schoolomgevingen gelegen aan lokale wegen." en "Waar nodig passen we ook de schoolomgeving zelf aan volgens het ontvlechingsprincipe, zodat kinderen vanaf 10 jaar zelfstandig naar school kunnen fietsen, maar we kijken naast de schoolomgeving zelf ook naar de schoolroutes. We weren zwaar verkeer in de schoolomgevingen, minstens tijdens de schoolspitsen." In de actietabel gaat actie 1.3 hier dieper op in.
1/11/2023	64	d	Burgers	Fietsenstallingen in het centrum (algemeen tekort in Aalst, zeker/zelfs aan hotspots zoals Utopia, Aquatopia, Schotte). En als we helaas meegaan in het verhaal dat het centrum veilig bereikt kan worden: fietsenstallingen buiten het centrum zodat de rest te voet kan overbrugd worden.	neen	neen	Actie 2.6 zet in op het "Voorzien van voldoende, comfortabele, gebruiksvriendelijke en veilige stallingen en laadinfrastructuur voor alle types fietsen." aan stations, Hoppinpunten en regionale en lokale attractiepolen.
1/11/2023	64	e	Burgers	Ik meen dat dit geïntegreerd kan worden in de visienota, actietabel en actieplan door meer in te zetten op infrastructurele maatregelen waarbij het bus- en autoverkeer gescheiden wordt van het fietsverkeer (bijvoorbeeld door het opofferen van straatparkeren), op meer aanbod in de spitsuren (en dus geen vaste frequentie "per uur", op fietsenstallingen, op kiss & ride zones aan de stadsrand.	neen	neen	Deze elementen komen aan bod in het RMP: - ontvlechting: "Op wegen met een belangrijke functie voor gemotoriseerd verkeer zetten we sterk in op het ontvlechten van verkeersinfrastructuur en netwerken met prioriteit voor langzame vervoerswijzen." (visienota, p.18) - aanbod spitsuren: In de visienota p.37 is de visie van de vervoerregio rond het opwaarderen van KN-verbindingen met hoog potentieel opgenomen: "Het aanzetten van inwoners om de auto te laten staan voor het openbaar vervoer, is mogelijk door een frequenter aanbod, namelijk om het half uur. Daarom dient bestudeerd te worden welke 60-minutenlijnen, die zijn toegewezen aan de vvr Aalst, kunnen opgewaardeerd worden naar 30 minuten, en tegen welke kost / baten." Ook het verhogen van de frequenties van het aanvullend net van de vervoerregio verder te onderzoeken: "Om het openbaar vervoer op de belangrijkste assen te verbeteren, wordt ook het aanvullend net (bevoegdheid VVR, advies De Lijn) bekeken of een verhoging van de frequentie naar 30 minuten mogelijk is, ook hier op basis van potentieel en effectief gebruik en af te wegen tegenover de extra kostprijs." In de actietabel zijn acties 3.8 en 3.9 opgenomen om het verhogen van de frequentie van kernnet C-lijnen en aanvullend net-lijnen te onderzoeken voor specifieke lijnen. - Fietsstallingen: actie 2.6 in de actietabel gaat hier dieper op in - Park & ride: De visienota gaat hier op p.42 dieper op in: "Randparkings en P+R zijn een bevoegdheid van de steden. Voor het succes van beide is afstemming met het parkeerbeleid in de centra essentieel." Ook actie 5.2 in de actietabel concreetiseert deze visie verder.
1/11/2023	65	a	Burgers	Inhoudelijk zelfde als advies 44a - 44o	neen	neen	Zie antwoord op advies 44a - 44o
2/11/2023	66	a	Middenveld - TTB	De vervoersregio Aalst kent niet alleen veel interne verplaatsingen, maar tegelijk een grote vervoersvraag naar de vervoersregio's Gent, Waasland en Vlaamse Rand. In tweede instantie zijn ook de verbindingen met de vervoersregio's Mechelen en Vlaamse Ardennen belangrijk. Samenwerking met de naburige regio's is dan ook noodzakelijk om ongewenste coördinatieproblemen en effecten te vermijden.	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt en onderschrijven de noodzaak tot blijvende afstemming met alle relevante actoren en stakeholders.
2/11/2023	66	a	Middenveld - TTB	Het goedgekeurde KT-plan Openbaar vervoer Basisbereikbaarheid integraal implementeren, opvolgen en bijsturen waar nodig. Na implementatie van het OV plan korte termijn plan, gericht gaan kijken waar de noden zitten en met bijkomend budget of vrijgekomen budget verder investeren in het aanbod." (Visienota blz. 28 en 34) Dit voornemen klinkt mooi en werd in het verleden al meermaals beloofd. In de praktijk komt daar zelden of nooit iets van. Meestal wordt er immers niet ingegaan op de vragen, opmerkingen en noden van de gebruikers. Welke garantie is er dat dit vanaf nu wel zou gebeuren? En hoe zal dit aangepakt worden? Voor TreinTramBus is het evident dat er een nauwere samenwerking met en inspraak van de gebruikers en de reizigersverenigingen moet zijn.	neen	neen	Om deze visie te vertalen naar concrete acties werd actie 3.1 met deelacties voor verschillende initiatiefnemers opgenomen in de actietabel: "Monitoren en evalueren van het korte termijn openbaar-vervoerplan." Zoals beschreven op p.18 van het actieplan wordt het RMP gemonitord en geëvalueerd: " Het regionaal mobiliteitsplan werd door onderzoek onderbouwd en opgemaakt met inspraak en overleg. (Twee)jaarlijks wordt het plan gemonitord en in de eerste helft van elke regeer- of bestuursperiode geëvalueerd."

2/11/2023	66	b	Middenveld - TTB	Het ruimtelijke ordeningsbeleid moet erop gericht zijn de autoafhankelijkheid te doorbreken, de multimodale knooppunten te versterken en de schaarse open ruimte te vrijwaren.	neen	neen	De visienota geeft in het thema ruimte de sterke link tussen ruimte en mobiliteit weer, waarbij wisselwerking het sleutelwoord is. In het thema ruimte worden verschillende concepten aangereikt die hierop inzetten. Nabijheid, strategische collectieve vervoerknooppunten ... spelen hierbij een belangrijke rol: "Bij nieuwe ontwikkelingen moet proactief ingezet worden op nabijheid. Daarom vragen we aan het ruimtelijk beleid de ondersteuning om nieuwe woonontwikkelingen en herbestemmingen naar woonfunctie aan een aantal voorwaarden te onderwerpen." en "We stimuleren het ruimtelijk beleid om nieuwe woongelegenheden zoveel mogelijk in te richten rond strategische collectieve vervoerknooppunten en op plaatsen met een aanvaardbare wandel- en fietsafstand van een voldoende pakket van basisvoorzieningen." (p.69).
