

Datum	CODE	Subcode	Adviesverlenende instantie	Inhoud (letterlijke passage)	verwerking in RMP nodig?	verwerking in plan-MER nodig?	antwoord / motivatie
2/10/2023	1	a	AWV	In het regionaal mobiliteitsplan (RMP) wordt op pagina 66 verwezen naar de carpoolparkings, meer bepaald naar de informele carpoolparking in de nabijheid van de N42 Sint-Lievens-Esse (Herzele, Zottegem) op te nemen in de actietabel en in H4.2.2.1 pg 60, alsook de N42 Astridlaan in Geraardsbergen en de N42 zone N9 - E40 in Wetteren, die eveneens deel uitmaken van het beslist beleid.	ja	ja	Op p.66 wordt de formulering "N42 (informele carpoolparking aanwezig)" vervangen door "N42 thv Gijzenleestraat (met overstapmogelijkheid tussen auto, fiets en/of bus)".
2/10/2023	1	b	AWV	In de actietabel van RMP wordt enkel verwezen naar de herinrichting N42 in Oosterzele (lijn 37). Voor AWV is het ook belangrijk om ook de Rondweg N42 Sint-Lievens-Esse (Herzele, Zottegem) op te nemen in de actietabel en in H4.2.2.1 pg 60, alsook de N42 Astridlaan in Geraardsbergen en de N42 zone N9 - E40 in Wetteren, die eveneens deel uitmaken van het beslist beleid.	ja	ja	De Rondweg N42 Sint-Lievens-Esse (Herzele, Zottegem) en de N42 Astridlaan in Geraardsbergen worden mee opgenomen in de actietabel en in H4.2.2.1 pg 60 (N9 te Wetteren in VVR Gent)
16/08/2023	2	a	Agentschap Onroerend Erfgoed	Voor deze adviesvraag is het advies van Onroerend erfgoed niet vereist, wij geven hierin dus geen advies. Wij geven dus geen advies.	neen	neen	Wij nemen akte van dit standpunt
31/08/2023	3	a	gemeente Flobecq	De remettre un avis favorable sur l'avis-projet Plan régional de mobilité du Département Mobilité des Travaux Publics	neen	neen	Wij nemen akte van dit standpunt
1/08/2023	4	a	Departement Zorg afd Preventief Gezondheidsbeleid	Wij hebben op 10 en 15 mei 2023 adviesvragen ontvangen voor de Regionale Mobiliteitsplannen van meerdere Vervoerregio's, nl.: Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Vlaamse Rand Regionaal Mobiliteitsplan vervoerregio Mechele Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Gent Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Brugge Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Limburg Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Kortrijk We gaan ervan uit dat ook voor de andere vervoerregio's zelfde adviesvraag zal volgen. We hebben niet de mogelijkheid om de dossiers nogmaals in detail door te nemen. We verwijzen expliciet naar onze adviezen op de startnota's van alle vervoerregio's die we (toen nog "Agentschap Zorg en Gezondheid") het voorbije jaar geschreven hebben. We geven wel een kort overzicht mee van onze algemene visie op een gezonde publieke ruimte en wat de rol van mobiliteit daarin is, en verwijzen naar een aantal interessante studies en tools.	neen	neen	De expertise en de inzichten op het gebied van gezonde publieke ruimte en mobiliteit worden gewaardeerd. De aanbevelingen en verwijzingen naar verschillende studies, instrumenten en richtlijnen zijn genoteerd.
1/08/2023	4	b	Departement Zorg afd Preventief Gezondheidsbeleid	Kort overzicht: • Actieve verplaatsingen steeds centraal zetten en inzetten om ook andere zaken zoals ontharding of groen te bekomen. • Alle steden, dorpen, wegnissen enz. zouden eigenlijk moeten aangelegd worden vanuit de mens en niet vanuit de auto. • Avond- en nachturen openbaar vervoer een probleem. • Niet enkel inzetten op verminderen auto-km maar vooral ook op verminderen autobezit (bv. via sterk stimuleren deelwagens). • Invloed elektrische wagens en deelwagens op de gezondheid: zie verder via onze rapporten. https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte • Het richtlijnenboek mens gezondheid van 2016 volstaat niet meer om gezondheid (brede definitie) te beoordelen volgens de voortschrijdende inzichten. • Momenteel loopt een studie van Departement Omgeving over de verdichtingsparadox: "Slimme verdichting: onderzoek naar slimme verdichtingsvoorwaarden via scenario-doorrekeningen en doorwerking in milieueffectenbeoordeling." Eens gepubliceerd is deze zeker ook nuttig voor dossiers rond gezonde publieke ruimte.	neen	neen	Wij nemen akte van deze aanbevelingen. Maar om de gezondheidseffecten van een regionaal mobiliteitsplan te beoordelen op strategisch niveau, beperken we ons logischer- en noodzakelijkerwijs tot een proxy op basis van (wijziging in) voerrijkmeters. Het stimuleren van actieve verplaatsingen en toepassen van het STOP-principe vormt een basiselement van elk van de RMP.
1/08/2023	4	c	Departement Zorg afd Preventief Gezondheidsbeleid	Algemene visie: Departement Zorg Afdeling Preventief Gezondheidsbeleid kijkt 'breed' en 'integraal' naar gezondheid; meer bepaald naar zowel gezondheidsbescherming als gezondheidsbevordering en dit op zowel fysiek als sociaal als mentaal vlak. We kijken niet enkel naar invloeden van pollutanten rechtstreeks (zoals NO2, PM2,5, BC en geluid: zie richtlijnenboek mens-gezondheid) maar ook naar de invloed van bijvoorbeeld het klimaat, zoals de invloed van hitte en watertekorten/overstromingen op gezondheid of de invloed van ruimte en groen of net het tekort aan ruimte en groen op de gezondheid. In een gezonde publieke ruimte is er oog voor plaatsen waar we stilte, rust en verkoeling kunnen opzoeken, maar ook voor plaatsen waar er ruimte is voor ontmoeting, vrije tijd en sport. Ook kijken we naar de invloed van bewegen op gezondheid, vandaar ook 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.	neen	neen	Wij nemen akte van deze aanbevelingen. Maar om de gezondheidseffecten van een regionaal mobiliteitsplan te beoordelen op strategisch niveau, beperken we ons logischer- en noodzakelijkerwijs tot een proxy op basis van (wijziging in) voerrijkmeters. Het stimuleren van actieve verplaatsingen en toepassen van het STOP-principe vormt een basiselement van elk vande RMP.
1/08/2023	4	d	Departement Zorg afd Preventief Gezondheidsbeleid	In verband met Gezonde Publieke Ruimte zijn al heel wat interessante studies en instrumenten opgeleverd, we halen er hier enkele aan maar er zijn er nog meer: De rapporten "Hoe passen elektrische wagens in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt?" en "Hoe passen deelwagens in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt?", deze gaan in op het grote belang van actieve verplaatsingen en de noodzaak van een modal shift naar deelmobiliteit. Deze en andere rapporten kunnen gedownload worden via: https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte	neen	neen	Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.
1/08/2023	4	e	Departement Zorg afd Preventief Gezondheidsbeleid	Het Project Gezonde Publieke Ruimte: https://www.zorg-en-gezondheid.be/project-gezonde-publieke-ruimte Het handboek voor planning, inrichting en beheer "Groenblauwe ruimtes als bouwsteen van gezonde en veerkrachtige leefomgevingen. Het handboek geeft wetenschappelijke en praktische inzichten over waarom, wat en hoe we gezondheidswinsten kunnen realiseren en gezondheidsrisico's kunnen beperken, door het inzetten van kwaliteitsvolle groene en blauwe ruimtes in en nabij leefomgevingen. De focus beperkt zich niet tot een strikte stedelijke omgeving, maar ook landelijke woonkernen worden hierbij betrokken. https://www.vlaanderen.be/publicaties/groenblauwe-ruimtes-als-bouwsteen-van-gezonde-en-veerkrachtige-leefomgevingen-handboek-voor-planning-inrichting-en-beheer	neen	neen	Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.
1/08/2023	4	f	Departement Zorg afd Preventief Gezondheidsbeleid	"Praktische instrumenten rond gezondheid in ruimtelijk beleid": • Dashboard in functie van het opstellen ruimtelijke visie om zicht te krijgen op de huidige situatie, ofwel een 'knipperlichtfunctie'; • Dashboard in functie van het toetsen van een ruimtelijke visie op gezondheidsaspecten; • Checklist om te screenen of en in hoeverre gezondheid wordt beschermd en bevorderd in bestaande situaties en/of in ruimtelijke plannen en projecten. https://omgeving.vlaanderen.be/utwerking-van-praktische-instrumenten-rond-gezondheid-in-ruimtelijk-beleid https://omgeving.vlaanderen.be/nl/klimaat-en-milieu/gezonde-veilige-en-aantrekkelijke-leefomgeving/ruimte-voor-gezondheid-praktische-instrumenten	neen	neen	Wij nemen akte van deze aanbevelingen. We passen het online richtlijnsysteem gezondheid toe, dat naar wij veronderstellen regelmatig een update krijgt conform te recentste inzichten.
1/08/2023	4	g	Departement Zorg afd Preventief Gezondheidsbeleid	"De 10 kernkwaliteiten", bieden een kader voor een kwaliteitsvolle inrichting en een optimaal beheer van de omgeving: https://omgeving.vlaanderen.be/nl/aan-de-slag-met-de-10-kernkwaliteiten	neen	neen	Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.
1/08/2023	4	h	Departement Zorg afd Preventief Gezondheidsbeleid	"Ontwerpen van toekomstbestendige en gezonde woonomgevingen": https://researchportal.be/nl/publicatie/ontwerpen-van-toekomstbestendige-en-gezonde-woonomgevingen Of https://omgeving.vlaanderen.be/nl/ontwerpen-van-toekomstbestendige-en-gezonde-woonomgevingen Zeker de items: actieve verplaatsingen, bewegen en ontspannen, klimaatbestendig leefmilieu en efficiënt ruimtegebruik.	neen	neen	Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.

Datum	CODE	Subcode	Adviesverlenende instantie	Inhoud (letterlijke passage)	verwerking in RMP nodig?	verwerking in plan-MER nodig?	antwoord / motivatie
1/08/2023	4	i	Departement Zorg afd Preventief Gezondheidsbeleid	"Ruimtelijke strategieën voor gezonde omgevingen: fase street canyons" https://archief-algemeen.omgeving.vlaanderen.be/xmlui/handle/acd/229931 Het onderzoek heeft als doel om inzicht te krijgen in de strategieën om via ruimtelijk beleid en ruimtelijke inrichting de blootstelling van de bevolking aan omgevingslawaai, luchtverontreiniging en hittestress en de invloed op gezondheid in street canyons te beperken.	neen	neen	Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.
1/08/2023	4	j	Departement Zorg afd Preventief Gezondheidsbeleid	Luwte-oases zijn groene oases in een lawaaierig, 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. https://omgeving.vlaanderen.be/nl/programma-luwte-oases	neen	neen	Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.
1/08/2023	4	k	Departement Zorg afd Preventief Gezondheidsbeleid	De overzichtstabel van gezondheidskundige advieswaarden voor 20 parameters voor inhalatoire blootstelling in buitenlucht, voor gebruik in MER worden momenteel geüpdatet en kunnen hier geraadpleegd worden: https://www.zorg-en-gezondheid.be/aandachtsgebieden-en-humane-biomonitoring De advieswaarden van de WHO (2021): u NO2: jaargemiddelde concentratie 10 µg/m³ u PM10: jaargemiddelde concentratie 15 µg/m³ u PM2,5: jaargemiddelde concentratie 5 µg/m³ De E-HIS-Infographic brengt de verwachte ziektelast en mortaliteit van luchtverontreiniging en wegverkeersgeluid in kaart. https://www.zorg-en-gezondheid.be/per-domein/preventie/gezonde-publieke-ruimte/hoe-gezond-is-onze-leefomgeving-ontdek-het-met-de-e-his-infographic	neen	neen	Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.
1/08/2023	4	l	Departement Zorg afd Preventief Gezondheidsbeleid	Voor de relatie hitte en gezondheid in een bepaald gebied kunnen de hitteketsbaarheidskaarten opgevraagd en meegenomen worden. https://www.gezondleven.be/settings/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/hitteketsbaarheidskaarten	neen	neen	Het aspect hitte wordt niet behandeld onder thema "gezondheid" maar onder thema "klimaat" (en dan nog enkel louter kwalitatief).
1/08/2023	4	m	Departement Zorg afd Preventief Gezondheidsbeleid	Voor een gezonde omgeving is er groen nodig op verschillende niveaus en afstanden zoals de Vlaamse groennorm aangeeft. Maar er is ook nog een andere regel die meer en meer gebruikt wordt nl. de 3-30-300 regel (oorspronkelijk: https://hbsi.eu/the-3-30-300-rule/) u 3 bomen zichtbaar vanuit elk huis u 30% boomkroonbedekking rondom elk gebouw u 300 meter vanaf het dichtstbijzijnde park of groene ruimte De Vlaamse groennormen staan vermeld in MER-richtlijnenboek mens – ruimtelijke aspecten op p25. Let wel: er loopt momenteel een studie om deze groennormen eventueel bij te stellen.	neen	neen	Toepassing van deze groennormen is enkel mogelijk op projectniveau, en is niet relevant voor de effectbeoordeling op strategisch niveau van de RMP's. Het voorzien van bijkomend groen is een ruimtelijk vraagstuk dat geen deel uitmaakt van de RMP's.
1/08/2023	4	n	Departement Zorg afd Preventief Gezondheidsbeleid	Wat gezondheid betreft stellen we voor dat wordt nagegaan of al deze elementen zijn meegenomen in het voorliggend plan.	neen	neen	Elk RMP streeft naar een vermindering van de voertuigkm t.h.v. bewoning en naar minimale bijkomende verharding/maximale ontharding van verkeersinfrastructuur.
4/10/2023	5	a	burger	Wat ik mis in het mobiliteitsplan is verzekeren van de voldoende doorstroming van het verkeer op de interlokale wegen (zoals de N46), alsook handhaving van snelheidslimieten, doorgangen voor plaatselijk verkeer en gewichtslimieten voor vrachtverkeer. Op het kruispunt tussen de N46 en de N42 verloopt de doorstroming van het verkeer op de N46 komende van Hillegem heel slecht. Dries in Hillegem is het kortste alternatief tussen de N46 en de N42, daarom kiezen veel bestuurders voor dit alternatief, wat dan weer tot veel meer verkeer leidt dan zou mogen op een lokale weg. Zonder oplossing van de doorstroming en met in het mobiliteitsplan nog meer nadruk op verkeer via deze regionale wegen te laten ontsluiten, gaat dit probleem volgens mij enkel erger worden. Er wordt hier weinig concreets rond vermeld in het mobiliteitsplan. De slechte doorstroming op het vermelde kruispunt is sowieso gekend, en ik veronderstel dat er nog wel zo'n kruispunten zijn in de regio. Misschien kunnen deze kruispunten reeds vermeld worden in het mobiliteitsplan.	neen	neen	De vvr heeft een voorstel van dragend wegennet afgewerkt en heeft de realisatie van autoluwe mobiliteitskamers in het actieplan staan (actie 32). De concrete uitwerking gebeurt samen met de betrokken gemeenten. zowel de verkeersafwikkeling op het dragend wegennet als het terugdringen van sluipverkeer maken deel uit van het actieplan.