2/11/2023	66	b	Middenveld - TTB	Specifiek voor het aanvullend net vraagt de visienota (blz. 35) een uitbreiding van de amplitude... Niet alleen een uitbreiding van de avonddienst na aankomst van de laatste trein is noodzakelijk, vroegere vertrekken 's ochtends zijn dat ook, zodat bussen aankomen net voor vertrek van de eerste treinen in de vroege ochtend. Bovendien moet dit zo vlug mogelijk gerealiseerd worden i.p.v. dit op lange termijn te bekijken. Dit moet niet alleen van toepassing worden voor het aanvullend net maar tevens voor het kernnet en het vervoer op maat.	neen	neen	Deze visie werd concreet vertaald naar actie 3.2 in de actietabel: "Bewaken van de afstemming tussen trein en bus." Het toepassen en verbeteren van dit principe waar nodig/mogelijk is een continue delectie met de Vlaamse overheid als initiatiefnemer.
2/11/2023	66	c	Middenveld - TTB	Bij de uitwerking van basisbereikbaarheid werd budgetneutraliteit vooropgesteld. Zonder bijkomende middelen zal de aantrekkelijkheid van openbaar vervoer onvoldoende toenemen. De opgelegde besparingen van de laatste jaren hebben tot gevolg dat de dienstverlening en ook de informatieverstrekking aan de reiziger onvoldoende is geworden. Er moet ook nagegaan worden of de tarieven voor de gebruiker kunnen verlaagd worden om alzo het openbaar vervoer te promoten.	neen	neen	In de visienota in het thema autoverkeer worden verschillende concepten en visies aangereikt om in te zetten op meer duurzame verplaatsingen door duurzame verplaatsingen aantrekkelijker te maken. In actie 4.1 in de actietabel wordt deze visie verder geconcretiseerd in aanbevelingen en flankerend beleid. Daarnaast wordt in het RMP ook stilgestaan bij het thema toegankelijkheid in de visienota vanaf p.75: "We zorgen voor een sociaal, inclusief vervoerssysteem, waarbij iedereen zich zelfstandig en op een veilige manier kan verplaatsen. We zien hiervoor 3 aspecten: fysieke toegankelijkheid van het openbaar domein, van het openbaar vervoer en financiële toegankelijkheid."
2/11/2023	66	c	Middenveld - TTB	Het beleidsscenario moet de lat hoog genoeg leggen om onze klimaat- en milieudoelstellingen te halen en het marktaandeel van de auto te reduceren tot maximum 50 %. Daarbij mag niet alleen worden gefocust op woon-werk- en woon-schoolverkeer, maar moeten ook andere verplaatsingen (boodschappen, sociale contacten, recreatie en cultuur...) worden meegenomen. Die vervoersstromen vullen elkaar immers aan in tijd en ruimte, waardoor een sterk OV-net niet alleen in de spits een belangrijke rol kan spelen	neen	neen	In de visienota p.37 is de visie van de vervoerregio rond het opwaarderen van KN-verbindingen met hoog potentieel opgenomen: "Het aanzetten van inwoners om de auto te laten staan voor het openbaar vervoer, is mogelijk door een frequenter aanbod, namelijk om het half uur. Daarom dient bestudeerd te worden welke 60-minutenlijnen, die zijn toegewezen aan de vvr Aalst, kunnen opgewaardeerd worden naar 30 minuten, en tegen welke kost / baten." Ook het verhogen van de frequenties van het aanvullend net wens de vervoerregio verder te onderzoeken: "Om het openbaar vervoer op de belangrijkste assen te verbeteren, wordt ook het aanvullend net (bevoegdheid VVR, advies De Lijn) bekeken of een verhoging van de frequentie naar 30 minuten mogelijk is, ook hier op basis van potentieel en effectief gebruik en af te wegen tegenover de extra kostprijs." In de actietabel zijn acties 3.7, 3.8 en 3.9 opgenomen om het uitbreiden van het vast vervoer op maat en het verhogen van de frequentie van kernnet C-lijnen en aanvullend net-lijnen te onderzoeken voor specifieke lijnen tijdens de daluren.
2/11/2023	66	d	Middenveld - TTB	De investeringen en plannen voor het openbaar vervoer zijn op korte termijn niet toereikend om de door de Vlaamse Regering gewenste modal split van 50/50 te halen en zonder een aantal andere maatregelen op federaal of Vlaamse niveau zal het ook niet lukken. We denken dan aan het invoeren van tariefintegratie, de invoering van een kilometerheffing, afbouwen salariswagens, ambitieuze bouwshift. Ook de investeringen in de spoorinfrastructuur en het treinaanbod heeft de regio niet zelf in handen	neen	neen	Het RMP beoogt net deze synergiën en gebundelde acties te concretiseren in functie van de doelstellingen inzake modal shift. Door enkel te investeren in een beter openbaar vervoer zullen de beoogde doelstellingen niet gehaald worden.
2/11/2023	66	d	Middenveld - TTB	Volgens de visienota (blz. 34) kan "de vervoerregio [...] beschikken over de inkomsten uit het VoM om in de eigen regio te investeren." Dit mag niet betekenen dat de gebruiker voor het VoM een bijkomende afzonderlijke bijdrage zou moeten ophoesten voor het gebruik hiervan.	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt
2/11/2023	66	e	Middenveld - TTB	De amplitude van de vaste VoM-verbindingen zoals voorgesteld op blz. 36 en 37 van de visienota zijn ontoereikend. Deze lijnen zullen voor het woon-werkverkeer over de grenzen van de VVR Aalst heen, geen rol van betekenis kunnen spelen. De facto leidt dat voor inwoners op die lijnen tot vervoersarmoede.	neen	neen	Zie antwoord op advies 5a
2/11/2023	66	e	Middenveld - TTB	Het actieplan (blz. 11) vraagt dan ook terecht een rechtstreekse trein Aalst – Erpe-Mere – Burst – Zottegem. De fouten van het verleden om lijnen te sluiten waarvan men naderhand ontdekt dat ze toch beter behouden waren, mag niet meer herhaald worden. Denk maar aan de afschaffing van de treinlijn Aalst – Dendermonde – Puurs – Antwerpen, waaruit nu blijkt dat er effectief nood is aan een dergelijke verbinding. Die lijn moet ook terug in ere hersteld worden.	neen	neen	We nemen akte van deze aanbeveling.