4/10/2023	5	b	burger	De uiteindelijke beslissing en de actie voor de lokale wegen bij de gemeenten ligt, wat jammer genoeg de deur openlaat om gewoon niets te veranderen.	neen	neen	We nemen akte van de meegegeven bezorgdheid. De uitvoering van de acties ligt igt id in belangrijke mate bij de wegbeheerders; zijn zijn echter betrokken bij de opmaak van het RMP en hebben het RMP, met bijhorende doelstellingen, voorlopig vastgesteld en dus onderschreven.
4/10/2023	5	c	burger	Handhaving van verkeersregels (snelheidslimieten, enkel plaatselijk verkeer,...) wordt kort aangehaald in het mobiliteitsplan maar verdient meer aandacht. Zonder handhaving gaan bepaalde aanpassingen verloren moeite zijn. Momenteel is de N46 tussen de N42 en Hillegem in één rijrichting afgesloten door wegenwerken. Er werd een lokaal mobiliteitsplan opgesteld waarbij Dries tijdens de werken enkel toegankelijk werd voor plaatselijk verkeer. Dit wordt aangegeven door tal van borden in beide richtingen in de straat. Echter wordt dit door zo goed als alle bestuurders genegeerd en is er geen enkele vorm van handhaving. Dit leidt momenteel tot colonnes aan sluipverkeer tijdens de spitsuren, en vaak ook daarbuiten. Ook de snelheidslimiet (50km/u) en de gewichtslimiet voor vrachtverkeer (3.5ton) worden hier vaak genegeerd. Deze problematiek is gekend bij de gemeenten (Herzele en Zottegem), maar er wordt qua handhaving niets ondernomen. Er is na 1 week een extra bord bijgezet, maar daar blijft het dan bij. Er wordt in het regionaal mobiliteitsplan over het vrijmaken van doorgaand verkeer van de lokale wegen gesproken. Echter, zonder meer focus op de handhaving daarvan.	neen	neen	De oplossing voor lokale knelpunten zullen na goedkeuring van het RMP vertaald worden in lokale plannen, projecten en/of maatregelen. Oplossingen op maat van een concreet probleem liggen buiten de focus van het strategisch RMP dat de hele regio omvat. Het verhogen van verkeersleefbaarheid en -veiligheid zijn uitdrukkelijke doelstellingen in het RMP.
4/10/2023	5	d	burger	Bij wegenwerken worden acties uitgevoerd om het probleem gezegd in kaart te brengen, maar ze voeren de acties op zo'n manier uit dat ze kunnen voorleggen dat er helemaal geen probleem is. Zo worden er tellingen op rustige momenten (bv. rond de middag, of in het weekend) uitgevoerd, of snelheidsmetingen in het korte gedeelte van de straat waar veel wagens op de rijweg geparkeerd staan en het onmogelijk is om de snelheidslimiet te overschrijden. Daar wordt dan uit geconcludeerd dat er geen enkel probleem is... De leefbaarheid wordt op die manier eigenlijk genegeerd. Gezien de leefbaarheid een strategische doelstelling is in het nieuwe mobiliteitsplan, zou het goed zijn om concreet aan te geven hoe de verkeershoofveelheid voor lokale wegen in kaart moet worden gebracht. Iedereen met een beetje kennis van vergaren van data en statistiek, weet dat dit over een langere periode moet (bv een week ipv een paar uur) zodat alle momenten (drukke en minder drukke) vervat zitten in de data. En misschien is het niet slecht om bij overschrijding van een bepaalde limiet bepaalde verplichtingen aan de gemeente op te leggen om actie te ondernemen, mét opvolging. Nogmaals, de problematiek in onze straat wordt regelmatig doorgegeven aan de gemeente door de bewoners, dus de gemeente is absoluut op de hoogte maar er wordt geen enkele actie ondernomen om de leefbaarheid te verbeteren. En op basis van dit mobiliteitsplan zie ik daar weinig verandering in komen.	neen	neen	Het RMP legt de algemene visie vast. De uitwerking en de oplossing voor lokale knelpunten wordt naderhand vertaald in lokale plannen, projecten en/of maatregelen. De manier van uitwerking ligt buiten de focus van het RMP
18/09/2023	6	a	burger	Berchem. Een groot deel wordt 30km/h. De Paddestraat ontsnapt eraan. Hier mag je wettelijk 70 km/h rijden. Deze straat wordt heel veel gebruikt door voetgangers en fietsers. Deze straat zal gebruikt worden als sluijweg om de 30km/h-zone te mijden in Berchem als men naar Zulteke west te rijden. Waarom niet omiddelbaar ook van deze straat een 30km/h-zone maken? Dan slaat u twee vliegen in één klap, verkeersveilig en het wordt geen sluijweg. Nog een aanvulling wat betreft de Paddestraat. Zoals reeds aangehaald rijden er hier jaarlijks tienduizenden fietsers en wandelaars en duizenden wandelaars. Indien er in Kluisbergen een fietsstraat nodig is, is het hier wel, richting de Kwarenton. Dit zou pas een verkeersveilige situatie creëren.	neen	neen	Wij nemen akte van deze opmerking. Het RMP legt de algemene visie vast. De oplossing voor lokale knelpunten zullen naderhand vertaald worden in lokale plannen, projecten en/of maatregelen. Deze oplossingen liggen buiten de focus van het RMP
18/09/2023	6	b	burger	Berchem. De Molensstraat en Zonnestraat worden gedeeltelijk een fietsstraat. In beide straten ligt er een fietspad, er hier een fietsstraat van maken is mensen ergeren of gewoon willen meedoen met de hype.	neen	neen	Wij nemen akte van van deze opmerking. Het is een bevoegdheid van de wegbeheerder om actie "32 Implementeren van de interlokale mazen" uit te voeren. Invoeren van een fietsstraat is daarvan een van de mogelijke oplossingen.
29/09/2023	7	a	burger	De laatste trein vanuit Gent naar Ronse vertrekt om +/- 20h57 met aankomst in Ronse om 21h46, terwijl er nog een laatavondtrein vanuit Gent aankomt in Oudenaarde om 23h30. Is dit nu echt zoveel gevraagd om die trein te laten doorrijden tot Ronse? Bvb. Naar de cinema gaan in Gent / Gentse feesten ... zit er voor de Ronseaar zonder auto niet in!	neen	neen	Deze wens is opgenomen in het RMP op pagina 46 en is ook vervat in actie 21
29/09/2023	7	b	burger	De stadsbussen in Ronse lijn 71-72-73-74 rijden niet op zondag.	neen	neen	De operationele uitwerking van de strategische keuzes gemaakt inzake de uitrol van basisbereikbaarheid (cfr. het o.v. plan korte termijn) maakt deel uit van het openbaar onderzoek RMP. Maar de toekomstige stadslijn 2 zal wel op zondag rijden (met VOM budget).

Datum	CODE	Subcode	Adviesverlenende instantie	Inhoud (letterlijke passage)	verwerking in RMP nodig?	verwerking in plan-MER nodig?	antwoord / motivatie
29/09/2023	7	c	burger	De stadsbussen en treinen in Ronse zouden wat beter op mekaar mogen afgestemd zijn. Of de bus komt toe aan het station als de trein juist vertrokken is, of andersom.	neen	neen	De operationele uitwerking van de strategische keuzes gemaakt inzake de uitrol van basisbereikbaarheid (cfr. het e.o.v.-plan korte termijn) maakt deel uit van het openbaar onderzoek RMP. Maar er is wel degelijk een overstapknop aan Ronse Station, zowel op trein als op bus gericht.
29/09/2023	8	a	burger	Wat gaat u ondernemen om het zwaar vervoer verder uit de dorpskom van Ename te weren? Verbodsborden voor +7,5 ton zijn nog steeds onvoldoende in de Katteberg te Oudenaarde-Ename. De woningen worden verder uit mekaar geschud. Er was sprake van een vrachtwagensluis, verkeersdrempels, snelheidsbeperking tot 50 op de Katteberg. Wat is er nu eigenlijk voorzien. Dit alles wordt zoals steeds van de regio naar het lokale bestuur doorgeschoven... zonder resultaat.	neen	neen	Wij nemen akte van deze opmerking. Het RMP legt de algemene visie vast. De oplossing voor specifieke punten zullen naderhand vertaald worden in lokale plannen, projecten en/of maatregelen; een detailoplossing voor ieder punt afzonderlijk ligt buiten de focus van het RMP
24/09/2023	9	a	burger	Er wordt nergens iets vermeld over motorrijders die voor hun eigen plezier in grote colonnes de rust van de streek elk weekend kunnen verstoren en al racend de veiligheid van ieder in gevaar brengen!	neen	neen	Wij nemen akte van deze opmerking. Het RMP hecht een groot belang aan verkeersveiligheid (zie o.a. SD3 onder 2.2.3 en het aspect handhaving onder 4.6.6). De concrete handhavingsaanpak van deze specifieke problematiek valt buiten de scope van dit RMP
20/09/2023	10	a	burger	Er zijn 4 bruggen, op hetzelfde moment wordt er op 3 ervan gewerkt. Meer én beter overleg tussen stad en Vlaams Gewest gewenst. Maar ook in de stad zelf rijdt men zich vast van de ene omleiding in de andere. Gecoördineerder werven opstarten op elkaar afgestemd.	neen	neen	Wij nemen akte van deze opmerking; de afstemming tussen de werken van verschillende overheden valt echter buiten de scope van het RMP
20/09/2023	10	b	burger	Om de zoveel tijd veranderen rijrichtingen en worden straten plots eenrichtingsstraat of omgekeerd in Oudenaarde. Zonder overleg met de aangelanden bv., zonder het publiek in het algemeen hiervan op de hoogte gebracht wordt. Maar achter een muur staat er wel politie nr-platen op te schrijven!	neen	neen	Wij nemen akte van de bemerking; de communicatie omtrent wijzigingen in de verkeersorganisatie valt echter buiten de scope van het RMP
20/09/2023	10	c	burger	De prachtige Markt van Oudenaarde werd geruime tijd heraanlegd. Heel mooi. Maar door het feit dat het allemaal kinderkopjes zijn is dit pure horror voor mensen in een rolstoel of mensen met een kinderbuggy. Een strook op bandbreedte van een rolstoel met gladde stenen in het voetpad rondom de Markt zou een welgekomen oplossing zijn.	neen	neen	Wij nemen akte van van deze opmerking. De herinrichting van concrete voetgangersinfrastructuur valt buiten de scope van het RMP; aandacht voor toegankelijkheid (van halteinfrastructuur of hoppinpunten) is wel opgenomen.
20/09/2023	10	d	burger	Verf is niet milieuvriendelijk én zeer gevaarlijk bij vochtig weer. De Stationsstraat en binnenkort de Jacob Lacopsstraat, ¼ met okerverf beschilderd om fietsuggestie stroken aan te duiden. Ten eerste, heel lelijk, maar ten tweede ook heel gevaarlijk (glad)! Op veel plaatsen waar je uit een straat rijdt staat er groen (beplanting) of onkruid zo hoog dat je gewoon niets ziet en het zeer onveilig is.	neen	neen	Wij nemen akte van van deze opmerking; de technische uitvoering van wegenwerken valt buiten de scope van het RMP
20/09/2023	10	e	burger	Op veel plaatsen waar je uit een straat rijdt staat er groen (beplanting) of onkruid zo hoog dat je gewoon niets ziet en het zeer onveilig is.	neen	neen	Wij nemen akte van van deze opmerking; de dagdagelijkse onderhoud van wegenen valt buiten de scope van het RMP
20/09/2023	10	f	burger	Er wordt steeds bijgebouwd, zonder rekening te houden met het bijhorende toenemend verkeer + parkeertekort. (Dijkstraat/Blekerijstraat – site Santers ...)	neen	neen	Het RMP is geen ruimtelijk plan. Doch in RMP willen we een modal shift realiseren naar meer duurzame verplaatsingsmodi (zie SD1 op pag 14 en OD1,1 op pag 15) om verkeersdruk en parkeertekort te vermijden.
13/09/2023	11	a	burger	Na eerste inzage van de door jullie opgestelde voorstellen, kan ik niet anders dan te stellen, dat per stad en gemeente een info vergadering meer dan noodzakelijk zal zijn. Het merendeel van de inwoners kan al deze informatie niet verwerken zonder verdere toelichting. Want als je alles doorneemt word je helemaal niks wijzer. Integendeel het wordt zodanig ingewikkeld voorgesteld dat je meerdere malen moet lezen en doornemen om iets wijzer te worden. Ik betwijfel of het merendeel van de inwoners hier iets van gaan kunnen maken. Of probeer dit eenvoudiger naar voor te brengen. Dit is geen doeltreffende informatie.	neen	neen	We nemen akte van de bemerking, het RMP kwam echter tot stand met een ruim participatie- en communicatietraject, beschreven op p.11 en 12 van het RMP
10/09/2023	12	a	burger	Waarom geen poging om Berchem (liever Kwaremont) ook op west -vlanderen aan te sluiten? Ik moet altijd tot Tiegem rijden om verbinding met Harelbeke te benutten 2 a 4 ritten met de Lijn per dag moet toch mogelijk zijn.	neen	neen	Er is openbaar vervoer van Kluisbergen naar West-Vlaanderen (vb aanvullend net lijn 65 van Oudenaarde naar Avelgem met een candans van 1 bus per uur; functionele lijn 68 van Kwaremont naar Avelgem). Dit is vermeld in KT-OV-plan van de VVR Vlaamse Ardennen. In het RMP wordt dit KT-OV plan meegenomen in de visie (zie figuur 11 op pagina 38). Ook is er de mogelijkheid om een flexbus te gebruiken als voldaan wordt aan bepaalde voorwaarden (de OV-toets)
23/10/2023	13	a	stad Ronse	De gemeenteraad geeft positief advies op het Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan met bijhorend plan-MER opgemaakt vanuit de Vervoerregio Vlaamse Ardennen.	neen	neen	Wij nemen akte van dit standpunt
23/10/2023	14	a	fractie Groen Ronse	In het hoofdstuk 4.2 maakt het mobiliteitsplan expliciet melding van een tijdshorizon van 10 jaar, maar "wenst het ook een doorkijk te geven op de langere termijn (10-30 jaar)". Omdat er in dit hoofdstuk ruim wordt ingegaan op toekomstige optimalisaties van het trein aanbod, vinden wij het een enorme gemiste kans dat er nergens wordt gesproken over de ontstijning van de treinlijn Eeklo-Ronse. De FOD Mobiliteit publiceerde in 2020 nochtans een zeer interessante studie over de ontstijning van het Belgisch spoorwegennetwerk. Uit deze studie blijkt duidelijk dat de treinlijn Eeklo-Ronse, omwille van het hoge aantal opstappende reizigers, prioritair in aanmerking komt voor ontstijning. Uit deze studie blijkt ook dat de huidige dieselcomotieven tegen ten laatste 2035 uit dienst zullen gaan. Omdat de EU in principe tegen 2035 ook alle verbrandingsmotoren wil verbieden, is de toekomst van de treinlijn Eeklo-Ronse onlosmakelijk verbonden met een ontstijning. Wij stellen voor dat er in ons mobiliteitsplan, en bij uitbreiding ook in het mobiliteitsplan van de vervoersregio Gent, sterk wordt aangedrongen op deze noodzakelijke ontstijning.	neen	neen	Dit is opgenomen in hoofdstuk 4.2.3.2 'verduurzaming' op pag 49 en als actie 22 (Haalbaarheidsonderzoek voor de vergroening van de treinexploitatie)
23/10/2023	14	b	fractie Groen Ronse	Aangezien de vervoersregio geen beslissingen kan nemen over de investeringen of de vervoersplannen van Infrabel of de NMBS, moet het mobiliteitsplan, voor wat betreft het treinverkeer, gezien worden als een advies. Wij begrijpen dat er over de onderdelen uit het mobiliteitsplan die handelen over het treinverkeer vooraf werd afgestemd met de NMBS en Infrabel. Maar dit neemt niet weg dat, wat ons betreft, de vervoersregio in haar adviezen aan de NMBS en Infrabel best de lat zo hoog mogelijk legt. Daarom kunnen wij bijvoorbeeld niet akkoord gaan met het hoofdstuk 4.2.2.1 Treinnetwerk. Wij betreuren de opdeling in segmenten van de treinlijn Eeklo-Ronse, wat in onze ogen alleen maar aanleiding kan geven tot een ambivalent ambitieniveau voor de verschillende segmenten. Als er sprake is van een verhoogde frequentie of amplitude, willen wij dat deze geldt voor de hele treinlijn. Zo verzetten wij ons expliciet tegen het voorbehoud om de halffrequentie van de treinen niet door te trekken tussen Oudenaarde en Ronse. Het is correct dat dit momenteel moeilijk is omwille van het enkelspoor, maar wij willen vragen dat het mobiliteitsplan expliciet oproept om hiervoor oplossingen uit te werken (bv. het voorzien van één of meerdere wissels en een gedeeltelijke spoorverdubbeling), zonder énië voorbehoud!	neen	neen	In hoofdstuk 4.2.2.1 "Treinnetwerk" van het RMP wordt voorgesteld om te onderzoeken welke infrastructurele maatregelen nodig zijn om een halffrequentie te kunnen implementeren op de volledige lijn 551 Eeklo-Gent-Ronse. Pas indien dit financieel of ruimtelijk onhaalbaar is wordt voorgesteld om de frequentie van de buslijnen tussen Oudenaarde en Ronse te verhogen. Ook actie 21 "Haalbaarheidsonderzoek voor de frequentieverhogingen + amplitudeverbreiding op het treinnetwerk" gaat over het volledige treinnet en splitst dit onderzoek niet op in deelsegmenten.
23/10/2023	14	c	fractie Groen Ronse	In Ronse zijn er momenteel tijdens de avonden ruim onvoldoende mogelijkheden om gebruik te maken van het openbaar vervoer. In het nieuwe vervoersplan van de NMBS werd -opnieuw- niet voorzien om de twee laatste avondtreinen van Gent Sint-Pieters richting Oudenaarde door te trekken tot Ronse. (ter info: om 20u57 vertrekt de laatste trein met eindhalte Ronse, de treinen van 21u57 en 22u57 zijn beperkt tot Oudenaarde) Wij willen vragen om in het vervoersplan minimaal op te nemen dat de NMBS deze mogelijkheid in haar volgende vervoersplan dient te onderzoeken.	neen	neen	Deze wens is opgenomen in het RMP op pagina 46 en is ook vervat in actie 21
23/10/2023	14	d	fractie Groen Ronse	Zo lang er onvoldoende avondtreinen rijden tussen Oudenaarde en Ronse dient de vervoersregio te voorzien in een alternatief. Veel reizigers uit Brussel, Kortrijk of Gent met bestemming Ronse stranden nu 's avonds immers in het station van Oudenaarde en zijn aangewezen op de wagen. Daarom zijn wij erg tevreden dat er binnen de vervoersregio is nagedacht over een "Nachtraaf" (4.2.1.1 OV-plan korte termijn) We willen echter vragen dat deze optie in het mobiliteitsplan beter wordt uitgewerkt en dat de Nachtraaf elke avond, aansluitend op aankomsten van avondtreinen in Oudenaarde, voldoende zit ingezet worden tussen Oudenaarde en Ronse.	neen	neen	De VVR wenst ook de (laat)avondbediening naar Ronse met de trein te verhogen. Dit staat o.a. vermeld in het RMP op pagina 46: "De vervoersregio heeft de ambitie om de dienstregeling uit te breiden met een amplitude van 5u tot 24u op weekdays (6u tot 24u op weekends) en een minimaal aanbod van 1 trein per uur op zaterdag en zondag in alle stations". De ambitie is ook vervat in actie 21 "Haalbaarheidsonderzoek voor de frequentieverhogingen + amplitudeverbreiding op het treinnetwerk". De Nachtraaf is als bijkomende VOM oplossing naar voor gebracht i.f.v. aansluiting op de trein, waar het reguliere AN-aanbod hierin zou tekort schieten, en gericht op versterking van het overige VOM.
18/10/2023	15	a	gemeente Anzegem	De gemeenteraad van Anzegem: "akkoord te gaan met het feit dat de N8 vanaf de N36 richting Ninove een interlokale weg zou worden (dit conform de visie opgenomen in het voorlopig ontwerp RMP VVR Kortrijk). De voorwaarde is wel dat het ontsluiten van de vervoerregio Kortrijk op interlokalaal niveau (vb Avelgem - Oudenaarde) gewaarborgd blijft voor zowel vracht- als personenvervoer.	neen	neen	Zie pag 70 van het RMP: "Vrachtkverkeer van Oudenaarde naar Avelgem (en omgekeerd) mag gebruik maken van deze route (want geen doorgaand verkeer, deze vrachtwagens volgen de boomstructuur)"
16/10/2023	16	a	Agentschap voor natuur en bos	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. Anderzijds zijn er verspreid over de Vlaamse Ardennen vele deelgebieden die mogelijk aangetast worden bij een actie. Bij een concrete invulling van een actie zullen de effecten grondiger moeten onderzocht worden in een passende beoordeling en bij een significant negatief effect op de natuurwaarden in habitatrichtlijngebied een ADC-toets worden uitgevoerd, conform art 36ter55	neen	neen	De milieubeoordeling gebeurt zoals wettelijk vastgelegd op het niveau van de beslissing, in deze een strategisch plan. Eventueel verdere uitwerkingen, zowel op plan- als projectniveau, zijn eveneens onderworpen aan de wettelijke bepalingen inzake milieubeoordelingen.
16/10/2023	17	a	Infrabel	Ingevolge uw schrijven van 16.08.2023 kunnen wij u melden dat Infrabel geen principiële bezwaren heeft bij bovenvermelde aanvraag, van Vervoerregio Vlaamse Ardennen voor het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan. Infrabel vraagt om rekening te houden met het document Visie op omgeving en mobiliteit, hier bijgevoegd als bijlage.	neen	neen	We nemen akte van het standpunt en de bemerking. Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau; de aanbevelingen en verwijzingen naar verschillende studies, instrumenten en richtlijnen moeten op projectniveau verder moet worden uitgewerkt en bekeken.

Datum	CODE	Subcode	Adviesverlenende instantie	Inhoud (letterlijke passage)	verwerking in RMP nodig?	verwerking in plan-MER nodig?	antwoord / motivatie
16/10/2023	17	b	Infrabel	Infrabel vraagt volgende bewoording aan te passen: - Ontwerp-MER: p. 68 paragraaf 4.2.7, p. 152 paragraaf 5.3 en p. 157 paragraaf 6.1: voorstel om de verwoording "Treinspooroverwegen veiliger maken" te vervangen door "het vervangen van spoorwegovergangen door een gepast mobiliteitsalternatief, afgestemd op het mobiliteitsplan van de betreffende gemeente". Ter info: de algemene voorwaarden m.b.t. MER dienen strikt te worden nageleefd (zie bijlage).	neen	ja	Wordt aangepast in het MER
13/10/2023	18	a	Provincie Vlaams-Brabant	Uw adviesvraag werd behandeld door de provinciale dienst Ruimtelijke Planning. Uw dossier geeft geen aanleiding tot specifieke opmerkingen en wordt gunstig geadviseerd.	neen	neen	Wij nemen akte van uw standpunt
20/10/2023	19	a	NMBS	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.	neen	neen	Er wordt akte genomen van deze opmerking. In het actieplan wordt een timing weergegeven van de acties (verwacht einde van de maatregel): <3>: korte termijn (KT); 4-6j: middellange termijn; (MLT) >7) lange termijn (LT). Dit kan richting geven aan de geplande investeringen van de NMBS.
20/10/2023	19	b	NMBS	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.	neen	neen	Er wordt akte genomen van deze opmerking.
20/10/2023	19	c	NMBS	Wanneer er acties (bv. Hoppinpunten, fietsenwegen...) 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.	ja	ja	NMBS wordt toegevoegd als betrokken actor bij actie 31 (realiseren hoppinpunten)
20/10/2023	19	d	NMBS	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.	neen	neen	Er wordt akte genomen van deze opmerking.
20/10/2023	19	e	NMBS	NMBS wenst er ook de aandacht op te vestigen dat elke aanvraag tot aanpassing van de diensten voor een bepaalde vervoerregio gevolgen kan hebben voor het hele spoorwagennet en dus voor andere vervoerregio's in het bijzonder. Elk verzoek tot wijziging zal daarom systematisch moeten worden geanalyseerd, met name wat betreft de gevolgen voor de robuustheid van de treinexploitatie en de kosten/baten in de breedte zin van het woord voor alle reizigers.	neen	neen	Er wordt akte genomen van deze opmerking.
20/10/2023	19	f	NMBS	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).	neen	neen	Er wordt akte genomen van deze opmerking.
20/10/2023	19	g	NMBS	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.	neen	neen	Er wordt akte genomen van deze opmerking.
20/10/2023	19	h	NMBS	Elementen uit de NMBS strategie met betrekking op de actieplannen van de vervoerregio's (zie bijlage pag 2-6)	neen	neen	Er wordt akte genomen van deze opmerking.
20/10/2023	19	i	NMBS	Actie nr. 3: (aansluiting F428 tot aan F421 te Ronse (stationsomgeving)) • NMBS op te nemen bij betrokken actoren	ja	ja	NMBS wordt toegevoegd als betrokken actor.
20/10/2023	19	j	NMBS	Actie nr. 23: verder realiseren van goed uitgeruste en toegankelijke stations • NMBS zal hiervoor actie ondernemen volgens haar eigen timing en strategie.	neen	neen	In het actieprogramma staat voor deze actie de timing continu. Bij de inleidende beschrijving van de actietabel op p.80 is aangegeven dat "...de vooropgestelde ambitie is afhankelijk van de beschikbare personeelscapaciteit en budgetten, ..."
20/10/2023	19	k	NMBS	Actie 24: Realisatie van voldoende kwalitatieve fietsenstallingen thv alle treinstations • NMBS zal hiervoor actie ondernemen volgens haar eigen timing en strategie.	neen	neen	In het actieprogramma staat voor deze actie de timing continu. Bij de inleidende beschrijving van de actietabel op p.80 is aangegeven dat "...de vooropgestelde ambitie is afhankelijk van de beschikbare personeelscapaciteit en budgetten, ..."
20/10/2023	19	l	NMBS	p.44: Inzetten op meer transport via het spoor leidt hierbij ook enkel tot een positieve impact inzake uitlaatgassen voor zover dit extra transport gebeurt via elektrische tractie. Dieseltractie bij spoor leidt ook tot relatief hogere emissies dan via wegtransport. • Wat wordt er met "relatief" bedoeld? Is dit per treinkm of passagierskm?	neen	ja	Dit betreft tonkm, waarbij niet enkel naar de km per dieseltrein maar ook het voor en na transport over de weg in overweging wordt genomen. Dit wordt verduidelijkt.
20/10/2023	19	m	NMBS	p.82: Als doorkijk op lange termijn wordt het treinnetwerk, dat zich in de geplande drie corridors bevindt, als een cruciale schakel in het openbaar vervoerssysteem beschouwd en als dusdanig verder te versterken met een aantal frequentieverhogingen. Om dit mogelijk te maken moet onderzocht worden of een aantal knelpunten kan opgelost worden. Dit betreft de ontduubing van het spoor tussen De Pinte en Gevera, Zingem en Oudenaarde en Oudenaarde-Ronse (lijn Eeklo – Gent – Ronse) en de capaciteitsknelpunten tussen Halle en Brussel (lijn Denderleeuw - Geraardsbergen – Halle – Brussel). • Er moet hier staan dat er moet onderzocht worden of een uitbreiding van de infrastructuur noodzakelijk is om de frequentie te verhogen voordat er wordt onderzocht of een aantal knelpunten kan opgelost worden.	ja	ja	Op p.47 wordt het RMP aangeast tot "... De vervoerregio adviseert om te onderzoeken of, en in voorkomend geval welke, infrastructurele maatregelen nodig zijn ...". De MER zal ook hieraan worden aangepast
6/11/2023	20	a	gemeente Sint-Lievens-Houtem	De gemeenteraad brengt een positief advies uit aangaande het ontwerpplan MER en het ontwerp regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Vlaamse Ardennen	neen	neen	Er wordt akte genomen van dit standpunt
31/10/2023	21	a	Departement Landbouw en Visserij	In het ontwerp-MER wordt de invloed van het plan landbouw eigenlijk niet beschreven. Wij vragen daarom om dit sterker naar voor te laten komen in de tekst van het uiteindelijke MER.	neen	ja	Er wordt geen significante impact op landbouw verwacht. Bij ruimteinname van landbouwgronden door bv. de bouwsteen' aanbod fietsinfrastructuur: missing links wegwerken' en daaruit voortvloeiende acties kan er weliswaar en 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.