2/11/2023	66	f	Middenveld - TTB	TreinTramBus erkent dat het openbaar vervoer functioneert in een multimodale context. Tenminste voor sommige gebruikers. Op blz. 38 van de visienota wordt die multimodaliteit nogal eenzijdig uitgespeeld voor de zogenaamde first en last mile. Die moet met deelsystemen verlopen en dus niet met het openbaar vervoer. Maar steps of deelfietsen zijn niet weggelegd voor o.a. ouderen en mensen met een beperking om zich te begeven naar verder gelegen haltes. Het openbaar vervoer moet hiermee voldoende rekening houden. Enkel begeleiding voor die personen (zie o.a. blz. 32 van de visienota) is onvoldoende	neen	neen	De toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor alle doelgroepen moet inderdaad gegarandeerd worden. De grote meerderheid van de bevolking (84%) woont binnen het nieuwe net nog steeds op wandelafstand (maximaal 750 meter) van een halte die regelmatig (minstens 1x/u) bediend wordt met de bus, de trein of een vaste VoM-verbinding. Binnen deze contour vallen ook alle woonzorgcentra in de vervoerregio. Een bijkomende 10% van de bevolking woont op een locatie op wandelafstand van een halte die functioneel bediend wordt (tijdens de spits) en in de daluren door het flexvervoer bediend wordt. Daarnaast zijn er nog een aantal haltes toegevoegd die enkel met het flexvervoer bediend worden. En tenslotte is er ook nog het specifieke doelgroepenvervoer ter beschikking voor mensen met een verminderde mobiliteit.
2/11/2023	67	a	Burgers	Inhoudelijk zelfde als advies 44a - 44o	neen	neen	Zie antwoord op advies 44a - 44o
2/11/2023	68	a	Burgers	Inhoudelijk zelfde als advies 44a - 44o	neen	neen	Zie antwoord op advies 44a - 44o
2/11/2023	69	a	Burgers	Op het terrein is er (niet alleen in Lede) nog veel concreet voor verbetering vatbaar als we bovenstaande willen realiseren. De voorgestelde actieplannen zijn o.j. wat dat betreft te vaag; ik zie weinig gecoördineerd initiatief van de deelnemende gemeenten.	neen	neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Het is aan de lokale besturen zelf om dit verder te vertalen naar lokaal niveau. Met de acties uit de actietabel waarbij de lokale besturen zijn opgenomen als initiatiefnemer gaan ze hiermee aan de slag om de actie verder te concretiseren naar de lokale context.

2/11/2023	69	b	Burgers	In Lede is de voorbije maanden het kruispunt van de N442 met de Ommeganglaan en Grotekapellelaan heraangelegd (vnl. linker afslagstroken toegevoegd voor auto's); Dit kruispunt heeft geen conflictvrij groen licht voorzien voor voetgangers en fietsers. Die moeten daarenboven altijd de 'bedelknop' gebruiken. "Nooit voor niets voor rood" geldt blijkbaar alleen voor het autoverkeer. Deze aanleg is in tegenstrijd met het actieplan onder 1,7.	ja	neen	Actie 1.7 wordt geherformuleerd naar: "De lichtenregelingen op kruispunten maximaal conflictvrij organiseren met zo weinig mogelijk groentijdverlies voor stappers en trappers". Dit kruispunt voldoet aan deze bepaling. In de visienota wordt het woord 'maximaal' toegevoegd op p.19: "Afhankelijk van de intensiteiten en de netwerkfunctie voor gemotoriseerd verkeer en fietsers in respectievelijk de wegencategorisering en het fietsnetwerk zetten we in op maximaal conflictvrije en conflictarme lichtenregelingen op kruispunten."
2/11/2023	69	c	Burgers	De lokale schoolomgevingen in Lede zijn recent goedgevoerd infrastructuurbeveiligd. Er resten evenwel nog veel onveilige schakels op de weg ernaar toe. De knelpunten staan in een inventaris, maar een aanpak blijft uit.	neen	neen	Actie 1.3 uit de actietabel zet in op het "Verkeersveilig inrichten van alle schoolomgevingen en schoolroutes." Het is aan elk lokaal bestuur om hiermee aan de slag te gaan.
2/11/2023	69	d	Burgers	Meten is weten: zijn er nu cijfers i/m het auto (en ander) verkeer op de voornaamste wegen in de regio (of Lede) ? Cijfers lijken noodzakelijk als we over een aantal jaren concreet en objectief willen nagaan of we er in slagen om minder de auto te gebruiken.	neen	neen	Cijfermateriaal relevant voor de regio werd opgenomen in de oriëntatienota.
2/11/2023	69	d	Burgers	Ruimtelijk dient er ook op gelet dat uitbouw van recreatiepolen centrum gebonden moet zijn; goed bereikbaar met openbaar vervoer; zodat er geen bijkomende auto's ontstaat door een perifere ligging.	neen	neen	Actie 8.1 van de actietabel zet in op het "Toetsen van nieuwe ontwikkelingen aan de visie van het RMP." Dit gaat zowel om de ontwikkeling van wooneenheden, als bedrijven en andere attractiepolen zoals recreatiepolen. De derde deelactie gaat hier dieper op in: "Kritisch bekijken van te ontwikkelen zones in buitengebied met een beperkte toegang tot openbaar vervoer en een slechte fietsbereikbaarheid."