31/10/2023	21	b	Departement Landbouw en Visserij	Op p. 16-17 lezen we "Een oplossing wordt gezocht voor het doorgaand verkeer, zowel bovenlokaal als in de stadskern. Dankzij dit planningsproces wordt brede aandacht geschonken aan landbouw, recreatie, onroerend erfgoed, natuur en economie. Op die manier wordt op al die vlakken meerwaarde gecreëerd voor de hele regio." Het is waar dat er aandacht besteed wordt aan landbouw, maar dan alleen in de vorm van flankerend beleid omwille van de honderden hectares landbouwgrond die uit gebruik genomen worden ten voordele van de N60, compensaties voor natuur en erfgoed, busuitbreidingen, trage wegen, ...Het is dus pertinent onwaar dat er een meerwaarde gecreëerd wordt op "al die vlakken" want de impact op landbouw is groot en zeer negatief. Graag deze zin dus genuanceerder en correcter weergeven.	neen	ja	Dit wordt aangepast: 'wordt op al die vlakken meerwaarde gecreëerd' wordt vervangen door 'wordt waar mogelijk een meerwaarde gecreëerd'.
31/10/2023	21	c	Departement Landbouw en Visserij	p. 71 bevat een vreemde zin: "De versnippering van de landbouwgebieden is beperkt ". Dit klopt niet gezien de Vlaamse Ardennen een kleinschalig landschap vormen, waarbij landbouw en natuur / bos vaak verweven voorkomen (wat een paar zinnen later ook letterlijk in de tekst staat), en waar de landbouwgebieden ook versnipperd zijn door de vele zonevremde (al dan niet vergunbare) gebouwen en activiteiten, net zoals in de rest van Vlaanderen overigens.	neen	ja	Deze zin wordt verwijderd.
31/10/2023	21	d	Departement Landbouw en Visserij	p. 143 vermeldt "Deze droogteproblematiek zal de problematiek van verzilting in de polderregio versterken, wat gevolgen heeft voor zowel de natuurwaarden als de landbouw in de polders. " Deze zin lijkt niet op zijn plaats in voorliggend rapport over de Vlaamse Ardennen.	neen	ja	Dit fragment wordt verwijderd.
31/10/2023	21	e	Departement Landbouw en Visserij	Wij vragen bijzondere aandacht voor de invloed op de agrarische structuur en de individuele landbouwer door bijkomende grondinname: - Inname van landbouwgrond voor weginfrastructuur en aanhorigheden voor de verschillende transportmodi, zoals waterbuffers, groenbuffers, fietsenwegen, ... alsook het verder uitbouwen, verbeteren van bestaande infrastructuur - 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. - 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 omliggend bereikbaar zijn. - 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. bomenrij of haag) en een eventueel grachtensysteem. 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.	neen	ja	Er wordt geen significante impact op landbouw verwacht. Bij ruimteinname van landbouwgronden door bv. de bouwsteen' aanbod fietsinfrastructuur: missing links wegwerken' en daaruit voortvloeiende acties kan er weliswaar en 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.

Datum	CODE	Subcode	Adviesverlenende instantie	Inhoud (letterlijke passage)	verwerking in RMP nodig?	verwerking in plan-MER nodig?	antwoord / motivatie
31/10/2023	21	f	Departement Landbouw en Visserij	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 landbouwerkeer, als toegang tot de landbouwbedrijven of -percelen, mag niet uit het oog verloren worden.	neen	neen	Dit betreft een aandachtspunt bij de verdere uitwerking van specifieke acties, geen opmerking op het MER.
31/10/2023	21	g	Departement Landbouw en Visserij	Het Departement Landbouw en Visserij vraagt tevens voldoende aandacht voor de gevaren en conflicten tussen het zwaar, breed en moeilijk wendbaar landbouwerkeer 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 uitwijkmogeligheden 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.	neen	neen	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Zowel onder 4.1, 4.4 en 4.5 zijn er verschillende subhoofdstukken die betrekking hebben op het aspect verkeersveiligheid en de (veilige) interactie tussen verschillende modi; de concrete uitwerking (o.a. naar voorarrangeregelings- en uitwijkstroken) dient projectmatig te worden onderzocht en valt buiten de scope van dit RMP
31/10/2023	21	h	Departement Landbouw en Visserij	Het Departement Landbouw en Visserij wenst de aandacht te vestigen op de bijkomende druk van zwerfvuil langs de verschillende weginfrastructuren. Zwerfvuil kan verschillende gevolgen teweegbrengen, gaande van gezondheidsrisico's voor weidedieren, met mogelijk fatale gevolgen, tot schade aan landbouwmachines en potentieel gevaarlijke situaties voor de veiligheid van de landbouwer.	neen	neen	Dit aandachtspunt betreft geen effect van voorliggend plan maar een bestaand probleem dat door voorliggend plan niet wijzigt.
31/10/2023	21	i	Departement Landbouw en Visserij	Het sluiten van (kleinere) overwegen kan tot gevolg hebben dat zwaar landbouwerkeer vaker over de lokale wegen, alsook door dorpskernen moet. Dit kan tot onveilige situaties leiden, zeker indien op de ontsluitingswegen versmalde rijstroken en verkeersremmende maatregelen voorzien zijn, die niet afgestemd zijn op zwaar landbouwerkeer.	neen	neen	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Het belang van verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid wordt onderschreven, o.a. via de doelstellingen SD3 en SD4.
31/10/2023	21	j	Departement Landbouw en Visserij	Het Departement Landbouw en Visserij wenst aantal algemene aandachtspunten te herhalen die relevant zijn bij een verdere uitwerking van concrete acties: - 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 landbouwingimpactstudie opmaken. - De inname van herbevestigd agrarisch gebied (HAG) moet voldoende gemotiveerd en gecompenseerd worden conform omzendbrief RO/2010/01. (Indien er een planologisch initiatief is) - Er moeten milderende maatregelen voorzien worden voor de inname van professioneel uitgebate landbouwpercelen. - De opvang en infiltratie van hemelwater moet steeds binnen het plangebied zelf opgenomen worden en op zodanige wijze dat de waterhuishouding van omliggende landbouwgronden er geen nadelige effecten van ondervindt. - Alle nodig bufferzones moeten binnen het plangebied zelf aangelegd worden. - Milderende maatregelen met een ruimtelijke impact die uit de uitvoering van het plan voortvloeien, moeten binnen het plangebied zelf uitgevoerd worden of buiten het plangebied zonder de agrarische structuur aan te tasten. Hierbij wordt gedacht aan zaken zoals bos- en natuurcompensaties. - 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 sluipeerkeer op landbouwwegen te verminderen en de onrijfactor voor landbouwerkeer bij het knippen of aanleggen van wegen te beperken (bv. tractorsluizen).	neen	neen	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Het belang van verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid is opgenomen onder de doelstellingen SD3 en SD4; hiermee dient rekening te worden gehouden wanneer de partners die het RMP onderschrijven wijzigingen voorzien aan het verkeersnetwerk.
31/10/2023	21	k	Departement Landbouw en Visserij	Op p. 55 staat: "Sinds 22 maart is er echter een door de provincieraad voorlopig vastgesteld (openbaar onderzoek lopende) ontwerp van het beleidsplan 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050'. Dit is intussen achterhaald: de Provincieraad besliste op 6 september 2023 om de voorlopige vaststelling van het ontwerp beleidsplan 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050' in te trekken. Die beslissing werd genomen op basis van de informele en formele reacties, waaruit werd geconcludeerd dat het ontwerp beleidsplan onvoldoende gedragen is. Hoewel het ontwerp van het beleidsplan 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen' heel wat opmerkingen kreeg, blijven de basisprincipes zoals die werden verwoord in het aanvankelijke voorontwerp van dat beleidsplan goedgekeurd op 7 april 2022, overeind. Deze opmerking geldt ook voor p. 69 e.v.	ja	ja	De verwijzing naar 'Maak ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050' worden verwijderd.
31/10/2023	21	l	Departement Landbouw en Visserij	p. 64 vermeldt "Op wegen zonder belangrijke functie voor gemotoriseerd buiten de kernen van onze steden en gemeenten, zoals landbouwwegen, worden maatregelen genomen om gemengd fiets- en gemotoriseerd verkeer op een veilige manier mogelijk te maken (bijvoorbeeld snelheidsverlagingen, tractorsluizen of filters en knips)." Deze veiligheid is voor ons effectief een belangrijk punt (zie eerdere opmerking)	neen	neen	Er wordt akte genomen van dit standpunt
31/10/2023	21	m	Departement Landbouw en Visserij	Op p. 73 staat "Deze lokale vrachtroutes kunnen bijkomend ook een antwoord bieden op de specifieke problematiek van de loonwerkers, waarvan de voertuigen zich meestal ook aan vrachtverboden dienen te houden, door ze bv. een alternatief aan te bieden indien ze anders via het vrachtroutenetwerk naar een autosnelweg, waar landbouwvoertuigen niet zijn toegelaten, zouden worden geleid." Wij ondersteunen dit principe.	neen	neen	Er wordt akte genomen van dit standpunt
31/10/2023	21	n	Departement Landbouw en Visserij	Hoewel er aandacht is voor het pragmatisch omgaan met beschikbare ruimte, merken we weinig ambitie om bij te dragen aan één van de doelstellingen van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, namelijk om de gemiddelde bijkomende ruimte-inname in de vervoerregio terug te dringen tot 0 hectare in 2040, en om tegen 2025 de dagelijkse ruimte inname in Vlaanderen al te beperken tot 3 ha per dag. Dit wordt wel vermeld als doelstelling op het vlak van biodiversiteit in het plan-MER, maar er zijn geen acties aan gekoppeld. Het departement Landbouw en Visserij vraagt ook bij de uitvoering van het mobiliteitsplan zelf het streven naar ruimte-efficiëntie en verminderen van het ruimtebeslag en verharding vooropstaan.	neen	neen	De geformuleerde milieubeleidsdoelstellingen betreffen beleidsdoelstellingen voor het ganse grondgebied van Vlaanderen, over de verschillende sectoren heen. Deze zijn dus geenszins de doelstellingen van voorliggend regionaal mobiliteitsplan alleen.
31/10/2023	22	a	Agentschap Onroerend Erfgoed	Bij de uitwerking van het beleidsplan in het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan zien we vooral inrichtingsprincipes naar veiligheid, toegankelijkheid, doorstroming, fietsnetwerken, ... Dit is voor Vlaanderen een belangrijk aandachtspunt. De vertaling van deze principes moet lokaal bij de uitvoering in overeenstemming worden gebracht met het aanwezige (landschappelijke en bouwkundige) erfgoed. Afhankelijk van de bescherming en de erfgoedwaarden is het immers mogelijk dat er conflicten ontstaan. Dit komt nu niet aan bod in de ontwerp-tekst. Het lijkt ons wenselijk om hier bij de verdere uitwerking van het mobiliteitsplan aandacht aan te besteden. Vanuit het agentschap onroerend erfgoed vinden we het belangrijk dat bij aanvang van een ontwerp- of inrichtingsstudie de erfgoedwaarden vooraf duidelijk in kaart zijn gebracht zodat er geen bijstellingen of aanpassingen moeten worden gezocht achteraf.	ja	ja	Op pag 80 wordt volgende zin aangepast: "en de nodige procedurele goedkeuringen (bv. PSG, OMV, grondverervingen, afstemming aanwezige erfgoedwaarde...).
31/10/2023	22	b	Agentschap Onroerend Erfgoed	In het actieprogramma staat geen afstemming met de aanwezige erfgoedwaarden opgenomen. Wij stellen voor om bij het actieprogramma op te nemen dat bij aanvang van een ontwerp- of inrichtingsstudie onderzocht wordt welke erfgoedwaarden zich in of nabij het project situeren. De erfgoedwaarden kan u terugvinden via het Geoportaal Onroerend Erfgoed (laag: beschermd onroerend erfgoed). Indien er erfgoedwaarden aanwezig zijn, neemt de initiatiefnemer contact op met het agentschap onroerend erfgoed.	ja	ja	Op pag 80 wordt volgende zin aangepast: "en de nodige procedurele goedkeuringen (bv. PSG, OMV, grondverervingen, afstemming aanwezige erfgoedwaarde...).
6/11/2023	23	a	gemeente Kluisbergen	De gemeenteraad geeft positief advies op het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan en bijhorende plan-MER, zoals gevoegd in bijlage.	neen	neen	Er wordt akte genomen van dit standpunt
30/10/2023	24	a	stad Zottegem	De gemeenteraad brengt een positief advies uit aangaande het ontwerp plan MER en het Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Vlaamse Ardennen.	neen	neen	Er wordt akte genomen van dit standpunt
30/10/2023	25	a	gemeente Zwalm	In het ontwerp mobiliteitsplan is onder het hoofdstuk 'Vrachtroutenetwerk', meer bepaald de implementatie hiervan aangegeven dat belangrijke delen van het regionale vrachtroutenetwerk overeenkomen met wegen waar vrachtwagenverkeer tol dient te betalen, het betreft o.a. de E40, de E17 en de N60, allen behorend tot het hoofdvrachtroutenetwerk. In navolging van het goedgekeurde ontwerp (voor een nieuw Vlaams Energie en Klimaatplan 25, waarin is opgenomen om het netwerk dat belastbaar is met de kilometerheffing in 2024 uit te breiden, vraagt de vervoerregio om een sturend netwerk van tolwegen dat is afgestemd op het vrachtroutenetwerk waarbij: - de hoogste tol geldt op de routes die niet tot het vrachtroutenetwerk behoren; - de laagste tol (idealerweise gratis) geldt op routes die wel tot het vrachtroutenetwerk behoren. De gemeenteraad van Zwalm ondersteunt deze stelling ten volle.	neen	neen	Er wordt akte genomen van dit standpunt
30/10/2023	25	b	gemeente Zwalm	De vervoerregio zet in op toegankelijk openbaar vervoer voor alle reizigers en streeft ernaar om een zo groot mogelijke groep van potentiële gebruikers op een autonome wijze toegang te geven tot het openbaar vervoer, zonder dat ze daarvoor hulp hoeven te krijgen. Zowel de halte-infrastructuur als het rollend materieel (trein en bus) moet voor iedereen, en in het bijzonder voor mensen met een fysieke of audiovisuele beperking, autonoom toegankelijk zijn. In de vervoerregio Vlaamse Ardennen zijn veel stations en stopplaatsen nog niet uitgerust met aangepaste infrastructuur. De gemeenteraad van Zwalm vraagt versneld werk te maken van perronverhoging in alle stopplaatsen en stations zodat de toegankelijkheid voor elke reiziger gewaarborgd is.	neen	neen	Er wordt akte genomen van dit standpunt

Datum	CODE	Subcode	Adviesverlenende instantie	Inhoud (letterlijke passage)	verwerking in RMP nodig?	verwerking in plan-MER nodig?	antwoord / motivatie
30/10/2023	25	c	gemeente Zwalm	De gemeenteraad van Zwalm blijft aandringen op het creëren van een betere verbinding van en naar Gent met het openbaar vervoer. De vandaag bestaande oplossingen betekenen een significant tijdsverlies tegenover het gebruik van persoonlijk vervoer. Door een oplossing te geven aan deze vervoersvraag wordt de duurzame ambitie van het regionaal mobiliteitsplan onderstrept.	neen	neen	De geplande frequentieverhogingen voor trein en bus beogen het reistijdverschil tussen het private vervoer en het openbaar vervoer op alle verbindingen te verkleinen, ook tussen Zwalm en Gent. Het verhogen van het aanbod wordt bepaald op basis van de reële vervoersvraag.
30/10/2023	25	d	gemeente Zwalm	De gemeenteraad wenst een heroverweging van de gewijzigde dienstregelingen van de treinen op de lijn 89, inzonderheid die tussen Zottegem en Oudenaarde. Meer bepaald dient te worden gestreefd naar een betere afstemming van het treinaanbod op de schooluren van de Oudenaardse scholen. De gemeenteraad vraagt om een beter overleg met de diensten van de NMBS, zowel op gemeentelijk als op regionaal vlak, om de best mogelijke oplossingen te bieden, of om naar meer aanvaardbare alternatieven te zoeken.	neen	neen	Er wordt akte genomen van deze bemerking. Het RMP is echter een strategisch instrument op regionaal niveau; de operationele uitwerking van dienstregelingen voor het treinverkeer maakt daar geen deel van uit.
27/10/2023	26	a	gemeente Herzele	De gemeenteraad verleent een gunstig advies over het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan behalve voor die elementen die gebaseerd zijn op het ondertussen ingetrokken Provinciaal beleidsplan ruimte.	ja	ja	De verwijzingen naar het Provinciaal beleidsplan Ruimte worden verwijderd uit het RMP
27/10/2023	26	b	gemeente Herzele	De gemeenteraad wenst kortere overstaptijden in Zottegem voor de treinen naar Gent	neen	neen	Er wordt akte genomen van deze bemerking. Het RMP is echter een strategisch instrument op regionaal niveau; de operationele uitwerking van dienstregelingen voor het treinverkeer maakt daar geen deel van uit.
27/10/2023	26	c	gemeente Herzele	De gemeenteraad is bezorgd omdat de avondverbinding voor de treinen Herzele -Gent (beide richtingen), zijn afgebouwd. Wie 's avonds nog naar Herzele wil komen met de trein vanuit Gent, moet al vroeg via Denderleeuw. Ook het omgekeerde traject is niet gebruiks vriendelijk in de avonduren	neen	neen	Onder hoofdstuk 4.2 en actie 21 is opgenomen om de dienstregeling uit te breiden, o.a. qua amplitude
27/10/2023	26	d	gemeente Herzele	De busverbindingen Gent-Geraardsbergen (beide richtingen) staan onder druk en zijn tijdens het weekend zelfs heel beperkt of voor sommige delen van de gemeente (bijv Steenhuizen) onbestaande. De belbus is hier niet echt een alternatief voor.	neen	neen	De operationele uitwerking van de strategische keuzes gemaakt inzake de uitrol van basisbereikbaarheid (cfr. het o.v. plan korte termijn) maakt geen deel uit van het openbaar onderzoek RMP
25/10/2023	27	a	departement Omgeving; Vlaamse Milieumaatschappij	Strategisch niveau: Indien er omwille van het strategisch karakter voor geopteerd is om de effectbeoordeling van het plan (incl. acties) op een abstract niveau te houden en in de eerste plaats kwalitatief te beoordelen, zullen acties en voorstellen nog steeds op hun haalbaarheid moeten onderzocht worden (incl. vergunbaarheid) en concreet gemaakt worden in relatie tot verschillende (omgevings-)aspecten. Dit betekent bepaalde elementen opgenomen in dit plan, nog steeds alle noodzakelijke besluitvormingen moeten doorlopen en een (milieu)afweging noodzakelijk blijft op het gepaste schaalniveau.	neen	neen	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Uiteraard dient steeds de in voege zijnde wetgeving gevolgd te worden bij de uitwerking en uitvoering van de acties. Dit wordt reeds aangegeven in het MER.
25/10/2023	27	b	departement Omgeving; Vlaamse Milieumaatschappij	Evaluatie bijdrage plan aan vooropgestelde doelstellingen: Het is belangrijk dat het RMP de evaluatie van modal shift samen met de evaluatie van de voertuigkilometers bekijkt. Het aantal voertuigkilometer hangt immers ook af van de totale vervoersvraag en bepaalt dus rechtstreeks de impact op milieu en klimaat(mitigatie). Indien de vooropgestelde doelstellingen niet behaald worden, is het belangrijk om dat het RMP duidelijk signaleert dat er bijkomende inspanningen nodig zullen zijn. Daarnaast is het belangrijk om te weten welke maatregelen, eventueel op andere beleidsniveaus (lokaal, regionaal, Vlaams), zeker nodig zijn en of er daarnaast nog bijkomende maatregelen noodzakelijk zijn om de vooropgestelde doelstellingen alsnog te halen. Ook de doorrekeningen fase 2 (Vlaanderenbreed) zouden bijkomend insteek kunnen leveren.	neen	neen	Het regionaal mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planningsproces. De actietabel vormt de basis voor de monitoring van het regionaal mobiliteitsplan. De stand van zaken van de acties wordt jaarlijks gemonitord obv KPI's en waar nodig geactualiseerd.
25/10/2023	27	c	departement Omgeving; Vlaamse Milieumaatschappij	Versterkte samenwerking ruimte-mobiliteit: Het mobiliteitsbeleid is meer dan een focus op het aanbod en de vraag naar mobiliteit. In afstemming met het gewenste ruimtelijke beleid zou het duurzaam mobiliteitsaanbod moeten worden ondersteund, versterkt of gerealiseerd waar dit ruimtelijk het meest gewenst is en afgeremd of 'bemoeilijk' waar dit ruimtelijk minder gewenst is. Dit om de gewenste shift te bewerkstelligen. Dialoog en samenwerking zijn sleutelwoorden om onze eigen en gedeelde doelstellingen te bereiken. Hoewel de combinatie van knooppuntwaarde en voorzieningenniveau belangrijke randvoorwaarden zijn voor mogelijke verdichtingslocaties, zijn er vanuit omgeving nog heel wat andere randvoorwaarden die verdichtingskeuzes kunnen beïnvloeden. Deze nuancering is belangrijk. Vanuit mobiliteitsscenario's een aanzet van ruimtelijk locatiebeleid opnemen in een mobiliteitsplan of uitspraken doen over ontwikkelperspectief van kernen/OV-knoppen is absoluut te vermijden. Dit zijn vraagstukken die breder moeten bekeken worden en via het ruimtelijk beleid een antwoord moeten krijgen. Een regionaal mobiliteitsplan kan wel wijzen op de samenhang van bepaalde keuzes en verwijzen naar een ruimtelijk beleid/visie, die elders al opgesteld is of nog opgesteld moet worden.	neen	neen	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Het regionaal mobiliteitsplan heeft inderdaad niet de taak om een volwaardige visie met actieplan voor ruimte uit te werken. De opmaak van het regionaal mobiliteitsplan verliep parallel met de opmaak van het provinciaal beleidsplan ruimte en met heel wat lokale ruimtelijke beleidsplannen. Afstemming tussen beide is noodzakelijk, vandaag en in de toekomst.
25/10/2023	27	d	departement Omgeving; Vlaamse Milieumaatschappij	De actietabel: Op locaties waar dOMG en VMM reeds processen hebben lopen (als trekker of in functie van opvolging) of wanneer onze instrumenten nodig geacht worden om acties te realiseren, worden wij graag in een vroeg stadium betrokken.	neen	neen	Er wordt akte genomen van deze opmerking.
25/10/2023	27	e	departement Omgeving; Vlaamse Milieumaatschappij	Een Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) biedt de mogelijkheid om investeringsmiddelen strategisch te prioriteren. Het is belangrijk om in het RMP aan te geven hoe de prioritering tot stand is gekomen.	neen	neen	Voor de prioritering van het uitvoeren van de actie in relatie tot het behalen van de opgenomen doelstellingen, is ervan uitgegaan dat alle opgenomen acties een gemiddelde prioriteit hebben. Enkel wat echt dringend moet worden uitgevoerd, heeft een hoge prioriteit en wat niet meteen dringend is, heeft een lage prioriteit.
25/10/2023	27	f	departement Omgeving; Vlaamse Milieumaatschappij	Het is aangewezen om de acties gebiedsgericht te clusteren zodat de onderlinge samenhang zichtbaar wordt en er op een geïntegreerde manier, op verschillende schaalniveaus, een gebiedsgerichte prioritering aan gekoppeld kan worden. Het Decreet Basisbereikbaarheid laat de aanpak om acties te clusteren per "gebiedsdeel" ook expliciet toe.	neen	neen	Er wordt akte genomen van deze opmerking.
25/10/2023	27	g	departement Omgeving; Vlaamse Milieumaatschappij	Wij steunen het principe om het actieplan te monitoren en waar nodig te actualiseren. We adviseren om hier later ook een planning op te enten en met betrokkenen en stakeholders te bespreken. Dit kan helpen om verschillende partijen mee te laten werken aan een meer geïntegreerde ontwikkeling van regio.	neen	neen	Er wordt akte genomen van deze bemerking. Per actie is een eerste zeer ruwe planning opgenomen, in afstemming met de betrokken partners; een meer gedetailleerde planning behoort tot de trekker(s) van de betreffende actie
25/10/2023	27	h	departement Omgeving; Vlaamse Milieumaatschappij	Monitoring en evaluatie: Het operationele beleid zet sterk in op monitoring en evaluatie van het actieplan. Dat is positief. Er zijn diverse data beschikbaar m.b.t. omgeving en leefomgevingskwaliteit (bv. ruimtebeslag door infrastructuur). Er is verdere afstemming nodig rond indicatoren die dOMG en VMM kunnen aanleveren	neen	neen	We nemen akte van deze aanbeveling
25/10/2023	27	i	departement Omgeving; Vlaamse Milieumaatschappij	Terminologie: Het woord "knooppunt" heeft vele betekenissen, net als andere termen die veelvuldig worden gebruikt in de interactie ruimte en mobiliteit. We verwijzen naar de in opmaak zijnde lexicon, die via het MOM (overleg tussen de departementen MOM en Omgeving) gemaakt wordt, over de vervoerregio's heen. We vragen bij het finaliseren van het einddocument van het RMP de termen en definities in deze lexicon te hanteren.	neen	neen	De gebruikte terminologie en definities omtrent 'knooppunten' verwijst naar de regelgeving BBH. Het is op dit moment niet zinvol om in 1 vervoerregio om te schakelen naar terminologie uit een lexicon in opmaak.
25/10/2023	27	j	departement Omgeving; Vlaamse Milieumaatschappij	Terminologie: Wanneer in het MER en RMP termen worden gebruikt die een beleidsmatige invulling hebben/krijgen via het ruimtelijk beleid (zoals kernversterking, landelijk gebied, verdichting,...) dan is het aanbevolen om ofwel de definitie over te nemen uit het ruimtelijk beleidsplan/structuurplan ofwel naar deze plannen te verwijzen voor meer duiding. Op die manier is het voor eenieder duidelijk wat juist bedoeld wordt.	neen	neen	Er wordt akte genomen van deze opmerking. De vermelde begrippen zijn niet opgenomen in het RMP
25/10/2023	27	k	departement Omgeving; Vlaamse Milieumaatschappij	Wisselwerking MER en plan: Uit het overzicht blijkt dat heel wat aanbevelingen zich situeren op uitvoeringsniveau. Het is belangrijk dat deze een structurele vertaling krijgen in alle aspecten van het plan. In andere regio's wordt soms naar het opstellen van een checklist verwezen om met al deze uitvoeringsaspecten rekening te houden van start tot einde van een project/actie. We stellen voor om hiervoor standaard een actie toe te voegen aan het actieplan.	neen	neen	We nemen akte van deze aanbeveling
25/10/2023	27	l	departement Omgeving; Vlaamse Milieumaatschappij	Aanbevelingen en flankerende maatregelen: In de strategische visie BVV staat volgend ruimtelijke principe: "geen netto stijging van het ruimtebeslag en afnemende verhardingsgraad in de open ruimte". In de meeste regionale mobiliteitsplannen komen deze principes onder druk en is het risico tot bijkomend ruimtebeslag groot. Bijvoorbeeld: acties rond weginfrastructuur, openbaar vervoer, fiets, aanleg hoppunten, uitbouw P+R's. Daarom vragen we om voldoende kansen te benutten om bestaande verharding in te schakelen, te sturen naar efficiënter gebruik van bestaande wegenis en anderzijds te zoeken naar potenties voor ontharding om de negatieve effecten te compenseren. Om die onthardingspotenties in beeld te brengen, zou een screening kunnen gebeuren. Hiertoe wordt best een actie(acties) opgenomen. Ter inspiratie uit een andere regio: "Leidraad ontharding door lokaal mobiliteitsbeleid - sturende parkeerbeleid, lokaal wegennet en aanleg Hoppunten. Via een sturend parkeerbeleid, (her)inrichting lokaal wegennet, aanleg Hoppunten kunnen gemeenten kwaliteit van openbare ruimte verhogen (bv. meervoudig gebruik, vergroening, ontharding, op maat van voetgangers, fietsers) ipv aanpak louter gericht op verkeerskundige inrichting. "Potenties aan herwaardering trage wegen met oog op fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk en groen-blauwe dooradering. Toel passen om potenties voor ontharding en herwaardering trage wegen in beeld te brengen en kosten/ baten te berekenen..." Een bestaande tool is de RE-MOVE methodiek die kan toegepast worden met ondersteuning van Breekijzer VZW"	neen	neen	De milieu-effecten inzake ruimtebeslag en bijhorende milderende maatregelen zijn opgenomen in het MER. Er wordt akte genomen van de vooropgestelde concrete acties om deze te vertalen / concretiseren in het RMP. De vooropgestelde acties geven echter geen uitvoering aan het RMP, wel aan het ruimtelijk beleid. Het is dan ook wenselijk dat deze randvoorwaarden in het ruimtelijk beleid verankerd worden.