2/11/2023	69	e	Burgers	Graag voorzieningen voor veilig stallen van duurdere fietsen (elektrisch, longtail) bv. aan station Lede; door middel van met badge beveiligde afgesloten ruimte. Er zijn betaalbare voorbeelden in Vlaanderen. Nu durven gebruikers die fietsen daar niet stallen en wordt kinderen naar school brengen en aansluitend de trein nemen verder een keuze voor de auto.	neen	neen	Actie 2.6 zet in op het "Voorzien van voldoende, comfortabele, gebruiksvriendelijke en veilige stallingen en laadinfrastructuur voor alle types fietsen." aan stations, Hoppinpunten en regionale en lokale attractiepolen.
1/11/2023	70	a	Middenveld - Fietsersbond Dendermonde	Een korte samenvatting in de inleiding op de website ter aankondiging van het regionaal mobiliteitsplan is al misleidend. "Dat plan legt de globale mobiliteitsvisie voor de komende 10 jaar (met een doorkijkperiode van 30 jaar) vast voor de vervoerregio op een strategisch niveau, en dat voor alle vervoerswijzen"1 Dit klopt niet. Bij sommige vervoerswijzen zoals fietsen en openbaar vervoer worden de visie en principes in het actiemodel al in zeer concrete maatregelen omgezet. Maar niet voor alle vervoersmodi.	neen	neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Voor sommige acties kan er al concreter gegaan worden dan voor andere, dat is niet altijd themagebonden. Op projectniveau moeten de aangereikte principes uit de visienota, actieplan en actietabel op een kwalitatieve manier geïmplementeerd worden.
1/11/2023	70	aa	Middenveld - Fietsersbond Dendermonde	F221: Dendermonde-Asse: oplossingen zoeken voor de missinglinks in Sint-Gillis	ja	neen	Voor de link tussen de F44 en de F221 wordt een oplossing gezocht. Dit is eerder een actie op middellange termijn. Bij actie 2.5 voegen we volgende deelactie toe: "F221 Dendermonde - Asse: missing link Sint-Gillis" met dezelfde doelstellingen, met initiatiefnemer "Provincie", Product "Studie", Tijdshorizon "Middellange Termijn", Budget "€".
1/11/2023	70	ab	Middenveld - Fietsersbond Dendermonde	4.3 Ontbreken van jaagpaden als onderdeel van een fietsroute Eigen aan onze regio zijn de grote rivieren met bijhorende de jaagpaden die een rol spelen als onderdeel in fietsroutes. Ze worden niet alleen recreatief, maar ook functioneel gebruikt. Ook deze jaagpaden kunnen nog versterkt worden om het fietsen te stimuleren. In alle documenten van de VVR lezen we niets over het gebruik van de jaagpaden als onderdeel van een fietsroute	neen	neen	Op p.9-10 van het actieplan wordt stilgestaan bij het nut en belang van jaagpaden in het fietsnetwerk.
1/11/2023	70	ac	Middenveld - Fietsersbond Dendermonde	In Dendermonde zien we ontbrekende stukken jaagpad in Grembergen, Schoonaarde, maar vooral in Baasrode. • Schoonaarde: tussen de Oude Brugstraat in Schoonaarde en Bohemen 130, in Wichelen is het jaagpad volledig onderbroken en ingenomen door enkele (niet-watergebonden) bedrijven en particulieren. Het jaagpad zou een veilig alternatief kunnen zijn voor de parallel gelegen fietsvriendelijke N416.	neen	neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
1/11/2023	70	ad	Middenveld - Fietsersbond Dendermonde	Grembergen: het jaagpad is onderbroken ter hoogte van het kruispunt SchelgedijkZeelsebaan-Kleinzaand. Om de route langs de Schelde te vervolgen moeten fietsers het kruispunt drie maal oversteken.	neen	neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
1/11/2023	70	ae	Middenveld - Fietsersbond Dendermonde	Baasrode: De situatie van het jaagpad in Baasrode is heel complex en versnipperd. (zie onderstaande afbeelding) 1. De situatie aan De Brandt tot aan de heet veer naar Moerzeke. De fietsers komende van het jaagpad vanuit Vlassenbroek moeten passeren op de terreinen van firma De Brandt. Deze firma beschikt over een eigen loskade. Er lopen enkele slecht onderhouden en smalle trage wegen over het terrein, waarover fietsers en wandelaars zich een weg moeten banen. De firma doet geen moeite om deze beperkte infrastructuur te verbeteren. Via enkele wegjes komen de fietsers dan bij het veer richting Moerzeke-Kastel. Veel recreatieve fietsers nemen dit veer om hun route langs de linkerover verder te zetten. Daar ligt immers wel een degelijk jaagpad. 2. Van de kerk tot aan het scheepvaartmuseum. Aan de echte dorpskern van Baasrode is de situatie vergelijkbaar met die in Schoonaarde. Iets oudere bewoners herinneren zich nog goed dat een jaagpad daar toegankelijk was, maar op een bepaald moment is het jaagpad (legitiem?) ingenomen door een beperkt aantal privé-eigenaren (ongeveer 10). Voor lokale of recreatieve fietsers is de parallel gelegen Sint-Ursmarusstraat geen veilig alternatief. De smalle straat heeft nog steeds een zone 50-regime en de aanliggende parkeerplaatsen zijn belangrijker dan een beetje ruimte voor de fietser. 3. Van het Scheepvaartmuseum - parallel Driehuizen - Fabrieksstraat Op dit stuk is er geen jaagpad. De dijk is hier opgehoogd tot het sigma-niveau. In tegenstelling tot op vergelijkbare andere plaatsen heeft men hier nooit gekozen om op die verhoging terug een jaagpad aan te brengen. Bijgevolg is de Schelde vanop de N16 en de woningen erachter niet zichtbaar. Fietsers moeten een zeer smal fietspad volgen, aan de ene kant een 'moordstrookje', aan de andere kant is de breedte op sommige plaatsen zelfs maar 58 cm. Dit is onderdeel van een functionele en recreatieve fietsroute (het fietsknooppunt netwerk). 4. Briel. Vanaf de buiging van de Schelde loopt er terug een jaagpad via den Briel richting Sint-Amands aan de Schelde. Als fietser voel je de gemeentegrens. In de buurgemeente hebben ze wel goed berijdbare asfalt. Het hele stuk ervoor lijkt eerder op een combinatie van het parcours van Parijs-Roubaix en de Strade Bianche. Slecht gelegde kasseien, afgewisseld met een lange strook van losse grind. In droge periodes zakken je wielen weg in de grind, in natte vormen er zich diepe plassen, omdat de weg niet afwaterd of de ondergrond niet waterdoorlatend is.	neen	neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.