Datum	CODE	Subcode	Adviesverlenende instantie	Inhoud (letterlijke passage)	verwerking in RMP nodig?	verwerking in plan-MER nodig?	antwoord / motivatie
25/10/2023	27	m	departement Omgeving; Vlaamse Milieumaatschappij	Een tweede ruimtelijk principe is: 'ruimtelijk uitbreiden als uitzondering' dat als volgt wordt omschreven: "Ruimtelijk uitbreiden kan enkel in functie van een aangebouwde maatschappelijke ruimtebehoefte en wanneer hiervoor redelijke alternatieven via rendementsverhoging van het bestaande ruimtebeslag niet toereikend zijn. (...) De uitbreiding zelf realiseert een 'state of the art' op het vlak van ruimtelijk rendement en multimodale ontsluiting." Het zal dus geen vanzelfsprekendheid zijn om nieuwe wegen ten koste van de open ruimte te verantwoorden. Waar bijkomend ruimtebeslag en verharding niet kan worden vermeden, moet het tot een minimum beperkt worden en zouden tegelijkertijd onthardingssansen in de omgeving of op andere plekken moeten gerealiseerd kunnen worden als ruimtelijke compensatie. Hierrond zou best een actie opgenomen worden. Ter inspiratie een voorstel uit een andere regio: "Inzetten op compenseren van bijkomende verharding voor harde verkeersinfrastructuur. De regio heeft de ambitie om bijkomende verhardingen voor verkeersinfrastructuur te compenseren door ontharding en kritisch te kijken naar, en eventueel vervangen van bestaande onnuttige verharding, zoals overgedimensioneerde wegen. Vanuit de regio moet een kader worden opgezet voor deze ambitie."	neen	neen	De milieu-effecten inzake ruimtebeslag en bijhorende milderende maatregelen zijn opgenomen in het MER. Er wordt akte genomen van de voorgestelde concrete acties om deze te vertalen / concretiseren in het RMP. De voorgestelde acties geven echter geen uitvoering aan het RMP, wel aan het ruimtelijk beleid. Het is dan ook wenselijk dat deze randvoorwaarden in het ruimtelijk beleid verankerd worden.
7/11/2023	28	a	burger	Als inwoner van Zwalm, gebruiker van het openbaar vervoer en tevens fietspendelaar naar Gent, en vader van schoolgaande kinderen in Gent en Zottegem, stel ik al jarenlang vast dat er in Zwalm voor het openbaar vervoer niet voldoende alternatieven worden aangeboden om eenvoudig en efficiënt naar de nabijegelegen centra te reizen. De connectie met Oudenaarde, Zottegem, Brussel en Kortrijk is goed door de rechtstreekse (of met één overstap) treinverbinding. De verbinding naar Gent (slechts 21 km) is dit evenwel niet. Met het nieuwe regionaal mobiliteitsplan zie ik geen of weinig verbetering voor Zwalm. Vroeger (10 jaar geleden) nam ik de trein naar Gent en was er minstens 1 trein 's morgens en 's avonds waarbij de overstap in Zottegem werd verzekerd binnen de 5 minuten en de piekurtrein rechtstreeks (zonder haltes) naar Gent spoorde in ca 20-25 minuten. Totale reistijd was toen ongeveer 30-35 minuten. Nu is het snelste traject 52 minuten in de spits en ca 80 minuten later op de dag. Daarom ga ik al sinds 2015 met de speed pedelec naar Gent, een alternatief dat ondertussen al veel Zwalmenaren hebben ontdekt de voorbije jaren. Anderzijds ken ik maar weinig volwassen Zwalmenaren (niet de schoolgaande jeugd) die vanuit Zwalm het openbaar vervoer nemen naar Gent omdat het niet tijdsefficiënt is tov auto. Evenwel, de mensen die dicht bij het station van Zingem wonen, nemen daar wel vaker de trein omdat je dan heel wel sneller in Gent bent.	neen	neen	De geplande frequentieverhogingen voor trein en bus beogen de totale reisduur met het openbaar vervoer op alle verbindingen te verkleinen, ook tussen Zwalm en Gent. Het verhogen van het aanbod wordt bepaald op basis van het vervoerspotentieel.
7/11/2023	28	b	burger	Mijn dochter die in Gent naar school gaat, neemt de trein om 7:05 in Munkzwalm en zou dan net op tijd op school moeten zijn (SKI - ottogracht 4 Gent). Helaas is ze dagelijks te laat op school omdat de S trein van Zottegem - Gent geen voorrang krijgt op IC treinen en dagelijks ca 5 a 10 minuten vertraging heeft. Daarna moet ze nog de tram nemen. Op woensdagnamiddag duurt het voor mijn dochter 2 uur 30 als ze met de trein wil terugkeren (er is maar om het uur een trein die er 1 uur 20 over doet). In de praktijk is ze pas terug van school op woensdagnamiddag om 15:33 (+ nog de fietstocht naar huis). De trein die ze dan moet nemen gaat over Denderleeuw of over Kortrijk; een trein die een efficiënte overstap in Zottegem of Oudenaarde kan verzekeren is er niet. Met het nieuwe regionaal vervoersplan zou er een verbinding tussen Gent en Zottegem worden verzekerd met 2 treinen per uur en wellicht zal dit beterschap brengen. Dit is echt nodig! Het is evenwel belangrijk dat de connectie met Munkzwalm hierop ook wordt afgestemd.	neen	neen	De geplande frequentieverhogingen voor trein en bus beogen de totale reisduur met het openbaar vervoer op alle verbindingen te verkleinen, ook tussen Zwalm en Gent. Het verhogen van het aanbod wordt bepaald op basis van het vervoerspotentieel.
7/11/2023	28	c	burger	Er is geen noord-zuid busverbinding van Gent naar Zwalm - Brakel. Er is een paar keer per dag een bus die vanuit Beerlegem vertrekt. Dit is ver met een niet elektrische fiets (25 minuten bergop vanuit station Munkzwalm) en de bus keert maar op ca 3 tijdstippen per dag terug naar dit eindstation te Beerlegem. Als je op een ander tijdstip de bus wil nemen moet je al afstappen aan Saksenboom in Mellegem. Hoe doe je dit als afhankelijk bent van openbaar vervoer? In de praktijk komt mijn dochter met de bus terug op woensdagnamiddag en dan moet ik met de auto te gaan afhalen aan Saksenboom (ca 25 minuten autorijden heen en terug). Deze bus doet ook "omwegen" via Gavere en duurt ongeveer 1 uur. Nochtans zou voor vele Zwalmenaars en ook inwoners van Brakel een rechtstreeks noord - zuid busverbinding van Gent Zuid tot Brakel een zegen zijn (zie gele markerings op het kernnet plan). Deze rechtstreeks busverbinding dient enkel de gewestwegen te volgen (Hundelgemsesteenweg N444 en via Noordlaan, Zuidlaan, Gentsestraat N415) en zo naar Brakel centrum (N8). Deze verbinding is aantrekkelijk omdat het het centrum van Gent rechtstreeks verbindt met het centrum van de VI. Ardennen zonder overstappen te moeten maken. Het is tevens een geografisch logische en efficiënte reisroute waarbij de gewestwegen gevolgd worden en duidelijk is waar je kan opstappen zonder veel tijdverlies. Het is tevens interessant om op verschillende tijdstippen vanuit Gent of te Munkzwalm te kunnen kiezen tussen de treinoptie of de busoptie. Ik zou daarom met aandrang willen vragen om deze optie verder te onderzoeken en de nood aan efficiëntere OV connectie van Gent met Zwalm / Brakel als gebruikersvereiste te blijven opnemen voor de vervoerregio VI. Ardennen.	neen	neen	De geplande frequentieverhogingen voor trein en bus beogen de totale reisduur met het openbaar vervoer op alle verbindingen te verkleinen, ook tussen Zwalm en Gent. Het verhogen van het aanbod wordt bepaald op basis van het vervoerspotentieel.
30/10/2023	29	a	burger	De efficiëntiecoëfficiënten in tabel 14 op p. 45 tonen aan de lijn S51 Ronse-Eeklo het meeste potentieel heeft om de frequentie van de dienstverlening te verhogen. Vanaf Oudenaarde wordt de lijn opgeschaald naar een halffrequentie, maar voor het segment Ronse-Oudenaarde geldt dat niet. Is de verdubbeling van de frequentie degelijk onderzocht geweest? Tijdens de spits rijden immers treinen om het halffuur tussen Ronse en Oudenaarde, vaak zonder problemen. Waarom wordt dit niet opgeschaald naar de volledige dag? De dienstregeling laat dit immers toe.	neen	neen	In het RMP is het wensbeeld dat er een trein 2 maal per uur rijdt tot Ronse. Op pagina 47 van het RMP staat echter: "Momenteel is er slechts in één richting een halffrequentie van/naar Ronse mogelijk tijdens de spitsuren door middel van P-treinen. In twee richtingen is dit niet mogelijk op een robuuste manier zonder bijkomende infrastructuur zoals een (gedeeltelijke of volledige) spoorverdubbeling of extra perrons en keerspooren."
30/10/2023	29	b	burger	op p. 47 staat dat indien de infrastructuur het niet zou toelaten om de frequentie te verhogen, er onderzoek zal worden of het mogelijk is om de busverbinding Ronse-Oudenaarde qua frequentie op te schalen. Is dit onderzoek reeds gestart? Wat zijn de bevindingen hieruit?	neen	neen	Dit onderzoek is nog niet opgestart. Doch dit is een onderdeel van het Haalbaarheidsonderzoek voor de frequentieverhogingen + amplitudeverbreiding op het trein netwerk. Zie actie 21 in de actietabel
30/10/2023	29	c	burger	op p. 37 vermeldt u dat lijn S51 naar een 1u-frequentie evolueert op zondag. In de NMBS-routeplanner is er echter nog sprake van een 2u-regeling vanaf december 2023. Vanaf wanneer gaat men opschalen naar de 1u-frequentie?	neen	neen	In het vervoersplan 12/2023-2026 zal de trein 'S51 Eeklo-Gent-Ronse' op zondag van een 2-uurdienst naar een 1-uurdienst wordt gebracht. Deze verandering zal gefaseerd in voege treden.
30/10/2023	29	d	burger	De vervoersregio heeft de ambitie om de treinen langer te laten rijden, tot middernacht. Wanneer zal hier voor Ronse werk van gemaakt worden? De laatste trein vertrekt immers om 20u57 uit Gent.	neen	neen	De concrete aanpassingen aan de dienstregeling worden bepaald door de NMBS: de amplitudeuitbreiding tot middernacht is niet opgenomen in het vervoersplan 12/2023-2026
30/10/2023	29	e	burger	Heeft de VVR de ambitie om Ronse volwaardig aan te sluiten op het spoor, of worden we - zoals wel vaker - opnieuw onderaan de prioriteitenlijst geplaatst? Ronse is een stad met heel wat problematieken, waaronder vervoersarmoede. Als het de VVR echt werk wil maken van OV dat voor iedereen toegankelijk is, dan moet er niet minder, maar net meer en betere dienstverlening zijn.	neen	neen	In het RMP is het wensbeeld opgenomen dat lijn S51 (Eeklo - Ronse) zou worden opgehoogd van 1 lijn per uur tot 2 lijnen per uur. Ook wenst de VVR (p.46) dat het treinaanbod wordt uitgebreid qua amplitude. De concrete aanpak hiervan behoort tot de spoorwegbeheerder
30/10/2023	29	f	burger	Betreffende de Hoppinpunten die in Ronse zullen worden aangelegd, had ik graag geweten welke infrastructuur voorzien zal worden voor elk van de 12 punten die in Ronse voorzien zijn en welke maatregelen men zal nemen om deze punten zo toegankelijk mogelijk te maken, bvb voor mensen in een rolstoel. Worden er op de Hoppinpunten ook fietsenstallingen voor grotere bakfietsen voorzien? Deze zijn immers in opmars, maar het ontbreekt echter aan infrastructuur om deze veilig te plaatsen en achter te laten.	neen	neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Dit is een vraagstuk dat op projectniveau verder zal worden uitgewerkt en bekeken.
25/10/2023	30	a	Unizo	Wie (UNIZO en de aangesloten sectororganisaties FBAA, Febed, Denuo, TLV, BKV, Fema en Brafo) 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. We willen duidelijk maken dat we een betere aanpak van onze mobiliteit verwachten op verschillende niveaus, van lokaal tot Vlaams en zelfs federaal en Europees. We vragen dat er vanuit de vervoerregio(raad) en het departement MOW op een goede manier wordt omgesprongen met deze bemerkingen en we zo het vervolgtraject op een positieve manier kunnen laten verlopen. Zo kunnen we samen werk maken van een betere mobiliteit voor alle betrokkenen, van voetgangers tot transportbedrijven, van fietsers tot autocars.	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, zie o.a. pag 12 van het RMP. Voor de collectieve sessies werd een brede groep aan stakeholders en sectorfederaties uitgenodigd. Hier waren eveneens verschillende koepelorganisaties bij volgens beslissing VVRR 25/10/2019. Voor de mobiliteitscafés werd tevens uitgebreid publiek gecommuniceerd o.a. via de kanalen van de Vervoerregio, de lokale besturen, sociale media.

Datum	CODE	Subcode	Adviesverlenende instantie	Inhoud (letterlijke passage)	verwerking in RMP nodig?	verwerking in plan-MER nodig?	antwoord / motivatie
25/10/2023	30	b	Unizo	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 studiebureaus was het dan weer niet duidelijk op welke manier werd omgesprongen met de inbreng die gegeven werd in voorgaande stakeholdermomenten. Opmerkingen als "we nemen het mee" geven daarbij weinig vertrouwen richting de persoon of organisatie die de opmerking gaf en vaak vrije tijd 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 mobiliteitsstelsel, maar vaak voortkomen vanuit een voorkeur voor of betrokkenheid bij een bepaalde modus. Het is nochtans essentieel dat diverse belanghebbenden en stakeholders actief en in voldoende mate betrokken zijn bij het participatietraject, zodat er een breed gedragen mobiliteitsplan kan worden ontwikkeld. We vragen daarom met aandring om werk te maken van meer bi- of multilateraal overleg met sectoren en organisaties die een belangrijke rol spelen binnen de mobiliteit.	neen	neen	In het kader van de implementatie en evaluatie van het RMP houden we ons beschikbaar voor verder overleg.
25/10/2023	30	c	Unizo	Naast de hierboven omschreven problemen rond het stakeholderoverleg moeten we wijzen op de te beperkte focus op enkele specifieke, maar belangrijke actoren binnen de mobiliteit. De materie rond transport en logistiek, maar ook het privaet collectief personenvervoer, vragen een specifieke expertise (ook per deeldomein) die vaak niet of beperkt aanwezig is in de vervoerregio's en de studiebureaus. Deze expertise is nochtans een vereiste om mee werk te kunnen maken van een toekomstplan. Net zoals het niet kan dat de betrokkenheid met de sectoren veel te beperkt is. Het is dan ook onaanvaardbaar dat beslissingen genomen in mobiliteitsplannen zonder voldoende expertise en voor thema's die beter op hoger niveau worden gestuurd en uitgetekend. In de opmaak van het mobiliteitsplan wordt er voornamelijk vertrokken vanuit het oogpunt van personenmobiliteit en moet het goederenvervoer het doen met een aantal clichématige ingrepen. Het belang voor onze economie en bevoorradingsystemen worden in deze dan ook niet erkend, integendeel, ondoordachte aanpassingen op lokaal of regionaal niveau kunnen ernstige gevolgen hebben voor bedrijven, organisaties, werven... die afhankelijk zijn van goederenvervoer. Het is dus van groot belang dat er voldoende aandacht wordt besteed aan de specifieke behoeften en uitdagingen van het goederenvervoer en sectoren die met leveringen te maken hebben, zodat een duurzame en efficiënte logistiek gewaarborgd blijft. Denk maar aan de leveringen van drank aan de horeca of bouwmaterialen op werf, de inzameling van bedrijfsafval of de bevoorradings van winkels.	neen	neen	Wij nemen akte van uw standpunt. In het kader van de evaluatie van het RMP houden wij ons beschikbaar voor verder overleg.
25/10/2023	30	d	Unizo	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.	neen	neen	Wij nemen akte van uw standpunt. In het kader van de evaluatie van het RMP houden wij ons beschikbaar voor verder overleg.
25/10/2023	30	e	Unizo	Voor het verder uitwerken van zaken als venstertijden, routegeleiding of -advies, tonnagebeperkingen... moet heel duidelijk gekozen worden om te vertrekken vanuit overleg met het goederenvervoer én het collectief personenvervoer. We vragen hier uitdrukkelijk om ook over de vervoerregio's heen te overleggen, want de impact van dergelijke maatregelen mag zeker niet onderschat worden. Een concreet voorbeeld: te nauwe venstertijden voor verschillende kernen (binnen en buiten de regio) kan betekenen dat de transporteur net méér voertuigen moet gaan inzetten om evenveel posten te bedienen, met gevolgen voor de verkeersdruk, duurzaamheid, prijzen...	neen	neen	Wij nemen akte van uw standpunt. In het kader van de evaluatie van het RMP houden wij ons beschikbaar voor verder overleg.
25/10/2023	30	f	Unizo	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 betekenisvol heel wat winsten boeken, onder meer door ingrepen op lokaal en regionaal niveau. Het uitbouwen van Hoppinpunten, uitrollen van deelwagens en -fietsen, betere afstemming van het openbaar vervoer... dragen hier allemaal toe bij. Ook de verbindingen die gelegd worden met tewerkstellingspolen, of het nu voor het openbaar vervoer of de fiets is, moeten verder geoptimaliseerd worden om meer mensen voor de duurzame oplossing te laten kiezen. Het is daarom noodzakelijk om onder meer de conflictpunten op fietsnelwegen en het BFF zoveel mogelijk weg te werken, om zo met vlotte verbindingen de mensen te kunnen verleiden om de fiets te nemen. Op vlak van goederenvervoer ligt dit echter anders. De opgenomen intenties op dit vlak vallen vaak terug op maatregelen die de voorbije decennia al op tafel lagen, maar in de praktijk niet tot een modal shift hebben geleid. Op papier klinken die voorstellen mooi en logisch, zeker voor leken, maar uit heel wat proefprojecten is vaak gebleken dat ze praktisch of economisch niet haalbaar zijn. De realiteit is dat goederenvervoer over de weg niet zo inefficiënt is als wordt aangenomen. Leveringen in stadscentra worden zodanig gepland dat de vracht- en bestelwagens zo optimaal mogelijk worden gevuld en ingezet. Een extra overslag, bijvoorbeeld aan de stadsrand, betekent niet zonder meer een efficiëntiewinst, laat staan dat het minder verkeer zou veroorzaken of per definitie een verbetering is voor de veiligheid. Het zet integendeel extra druk op de prijs, de efficiëntie van het proces en het aantal voertuigen in een kern. Willen we leveringen in de kernen gaan vergroenen, dan moeten we hiervoor kijken naar het Vlaamse niveau. Via stimulerende maatregelen moet gestreefd worden naar een groener voertuigenpark. Een Vlaams kader kan de toegang tot steden regelen, maar eenzijdige maatregelen per vervoerregio of gemeente zullen een negatief effect hebben op de economie in de kern.	neen	neen	Wij nemen akte van uw standpunt. In het kader van de evaluatie van het RMP houden wij ons beschikbaar voor verder overleg.
25/10/2023	30	g	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 privaet 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	De regionale mobiliteitsplannen worden uitgewerkt binnen de krijtlijnen geschetst in de Mobiliteitsvisie 2040.
16/10/2023	31	a	burger	1. Ik begrijp niet waarom de strategische doelstelling "anders" vertrekt vanuit het idee dat we de wagen en de vrachtwagen meer en meer aan de kant zouden moeten laten staan. a. Vrachtwagenchauffeurs worden nu al knettergek van alle beperkingen die hen opgelegd worden. Je kan tegenwoordig geen kilometer rijden of je komt al een bord tegen "X ton verboden tenzij plaatselijk verkeer". Het resultaat is dat alle vrachtwagens langs dezelfde wegen de steden moeten binnenvaren met natuurlijk de nodige overlast voor de bewoners van die straten. Waarom moeten er "luze" burgers zijn die in de rand wonen in straten waar de vrachtwagens verboden zijn, en waarom moeten er "sukkelbaars" zijn die toevallig langs een invalsweg wonen langswaar alle vrachtwagen moet? Zou een verdeling over alle wegen van dit vrachtwagen geen eerlijker verdeling zijn van de ongemakken?	neen	neen	De vervoerregio onderschrijft de doelstelling uit het Vlaamse regeerakkoord 2019-2024 om tegen 2030 40% verplaatsingen met duurzame modi te laten toenemen. Het is daarbij niet wenselijk dat voetgangers en fietsers in conflict komen met het gemotoriseerd verkeer. De vervoerregio kiest ervoor om het vrachtwagenverkeer te concentreren op een beperkt aantal verkeersassen. Hierdoor kan er vermeden worden dat vrachtwagens langs wegen rijden die daar niet zijn voor ingericht (vb schoolomgevingen, wegen zonder fietspaden, dichte bebouwingkernen...). Deze maatregel wordt genomen om de veiligheid te verhogen, maar ook om verkeersveiligheidsredenen. Wegen die tot vrachtwagenverkeer behoren worden anders ingericht (gescheiden verkeersstromen, bredere infrastructuur, andere verharding, ...)
16/10/2023	31	b	burger	1. Ik begrijp niet waarom de strategische doelstelling "anders" vertrekt vanuit het idee dat we de wagen en de vrachtwagen meer en meer aan de kant zouden moeten laten staan. b. Nu we zien dat de wagens meer en meer elektrisch worden, vallen alle argumenten om de wagen te bannen weg. Elektrische wagens zorgen noch voor lawaaihinder, noch voor uitlaatgassen en als ze opgeladen worden met "groene stroom" is de "vermeende" ecologische voetdruk nul. Het is een utopie van te denken dat de burger zijn wagen gaat thuis laten als hij met de lepel wordt ingepompt dat hij ecologisch rijdt. Het toegenode gaat gebeuren: hij zal vaker zijn "schone" wagen nemen, ook al staat hij in de file. Herinner een elektrische wagen verbruikt niks als hij stilstaat, dus in de file staan heeft geen ecologische impact. Maw een mobiliteitsplan voor de toekomst moet rekening houden met een hoger gebruik van de wagen ipv een lager gebruik. Zorg voor de nodige infrastructuur zodat deze behoefte van de brave, modale burger kan ingevuld worden. En als een hoger gebruik van de wagen moeilijk te geloven valt, neem dan tenminste een status quo.	neen	neen	De vervoerregio onderschrijft de doelstelling uit het Vlaamse regeerakkoord 2019-2024 om tegen 2030 40% verplaatsingen met duurzame modi te laten toenemen. Elektrische auto's hebben een lagere uitstoot, doch er zijn vele andere nadelige effecten van autoverkeer: (o.a. verkeersveiligheid door grote snelheidsverschillen, extra ruimtegebruik van de rijdende en de geparkeerde wagens, hoog rolgeluid - boven de 70km/u is niet het motorgeluid, maar wel het rolgeluid bepalend, productie van de wagen is niet milieuvriendelijk, een auto faciliteert een verspreide bebouwing zodat er meer infrastructuur moet aangelegd worden...). De nadelige effecten heb je veel minder of niet als voetganger, fietser of O.V-gebruiker. Vandaar dat de VVR kiest om de alternatieve modi (voetganger, fiets en openbaar vervoer) extra te steunen en dat wagens en vrachtwagens bijkomende beperkingen krijgen (snelheidsverlagingen, circulatiemaatregelen, ...).

Datum	CODE	Subcode	Adviesverlenende instantie	Inhoud (letterlijke passage)	verwerking in RMP nodig?	verwerking in plan-MER nodig?	antwoord / motivatie
16/10/2023	31	c	burger	Niemand wil verkeersdoden, dat is duidelijk voor iedereen, maar ik begrijp niet waarom het regionaal mobiliteitsplan het doel scherper moet stellen dan het Vlaams doel: "we aanvaarden geen" versus "we sterven naar". Het zijn vooral de roekelozen die aan de basis liggen van zware ongevallen en die glippen meestal door de mazen van het net. Maar de brave, modale burger wordt om de haverklap geflitst met enkele kilometers te veel tot groot jolijt van de politie en de stads- en staatskas. Straks worden we door 10.000 camera's constant in de gaten gehouden. Welke schending op de privacy door de overheid georganiseerd. Waarom moet de brave, modale burger dit ondergaan als de politie er maar niet in slaagt om de echte roekelozen te pakken?	neen	neen	De vervoerregio onderschrijft de doelstelling uit het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021 -2030. De doelstellingen rond veiligheid op pag 17 van het RMP zijn letterlijk overgenomen en zijn niet scherper dan de Vlaamse doelstellingen.
16/10/2023	31	d	burger	Ik lees dat de MER de voorgestelde visie toetst aan de referentiesituatie in 2030 mocht het plan niet bestaan. Jullie moeten eens op een eenvoudige wijze aan de gewone mensen uitleggen hoe jullie deze referentiesituatie hebben bepaald. Jullie hebben dus een glazen bol en kunnen de toekomst voorspellen? Mooi, maar ik denk dat er veel marge zit op een dergelijke referentiesituatie waardoor iedere vergelijking sowieso mank loopt en elke conclusie kan aangevochten worden. Zij dus heel voorzichtig met het formuleren van conclusies.	neen	neen	De referentiesituatie is bepaald conform de richtlijnen: er wordt rekening gehouden met gekende evoluties (zoals bevolkingsevoluties, werkgelegenheid,... vastgelegd door het planbureau) en goedgekeurde plannen en projecten (strengere luchtemissienormen, concrete plannen zoals Rond Ronse) om de referentiesituatie in te schatten. De beoordeling is inderdaad een kwalitatieve beoordeling die rekening houdt met deze onzekerheden.
16/10/2023	31	e	burger	Ik lees dat de wagen moet ingeruild worden voor het openbaar vervoer. Ik herinner er graag aan dat bussen, groot en log, evenveel hinder veroorzaken als vrachtwagens. Ze zorgen voor hevige trillingen, zijn een gevaar in de stad en rijden alles kapot. Waarom de ene bannen en de andere promoten?	neen	neen	Het gebruik van bussen zorgt voor minder mobiliteitsproblemen dan het gebruik van individueel autoverkeer. Niet iedereen heeft een auto of kan (nog) autorijden. Door een goed openbaar vervoersnetwerk sluit je niemand uit om plekken te bereiken. Bussen nemen minder ruimte in beslag op de weg dan hetzelfde aantal individuele auto's, hierdoor verminderen de files doordat meer mensen worden vervoerd met minder voertuigen. Ook kan je hierdoor het openbaar domein (zoals pleinen, woonomgevingen,...) groener inkleden, in plaats van dit te verharderen voor autoparkeerplaatsen. Bussen hebben bovendien meestal een lagere ecologische voetafdruk per passagier, want door meerdere passagiers te vervoeren wordt de uitstoot per persoon vermindert. Genoeg redenen om het openbaar vervoer te promoten ten koste van het individueel gemotoriseerd verkeer.
16/10/2023	31	f	burger	Treinen zijn voor de grote verbindingen, dat is duidelijk. Qua regionaal mobiliteitsplan: zorg voor snelle, korte treinen met een hoge frequentie die zeer regelmatig stoppen, tzt zeggen in iedere gemeente langs het traject, en liefst stipt rijden.	neen	neen	In het RMP willen we de frequentie van de treinlijnen verhogen maar we willen niet altijd dat treinen regelmatig stoppen. De reistijd van de trein moet concurrentieel zijn (liefst sneller zijn) ten opzichte van de reistijd van de auto. Door vaak te stoppen wordt reistijd langer en verlies je potentiële treinreizigers.
16/10/2023	31	g	burger	Ik lees dat men het ruimtebeslag van "decentraal" parkeren (in de straten) wil beperken en men gaat er vanuit dat daardoor het gebruik van de wagen gaat dalen. En anderzijds wil men grotere centrale parkings voorzien. Welke waanzin is dat. De werkelijkheid is dat de brave, modale burger, en vooral de oudere burger, zijn wagen dicht bij zijn huis wil parkeren en dicht bij zijn bestemming, horeca of familie. Men gaat hier dus bewust in tegen de "normale" behoefte van de burger. En dan is men verwonderd dat de burger zich afkeert van de politiek en het beleid.	neen	neen	Op pagina 76 van het RMP wordt het parkeerbeleid toegelicht: "De beschikbare ruimte in de kernen is klein en de parkeerdruk groot. Een duurzaam parkeerbeleid heeft tot doel het ongewenst autoverkeer, vooral in de kernen, te reduceren en de alternatieve bereikbaarheid te voet, met de fiets en openbaar vervoer te faciliteren". We willen in ons RMP dat de oudere burgers (maar ook de jeugd, de minvermogende,...) niet auto-afhankelijk moeten zijn. Veelal zijn het juist de ouderen, die niet meer met de wagen kunnen rijden. Door het voorzien van alternatieven (te voet, fiets, bus of trein), vermijden we dat een grote groep in de vervoersarmoede geraakt en niet meer naar zijn familie, zijn werk, zijn school, zijn ontspanningsmogelijkheid kan gaan.
16/10/2023	31	h	burger	S01: meer duurzame verplaatsingsmodi: waarom staat de elektrische auto niet bij de duurzame verplaatsingsmodi? Waarom beantwoordt een dergelijk vervoersmiddel niet aan de definitie van "duurzaam"?	neen	neen	Elektrische auto's hebben een lagere uitstoot, doch er zijn vele andere nadelige effecten van autoverkeer: (o.a. verkeersongevalligheid door grote snelheidsverschillen, extra ruimtegebruik van de rijdende en de geparkeerde wagens, hoog rolgeluid - boven de 70km/u is niet het motorgeluid, maar wel het rolgeluid bepalend, productie van de wagen is niet milieuvriendelijk, een auto faciliteert een verspreide bebouwing zodat er meer infrastructuur moet aangelegd worden...). De nadelige effecten heb je veel minder of niet als voetganger, fietser of O.V-gebruiker. Vandaar dat de VVR kiest voor de alternatieve modi (voetganger, fiets en openbaar vervoer) en dat elektrische wagens niet aanzien worden als duurzaam vervoersmiddel.