1/11/2023	70	b	Middenveld - Fietzersbond Dendermonde	In alle lijvige documenten is dit éénmalig te lezen op pagina 17 van de visienota: "De selectie van dit vrachtroutenetwerk is onderdeel van het regionaal mobiliteitsplan, maar staat los van deze visienota" En inderdaad over keuzes in het vrachtroutenetwerk zijn er geen concrete maatregelen te vernemen, noch stappen die in het actiemodel te zien zijn. Toch zijn er keuzes gemaakt die in het laatste document te zien zijn. 3 Hier worden op twee kaarten enkele aanpassingen aan het wegennetwerk voorgesteld met een erg bekropte verklaring. Wanneer je na alle documenten de kaart als laatste doorneemt, val je compleet uit de lucht.	ja	neen	Op p. 11 van de visienota voegen we een verduidelijking van de verschillende documenten van het RMP toe: "Samenhang Het RMP bestaat uit een visienota, netwerkkaarten en een actieplan die op elkaar voortbouwen. In de visienota wordt de algemene, strategische visie van de vervoerregio uitgewerkt. De visienota bevat de methode en geeft een beeld van hoe de netwerken tot stand komen en wat de gewenste invulling ervan is. Vervolgens concretiseren we de wensbeelden van de netwerken voor de vervoersmodi autoverkeer en vrachtverkeer. Op basis van de visie en de netwerkkaarten wordt de actietabel uiteindelijk vormgegeven. Het actieplan bevat acties om de netwerken (verder) uit te werken. De visienota, de netwerkkaarten en het actieplan geven samen het volledige beeld van het regionaal mobiliteitsplan." In de visienota vanaf p.59 wordt het doel, de netwerkstructuur, de robuustheid, de selectiemethodiek en de inrichting voor het vrachtroutenetwerk verder toegelicht. De toepassing van de selectiemethodiek resulteert in de netwerkkaart voor vrachtverkeer.
1/11/2023	70	c	Middenveld - Fietzersbond Dendermonde	De reden waarom de selectie van het vrachtroutenetwerk niet is opgenomen in de visie van het regionaal mobiliteitsplan valt nergens te vernemen. Het wordt eenmalig benoemd, maar niet verklaard. Nochtans worden andere keuzes en werkwijzen uitgebreid uitgelegd en meermalig herhaald. Het maakt wel dat dit regionaal mobiliteitsplan onvolledig is. Het fietsnetwerk en het wegennet van het openbaar vervoer worden wel behandeld? Waarom valt het vrachtroutenetwerk dan buiten de visie? Nochtans lijkt het vrachtroutenetwerk ons een essentieel onderdeel van een globale mobiliteitsvisie. Keuzes die men maakt in het vrachtroutenetwerk bevoordelen ook de automobilititeit, maar kunnen negatief zijn voor de zachte mobiliteit of het openbaar vervoer.	neen	neen	De selectiemethodiek voor het vrachtroutenetwerk is beschreven in de visienota op p.62. De toepassing van de selectiemethodiek resulteert in de netwerkkaart voor vrachtverkeer.
1/11/2023	70	d	Middenveld - Fietzersbond Dendermonde	Vermits dat een plan geen optelling is van verschillende maatregelen, maar alles elkaar beïnvloedt, maakt dat je niet kan oordelen over sommige maatregelen zonder het geheel te kennen. De visienota is hierdoor onvolledig. We vinden het misleidend voorgesteld omdat er meermalen verklaard wordt dat het regionaal mobiliteitsplan alle vervoerswijzen dient.	neen	neen	De verschillende vervoerswijzen van belang op regionaal niveau komen in het plan aan bod.
1/11/2023	70	e	Middenveld - Fietzersbond Dendermonde	Nieuwe wegen: verlenging van N41, nieuwe aantakking van N17 naar N41 De laatste kaarten laten summier de doelen van de VVR betreffende het vrachtroutenetwerk zien. De vernieuwingen concentreren zich op de verlenging van de N41, een nieuwe aantakking van de N17 hierop en een hercategorisering van enkele wegen rond de N41. Dat het voor de VVR héél belangrijk is lezen we in duidelijke bewoordingen in de visienota op pagina 51: "De vervoerregio staat achter een prioritaire realisatie van de N41 zodat deze zijn functie als regionale weg ten volle kan opnemen." Een functiewijziging is de enige reden die gegeven wordt, waarom de verlenging van de N41 moet doorgaan. Nogal mager. Bovendien wordt dit als evidentie beschouwd. Wanneer een nieuwe verbindingsweg wordt aangelegd, heeft dit ongetwijfeld een enorme impact. Zowel de wenselijke als niet-wenselijke effecten vallen nergens in de visienota of in het ontwerpplan MER te ontdekken. Nochtans dient net de MER om die effecten te evalueren. In de uitgebreide visienota wordt de term 'prioritair' bijna bij geen enkele andere maatregel (bij thema fiets, ov of parkeren) gebruikt. Het is nogal bizar dat die 'prioriteit' op een totaal van bijna 200 bil. nergens wordt uitgelegd.	neen	neen	Zie antwoord op advies 44a
1/11/2023	70	f	Middenveld - Fietzersbond Dendermonde	Zowel de visienota als het ontwerpplan MER handelen niet over de keuzes van het vrachtroutenetwerk, er geen doelstellingen worden geformuleerd, noch effecten ervan worden benoemd willen we toch een poging doen of zijn minst enkele kritische bedenkingen maken. De impact van nieuwe wegen zoals de verlenging van de N41 kunnen zomaar in tegenstelling zijn met de strategische doelen (anders, leefbaar, nabij)4 die het uitgangspunt vormen van het hele regionale mobiliteitsplan. Doordat het vrachtroutenetwerk uit de visie wordt gehouden, is er in het ontwerpplan MER-studie niets van te lezen. Dit roept ontzettend veel bedenkingen op.	neen	neen	Vanaf p.59 in de visienota zijn de principes van het vrachtroutenetwerk beschreven. Deze principes zijn vertaald naar de netwerkkaart van het vrachtroutenetwerk en concrete acties in de actietabel (acties 7.8 en 7.9). In het MER worden de effecten van het vrachtroutenetwerk behandeld: deze maken deel uit van onderzoek in de receptordiscipline gezondheid (o.a. emissieberekeningen) en ruimte (o.a. ruimtelijke samenhang, gebruikskwaliteit). Zie eveneens antwoord op advies 7b."
1/11/2023	70	g	Middenveld - Fietzersbond Dendermonde	3.1 Ambitie: "Strategische doelstelling Anders. We laten meer en meer de wagen en vrachtwagen aan de kant"5 Strategisch doel: "30 % van het goederenvervoer moet verzorgd worden door spoor en binnenvaart". "Het aandeel vrachtwagenkilometers moet minder snel stijgen"6 BEDENKINGEN: • Indien de ambities zo duidelijk gesteld worden om het vrachtwagenverkeer te minderen en anders te laten verlopen waarom moeten er dan nieuwe verbindingen en er dus meer capaciteit komen? Is de moderne verkeerswetenschap al losgelaten op deze 'prioritaire' keuze? Breass-paradox? Wet van Brever, de fundamentele filewet... De keuze voor nieuwe wegen of verbindingen in een regio met al een bijzonder dicht wegennet, lijkt eerder een keuze uit de 20ste eeuw, niet uit de 21ste .	neen	neen	Zie antwoord op advies 44a
1/11/2023	70	h	Middenveld - Fietzersbond Dendermonde	Zal de missing link van de N41 een nieuwe noord-zuid as creëren die verkeer aanzuigt? Dit vrachtverkeer, dat wel bereid is om de wenselijke omweg te maken, omdat vandaag de kortste route niet de snelste route is. Het is erg waarschijnlijk dat een nieuwe centrale as binnen de driehoeken Gent, Brussel, Antwerpen, maar ook Aalst, Mechelen en Sint-Niklaas anderzijds veel verkeer aanzuigt.	neen	neen	Zie antwoord op advies 44a
1/11/2023	70	i	Middenveld - Fietzersbond Dendermonde	De nieuwe hercategorisering van de N41 naar 'regionale weg', faciliteert deze route. "In een reguliere situatie mag vrachtverkeer een maas van hoofdvrachtroutes niet doorsnijden via regionale of lager geselecteerde vrachtroutes. De vrachtroutes binnen de maas van hoofdvrachtroutes zijn alleen bedoeld voor vrachtverkeer met een herkomst of bestemming binnen die maas." "Bij een verstoring van een hoofdvrachtroute, mag vrachtverkeer ook gebruik maken van een regionale route" Wanneer we dit vertalen naar de concrete situatie, dan mag bij een verstoring (ongeval, grote file, wegenwerken...) op de E40 of de E17 het vrachtverkeer gebruik maken van de regionale N41. Gezien het groot aantal dagelijkse verstoringen, zal de N41 een bijna blijvend alternatief vormen. De lokale ondernemer/transporteur zal er hierdoor weinig of geen voordeel uit halen.	neen	neen	De studie Robuust Wegennet stelt inderdaad dat dergelijk gebruik mogelijk is bij calamiteiten, maar dus niet in een reguliere situatie. De studie stelt eveneens dat de hoofdwegen moeten worden ingeschakeld voor verkeer op lange afstanden. Zie eveneens antwoord op advies 44a
1/11/2023	70	j	Middenveld - Fietzersbond Dendermonde	De N41 zoals die vandaag gestueerd is, bevat een soort van "knp" in de route. Deze knip functioneert zoals de voorgestelde knippen in woonwijken 8. Het sluipverkeer wordt verhinderd of op zijn minst ontmoedigd. Hoewel er vandaag al doorgaand vrachtverkeer bestaat, zullen vrachtwagen chauffeurs van E40 naar E17, of van E19 naar E40 overdag wel drie keer nadenken vooraleer ze beslissen om via Dendermonde te rijden. In de toekomst wordt deze knip opgeheven.	neen	neen	We nemen akte van dit standpunt. Zie antwoord op advies 44j.

1/11/2023	70	k	Middelveld - Fietzersbond Dendermonde	De Vlaamse doelstellingen rond logistiek streven een modal shift na van het logistiek transport over de weg naar water- en spoorwegen. Het streefdoel is om tegen 2030 30% van het goederenvervoer over spoor of water te laten verlopen" "Op een aantal regionale assen wenst de vervoerregio te onderzoeken of de uitbouw van een as van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)" 10 Zoals meermaals in de visietekst wordt benadrukt, moeten er in de nabije toekomst zware investeringen plaatsvinden om de globale modal shift te realiseren. Waarom deze nog doen in een nieuwe autoweg? (en dan nog prioritair) Zo wordt het niet-wenselijke verkeer weer gesubsidieerd. Investeren in nieuwe autowegen, maken het vervoer per spoor en op water minder concurrentieel.	neen	neen	De toepassing van de selectiemethodiek uit de studie Robuust weggenet leert ons dat een verbinding op regionaal niveau tussen drie grote stedelijke gebieden op dit moment ontbreekt. Dit doet niets af aan de opgenomen ambities rond modal shift of goederenvervoer en kan voor andere doelstellingen een gunstig effect hebben, zoals verkeersveiligheid of leefbaarheid.
1/11/2023	70	l	Middelveld - Fietzersbond Dendermonde	3.2 Ambitie: strategisch doel 5 Leefbaar: We verlagen de verkeersdruk in onze steden en dorpskernen. Het aantal mensen dat hinder ondervindt van het verkeer, daalt sterk. • Wanneer we heel concreet denken, zal de verlenging van de N41 en de nieuwe aantakking van de N17 geen enkele verkeersdruk uit de steden en dorpskernen halen. • De N41 kruist de N47 tussen het centrum van Lebbeke en Sint-Gillis bij Dendermonde. De twee centra van deze druk bevolkte gemeentes liggen op minder dan 500 meter van het nu al drukke kruispunt. Vandaag heet de aanpak het van de	neen	neen	Dergelijke afwegingen moeten worden gemaakt binnen een apart studietraject. Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.
1/11/2023	70	m	Middelveld - Fietzersbond Dendermonde	Bestuursbesluit van de VVR aandringt om "prioritair" de N41 te verlengen. De doelstellingen hiervan staan dan ook nergens uitgelegd. Volgens ons staat het in schril contrast met alle andere ambities en de effecten voor mens en natuur zullen maximaal zijn. We vinden de verlenging van de N41 een plan uit de 20ste eeuw. Het staat de gewenste modal-shift in de weg, de leefbaarheid in Lebbeke en Dendermonde zal drastisch dalen en paradoxaal zal het onze regio net minder bereikbaar maken.	neen	neen	Zie antwoord op advies 44a.
1/11/2023	70	n	Middelveld - Fietzersbond Dendermonde	Vanuit Fietzersbond Dendermonde willen we de concreet gemaakte 'actietabel VVR Thema Fiets'11 vervolledigen. Wanneer we focussen op Dendermonde vinden we het aantal te nemen maatregelen toch wel zeer mager uitvallen. Vooral de Mechelsesteenweg en de verschillende doortochten van de N-wegen door de centra van bijna alle deelgemeenten in Dendermonde zijn vandaag niet fietsveilig ingericht. In de actietabel zien we weinig concrete initiatieven om hieraan iets te wijzigen. Fietzersbond Dendermonde wil hierbij helpen.	neen	neen	Het actieplan p.20 geeft aan welke soort acties in het actieplan staan: "Een actie wordt in de actietabel opgenomen indien deze voldoende strategisch van aard is, past binnen de visie van het RMP en indien de actie een regionaal belang heeft". Voor wat betreft het thema fiets geeft het actieplan op p9 aan: "In de actietabel werd een lijst van verdere uitbouw van het fietsnetwegennetwerk op korte termijn en middellange termijn opgenomen. Voor het verder optimaliseren van het bovenlokaal fietsnetwerk op gewestwegen wordt gekeken naar de gewestwegen die AWV op de planning heeft om te herinrichten."
1/11/2023	70	o	Middelveld - Fietzersbond Dendermonde	N416 Wichelen en doortocht Schoonaarde: Schoonaardebaan en Eegene. De gevaarlijke situatie die we in Wichelen waarnemen, zien we verder oostwaarts in deelgemeente Schoonaarde ook. Van een vrijliggend fietspad tussen de centra wordt de fietser gelanceerd in het centrum van Schoonaarde. Geen fietspad, noch suggestiestrook, geen zone 30, veel zwaar verkeer... (zie ook: <a href="https://www.facebook.com/FietzersbondDendermonde/posts/pfbid0wUMkRvxnKSKWfzPkoK87gtjPUUwQwbg3kRCqm7m4RCQBQo5ENYXwBGMbnd1">https://www.facebook.com/FietzersbondDendermonde/posts/pfbid0wUMkRvxnKSKWfzPkoK87gtjPUUwQwbg3kRCqm7m4RCQBQo5ENYXwBGMbnd1</a> ) Wanneer we willen dat bewoners in Schoonaarde ook hun modal split zullen maken, moet AWV best starten om deze weg fietsvriendelijker te maken. Vandaag fiets je niet met je kind naar de bakker op de Schoonaardebaan. Minimale oplossing: fietsstraat.	neen	neen	We verwijzen naar acties 2.1 en 2.2. Voor het verder optimaliseren van het bovenlokaal fietsnetwerk op gewestwegen wordt gekeken naar de gewestwegen die AWV op de planning heeft om te herinrichten.
1/11/2023	70	p	Middelveld - Fietzersbond Dendermonde	N416 Appels, Bevrijdingslaan en Zandstraat Een herinrichting dringt zich op. Het gemengde verkeer (veel zwaar verkeer) met fietsers heeft al tot verschillende fatale ongevallen geleid. Maatregel op zeer korte termijn te nemen: zone 30.	neen	neen	We verwijzen naar acties 2.1 en 2.2. Voor het verder optimaliseren van het bovenlokaal fietsnetwerk op gewestwegen wordt gekeken naar de gewestwegen die AWV op de planning heeft om te herinrichten.
1/11/2023	70	q	Middelveld - Fietzersbond Dendermonde	Doortocht N406 centrum Oudegem: Oudegemsebaan - Ouburg (zie ook: <a href="https://www.facebook.com/FietzersbondDendermonde/posts/pfbid0Vtr8yf19WJi5a8nJBPDwWTuZUQiw71UrHmNMSVXF5kYkHJyWBExn18Lj1APLoI">https://www.facebook.com/FietzersbondDendermonde/posts/pfbid0Vtr8yf19WJi5a8nJBPDwWTuZUQiw71UrHmNMSVXF5kYkHJyWBExn18Lj1APLoI</a> ) Ook door het centrum van Oudegem loopt nog een gewestweg met bijna identieke fietsonveilige problematiek als in Schoonaarde.	neen	neen	We verwijzen naar acties 2.1 en 2.2. Voor het verder optimaliseren van het bovenlokaal fietsnetwerk op gewestwegen wordt gekeken naar de gewestwegen die AWV op de planning heeft om te herinrichten.
1/11/2023	70	r	Middelveld - Fietzersbond Dendermonde	Doortocht N47 Grembergen: Dr.Haekstraat en Grootzand De N47 is al vernieuwd van de Hamsesteenweg tot aan de kerk aan de Dr.Haekstraat. Ook op het Grootzand zijn in 2023 enkele kruispunten vernieuwd. Het smalle, verweerde betonnen moordstrookje boezemen de fietser veel angst in. Via deze belangrijke weg stuur je je kinderen liever niet naar de school of winkel. Het contrast tussen de recent vernieuwde kruispunten en het oude aangrenzende fietspad is enorm.	neen	neen	We verwijzen naar acties 2.1 en 2.2. Voor het verder optimaliseren van het bovenlokaal fietsnetwerk op gewestwegen wordt gekeken naar de gewestwegen die AWV op de planning heeft om te herinrichten.
1/11/2023	70	s	Middelveld - Fietzersbond Dendermonde	Doortocht N17 Baasrode: Fabriekstraat, Driehuizen, Sint-Ursmarusstraat en Baasrodestraat Het heel smalle fietspad (op één punt amper 58 cm!) op de Fabrieksstraat is recentelijk 'vernieuwd'. Jammer genoeg enkel een broodnodige verbetering in comfort, de oude beton is vervangen door nieuw asfalt. Een gemiste kans. De zeer geringe breedte met aan de ene zijde een hoge stoeprand en andere zijde een smalle parkeerstrook (waarbij de wagens nog vaak ruimte inpikken op het fietspad) maken dit fietspad onveilig. Bovendien is het niet enkel een functioneel fietspad, maar ook een recreatief fietspad op het knooppuntennetwerk. In de Sint-Ursmarusstraat heerst nog steeds een zone-50 regime ondanks de geringe breedte en de afwezigheid van een fietspad, noch fietsuggestiestroken. Ondanks de centrale ligging van deze straten in Baasrode zijn ze zeer onaantrekkelijk voor fietsers. Beter zou zijn om het statuut van gewestweg van Fabriekstraat-Sint-Ursmarusstraat te wijzigen naar gemeenteweg en te ruilen met Mandenkensstraat-Hoogveld. Vandaag is de Sint-Ursmarusstraat al lang geen weg meer voor doorgaand autoverkeer. Ons voorstel: een doortocht in de volledig bebouwde kom in zone 30 tenzij een bij aanwezigheid van een vrijliggend fietspad (in de Baasrodestraat).	neen	neen	We verwijzen naar acties 2.1 en 2.2. Voor het verder optimaliseren van het bovenlokaal fietsnetwerk op gewestwegen wordt gekeken naar de gewestwegen die AWV op de planning heeft om te herinrichten.
1/11/2023	70	t	Middelveld - Fietzersbond Dendermonde	Doortocht N47 Sint-Gillislaan, Sint-Gillis bij Dendermonde Ook deze belangrijke (fiets)weg door het drukke centrum van Sint-Gillis heeft geen veilig fietspad. Indien het supprimeren van de parkeerstrook geen oplossing is, verlangen we minimaal een fietsstraat. Het groot aantal fietsers rechtvaardigt deze veilige keuze.	neen	neen	We verwijzen naar acties 2.1 en 2.2. Voor het verder optimaliseren van het bovenlokaal fietsnetwerk op gewestwegen wordt gekeken naar de gewestwegen die AWV op de planning heeft om te herinrichten.
1/11/2023	70	u	Middelveld - Fietzersbond Dendermonde	Oversteekbaarheid Mechelsesteenweg (N17) Deze weg is ook een belangrijke fietsverbinding. Het is echter een heel gevaarlijke weg, die door de zachte weggebruiker niet veilig over te steken is. Ook de vele op- en afritten maken deze weg voor fietsers heel gevaarlijk. Ook in de 21ste eeuw voelen fietsers zich nog altijd niet welkom op de Mechelsesteenweg.	neen	neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.

1/11/2023	70	v	Middenveld - Fietzersbond Dendermonde	Kruispunt N17 – N41 Uit onze correspondentie met AWV (zie bijlage 1, p10) wordt een aanpassing van dit kruispunt voorzien. Dit is nergens te vernemen in de jarenplanning	neen	neen	We verwijzen naar actie 1.2: "Wegwerken van de meest onveilige verkeerssituaties, zowel preventief als reactief"
1/11/2023	70	w	Middenveld - Fietzersbond Dendermonde	4.2 Verder realiseren van het netwerk van fietssnelwegen. De Fietzersbond ziet in de tabel wel dat er stappen in fietssnelweg F44 worden gepland, maar over ontwikkelingen bij andere fietssnelwegen op Dendermonds grondgebied blijft het stil. Op papier vormt Dendermonde vandaag een kruispunt van fietssnelwegen, in de praktijk is dit kruispunt een grote blinde vlek. Op gebied van realisatie van enkele van onderstaande fietssnelwegen blijken de ontbrekende stukken vooral op Dendermonds grondgebied te liggen. Indien er echter op korte en middellange termijn geen stappen worden ondernomen, zal er op het einde van volgend decennium niets veranderd zijn. Daarom verwachten we al op korte termijn enkele stappen om toekomstige werven voor te bereiden.	neen	neen	De visienota stelt op p.22 volgende passage die verduidelijkt hoe bepaalde projecten zijn opgenomen in het actieplan: "Voor de fietssnelwegen heeft de provincie op basis van de criteria veiligheid, potentieel, missing link, technische haalbaarheid en opportuniteit een prioritering opgemaakt. Als vervoerregio vragen we rekening te houden met een eerlijke regionale spreiding en de anciënniteit van projecten. Zo kunnen langlopende processen een argument zijn om sneller werk te maken van terreinrealisaties".
1/11/2023	70	x	Middenveld - Fietzersbond Dendermonde	F19: Dendermonde-Boom: oplossingen zoeken voor de missinglinks in Sint-Gillis en Baasrode.	ja	neen	De fietssnelweg F19 staat op de planning, meer bepaald binnen het project "F44 Gent - Mechelen: Winningstraat – Hoogveld (F19)/Baasrodestraat (3de uitwijkspoor) (F44)" – zoals opgenomen in de actietabel (2.5). Om de duidelijkheid te verhogen splitsen we deze deelactie op in twee deelacties: "F44 Gent – Mechelen: Winningstraat – Baasrodestraat (3e uitwijkspoor)" en "F19 Dendermonde – Boom: uitwijkspoor – Hoogveld (3e uitwijkspoor)". Daarnaast zijn er op lange termijn ook plannen op de F19 tussen de Fabriekstraat in Baasrode en Sint-Amands, maar nog te onduidelijk om op te nemen in het RMP.
1/11/2023	70	y	Middenveld - Fietzersbond Dendermonde	F43: Aalst-Sint-Niklaas: oplossingen zoeken voor de missinglinks in Dendermonde centrum, oversteek Schelde, doortocht in Grembergen.	neen	neen	Zie antwoord op advies 70w
1/11/2023	70	z	Middenveld - Fietzersbond Dendermonde	F413: Lokeren-Dendermonde: oplossingen zoeken voor de missinglinks in Dendermonde centrum, oversteek Schelde, doortocht in Grembergen en aantakking op het bestaande deel in Zele.	neen	neen	Zie antwoord op advies 70w