16/10/2023	31	i	burger	2.2.4.1. OD4.1: voertuigkilometers door personen- en bestelwagens over lokale wegen met 15% verminderen: Jullie maken hier volledige abstracte van bevolkingsgroei en economische groei. Maw een dergelijk objectief kan nooit werken en zal in de kortste tijd voor heel wat spanning en ongenoege in de maatschappij zorgen.	neen	neen	Het verminderen van voertuigkilometers sluit aan bij de bevordering van duurzame mobiliteitsopties, zoals wandelen, fietsen en het gebruik van openbaar vervoer. In het RMP willen we meer duurzame verplaatsingen, met als gevolg dat er minder autoverplaatsingen en minder voertuigkilometers zullen gegenereerd worden. Hierdoor verbetert onder andere de verkeersveiligheid, de verkeersleefbaarheid en het ruimtegebruik op de lokale wegen.
16/10/2023	31	j	burger	4.1.1.1 Fietsnelwegen: de aanleg van dergelijk fietsnelwegen is zeker een goede zaak, maar het ontbreekt geheel aan aangepaste signalisatie langs die "fietsnelwegen". "Snelweg" roept bij mij onmiddellijk enkele regels naar boven: wat is de maximum snelheid? Hoe omgaan met trage fietsers en snelle fietsers? Waarom staan er geen verkeersborden langs die fietsnelwegen, vooral waar ze een andere weg kruisen. Fietsers dwarsen na aan hoge snelheid en dikwijls zonder te kijken iedere weg want als erkende "zwakke" weggebruiker zijn ze bij een ongeval altijd juridisch beschermd ... Resultaat: er zijn zeer veel zeer gevaarlijke verkeerssituaties bijgekomen en dat terwijl men het aantal verkeersdoden wil beperken. Waarom staan er geen stopborden op de fietsnelwegen iedere keer dat ze een andere weg kruisen? Dat zou pas hun veiligheid verhogen.	neen	neen	In het RMP wordt niet ingegaan op de ontwerpregels van fietsnelwegen. Meer info over de ontwerpregels van fietsnelwegen is te vinden in het Vademecum fietsvoorzieningen: "https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/Vademecum%20Fietsvoorzieningen.pdf". In het vademecum wordt o.a. vermeld dat om de continuïteit van de fietsnelwegen te waarborgen kruisingen met het dragend wegennet bij voorkeur ongelijkgronds of lichtengeregeld gebeuren.
16/10/2023	31	k	burger	4.4.1.1 Nieuwe wagen-categorisering: Het is goed dat een dergelijke definitie bestaat, maar ik lees nergens wat dit dan voor consequentie heeft op de concrete weg-infrastructuur. Ik zou alvast beslissen dat regionale wegen en interlokale wegen geen dorpskernen of gemeentecentra mogen dwarsen. Deze wegen moeten allemaal buiten de dorpskernen en gemeentecentra passeren (zie de typische wegeninfrastructuur in Nederland). Daarvoor zullen op veel plaatsen stukken weiland en groen moeten opgeofferd worden, maar dat is een logische consequentie van een definitie. Dat zal een moeilijke pil worden voor de Groenen. Liever het gebruik van die wegen verzoenen met het leven in dorpskernen en gemeentecentra door de snelheid te beperken tot 50 en 30, wat een vlot regionaal en interlokaal verkeer belemmert, maw op die manier schiet de definitie zijn doel voorbij.	neen	neen	In het RMP wordt niet ingegaan op de ontwerpregels van het robuust wegennetwerk. De basisprincipes voor de inrichting van het robuust wegennetwerk vind je in de ontwerprichtlijnen robuust wegennetwerk op de website: https://wegenenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/robuust-wegennet.
16/10/2023	31	l	burger	Bij deze gelegenheid wil ik ook een andere zeer gevaarlijke situatie aankaarten: namelijk het feit dat fietsers in éénrichtingsstraten ook in de verkeerde richting mogen rijden. Door deze afwijking op het verkeersreglement achtten de fietsers zich ondertussen heer en meester van de éénrichtingsstraten. Het gevaar zit hem in het feit dat de bestuurder (die bij ons nog altijd links zit) van auto's die aan de linker kant geparkeerd staan, quasi onmogelijk kunnen zien of fietsers komen aangerezen in de "verkeerde" richting. Vooral degene die met een elektrische fiets rijden duiken plots op meestal rakelings langs de geparkeerde auto's. Dit zal zeker aanleiding geven tot meer ongevallen, hopelijk voor de betrokkenen zal het om licht ongevallen gaan.	neen	neen	Deze bezorgdheid is geen issue voor het regionaal mobiliteitsplan en is ook niet volledig correct. In sommige eenrichtingsstraten is het gevaarlijk om als fietser in beide richtingen te rijden. Daarom is fietsen tegen de richting in een eenrichtingsstraat enkel toegelaten wanneer dit is aangeduid door een onderbord M2 of M4.
16/10/2023	31	m	burger	Ik vraag me af of milieueffectenrapporten wel degelijk rekening houden met de gewone, modale burgers, de gewone, modale mens, of richt een dergelijk rapport zich enkel op de natuur in de enge betekenis, het groen en de wilde dieren. Ik heb dikwijls de indruk dat milieueffectenrapporten helemaal geen rekening houden met de behoeften van gewone, brave, modale burgers en enkel dogmatische eisen van drukingsgroepen aftoetsen. Ik vrees dat veel gewone, modale burgers knettergek worden van alle beperkingen en obstakels die opgelegd worden waardoor hun mentale gezondheid flink achteruit gaat, zij depressief worden en de democratie laten voor wat ze waard is. Voor mij zou deze overweging ook deel moeten uitmaken van het "effect op het milieu".	neen	neen	Het MER onderzoekt ook de mogelijke effecten de gezondheid van de mens en het ruimtegebruik door de mens. Deze receptoren hebben evenveel belang als de receptor biodiversiteit.
14/11/2023	32	a	gemeente Kruisem	Algemeen dient opgemerkt te worden dat het wel een (heel) ambitieus ontwerp regionaal mobiliteitsplan betreft (wat op zich niet verkeerd is) met belangrijke aannames waarbij de planhorizon in functie van de verschillende operationele doelstellingen in vraag wordt gesteld, rekeninghoudend met de verschillende (soms federale) actoren (en hun bestel beleid) die moeten betrokken worden en de financiële impact ervan op de verschillende actoren om uitvoering te geven aan de verschillende acties. Via monitoring (en evaluatie) is weliswaar een corrigerend mechanisme ingebouwd waarin achtergestelde projecten kunnen ingepast worden in de nieuwe investeringsbudgetten. Evenwel zal dit zijn impact hebben op de realisatiegraad van de acties die opgenomen zijn in de actietabel.	neen	neen	Er wordt akte genomen van deze bezorgdheid. Het regionaal mobiliteitsplan wordt niet beschouwd als een eindpunt, doch als een startpunt om te komen tot een kwaliteitsvol mobiliteitsbeleid, RMP p86. Het actieplan vormt de basis voor de monitoring van het regionaal mobiliteitsplan. De stand van zaken van de acties wordt jaarlijks gemonitord.
14/11/2023	32	b	gemeente Kruisem	Door de vele ongunstige adviezen op het ontwerp beleidsplan Ruimte van de provincie Oost-Vlaanderen "Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050" heeft de provincieraad in zitting van 06/09/2023 beslist om de voorlopige vaststelling van het ontwerp van het beleidsplan in te trekken, waardoor de provincie terug naar de tekentafel moet. Indien blijkt dat er grote aanpassingen nodig zijn aan het (nieuw vast te stellen) ontwerp beleidsplan ruimte van de provincie (streefdatum 2027) kan/zal dit ook een impact hebben op bv. de selectie van de kernen. Vandaar ook dat het ontwerp van regionaal mobiliteitsplan best als een dynamisch document wordt gelezen en kan inspelen op de veranderende (ruimtelijke) context. Er mag verwacht worden dat de bereikbaarheid/frequentie van de/alle geselecteerde lokale kernen door het aanvullend net hier meer op uitgewerkt is. De toetsing van de toekomstige mobiliteitsvisie dient in synergie te gebeuren met het aspect 'Ruimte'. Dit werd reeds aangekaart in ons advies over de synthesenota.	ja	ja	Er wordt akte genomen van deze opmerking. De verwijzingen naar het Provinciaal Beleidsplan Ruimte worden verwijderd uit het RMP.

Datum	CODE	Subcode	Adviesverlenende instantie	Inhoud (letterlijke passage)	verwerking in RMP nodig?	verwerking in plan-MER nodig?	antwoord / motivatie
14/11/2023	32	c	gemeente Kruiseem	Door de vele ongunstige adviezen op het ontwerp beleidsplan Ruimte van de provincie Oost-Vlaanderen "Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050" heeft de provincieraad in zitting van 06/09/2023 beslist om de voorlopige vaststelling van het ontwerp van het beleidsplan in te trekken, waardoor de provincie terug naar de tekentafel moet. Indien blijkt dat er grote aanpassingen nodig zijn aan het (nieuw vast te stellen) ontwerp beleidsplan ruimte van de provincie (streefdatum 2027) kan/zal dit ook een impact hebben op bv. de potenties van de verschillende bedrijventerreinen voor niet-verweefbare activiteiten. Vandaar ook dat het ontwerp van regionaal mobiliteitsplan best als een dynamisch document wordt gelezen en kan inspelen op de veranderende (ruimtelijke) context. Er mag verwacht worden dat de selectie van bedrijventerreinen met regionale impact inspeelt op de visie zoals opgenomen in het nieuwe ontwerp beleidsplan van de provincie of minstens de visie erop door de lokale besturen. De toetsing van de toekomstige mobiliteitsvisie dient in synergie te gebeuren met het aspect 'Ruimte'. Dit werd reeds aangekaart in ons advies over de synthesesnota.	ja	ja	Er wordt akte genomen van deze opmerking. De verwijzingen naar het Provinciaal Beleidsplan Ruimte worden verwijderd uit het RMP.
14/11/2023	32	d	gemeente Kruiseem	Belangrijke delen van het regionale vrachtroutenetwerk komen overeen met wegen waar vrachtverkeer tot dienst te betalen; het betreft o.a. de E40, de E17 en de N60, allen behorend tot het hoofdvrachtroutenetwerk. In navolging van het goedgekeurde ontwerp (voor een nieuw) Vlaams Energie en Klimaatplan, waarin is opgenomen om het netwerk dat belastbaar is met de kilometerheffing in 2024 uit te breiden, vraagt de vervoerregio om een sturend netwerk van tolwegen dat is afgestemd op het vrachtroutenetwerk waarbij: - De hoogste tol geldt op de routes die niet tot het vrachtroutenetwerk behoren; - De laagste tol (ideaal gratis) geldt op routes die wel tot het vrachtroutenetwerk behoren. De gemeente Kruiseem adviseert om een sterk en snel dwingend karakter van deze maatregelen mbt de tolwegen, aangezien anders het vrachtverkeer dreigt om alternatieve (niet-wenselijke) routes te zoeken waardoor de implementatie van het vrachtroutenetwerk zijn doel voorbij schiet.	neen	neen	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Het RMP ondersteunt de visie van Kruiseem (zie pagina 74).
14/11/2023	32	e	gemeente Kruiseem	Een regionale samenwerking is noodzakelijk waarbij handhaving wordt afgestemd over de verschillende politiezones van de vervoerregio heen, zodat de beleidsdoelstellingen die genomen worden voor de volledige vervoerregio ook daadwerkelijk afgedwongen worden.	neen	neen	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Het RMP ondersteunt de visie van Kruiseem (zie pagina 78).
13/11/2023	33	a	TEC	Aan Waalse kant werkt de "Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés (AOT)" sinds 2018 aan een programma voor de herinrichting van het openbaar vervoersnetwerk in Wallonië. De AOT heeft Wallonië "verdeeld" in herschikkingszones en past de buslijnen van het TEC-netwerk zone per zone aan, waarbij een zone een geheel van gemeenten is. Drie zoneherschikkingsprojecten hebben invloed op de Vlaamse Ardennen: • Zone Ath (gemeenten Ellezelles, Flobecq, Lessines, Ath, Brugelette, Chièvres, Boleoël). Deze zone heeft impact op de gemeenten Ronse, Frasnes, Leuze, Bernissart, Sily en Enghien: de implementatie van de aanpassingen aan deze lijnen zijn gepland voor de 2e helft van 2025; De routes en dienstregelingen zijn nu reeds gevalideerd. • Zone Soignies (gemeenten Soignies, Sily en Edingen): de aanpassingen van de lijnen zijn gepland voor 2028. Het project is nog niet gestart. Voor deze zone kan bijkomende info over de verbindingen tussen Vlaanderen en Wallonië gevraagd worden aan "transportpublic.mobilite@spw.wallonie.be". Studies tot de herschikking van dit gebied zouden in 2024/2025 moeten starten. Het is op dat moment dat de verplaatsingsstromen en verplaatsingsbehoeften in het gebied zullen worden bestudeerd en dat er workshops zullen worden georganiseerd door de AOT in aanwezigheid van de betrokken gemeenten. • Zone Doornik: de aanpassingen aan de lijnen in deze zone is gepland voor 2030. Het project is nog niet gestart. Voor deze zone kan bijkomende info over de verbindingen tussen Vlaanderen en Wallonië gevraagd worden aan "transportpublic.mobilite@spw.wallonie.be". Studies tot de herschikking van dit gebied zouden in 2026/2027 moeten starten. Het is op dat moment dat de verplaatsingsstromen en verplaatsingsbehoeften in het gebied zullen worden bestudeerd en dat er workshops zullen worden georganiseerd door de AOT in aanwezigheid van de betrokken gemeenten. PS: de regio Moeskroen/Komen zal net na de zone Doornik bestudeerd worden, met een geplande implementatie in 2031. Côté wallon, l'Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés (AOT) travaille depuis 2018 à un programme de redéploiement du réseau de transport en commun en Wallonie. L'AOT a « découpé » la Wallonie en zones de redéploiements et adapte les lignes de bus du réseau TEC zone par zone, une zone étant un ensemble de communes. Trois projets de redéploiements de zones touchent les Ardennes Flamandes (voir extrait de carte ci-dessous) : • Zone d'Ath (comprenant les communes Ellezelles, Flobecq, Lessines, Ath, Brugelette, Chièvres, Boleoël et impactant ces communes + Renaix, Frasnes, Leuze, Bernissart, Sily et Enghien) : la mise en œuvre d'adaptations de nos lignes est prévue au 2ème semestre 2025 et les itinéraires et horaires sont désormais validés. Si vous souhaitez recevoir des informations à propos de cette zone de redéploiement, nous pouvons organiser une rencontre par zone. Taanak	neen	neen	De info van de TEC (die vermeldt dat in de zone Ath in de 2de helft van 2025 lijnen herzien worden met o.a. impact in Ronse) wordt verwerkt in het RMP
13/11/2023	34	a	MORA Zottegem	-De haalbaarheid tegen 2030 lijkt bijzonder moeilijk. Hoe zal dit op lokaal vlak geïmplementeerd kunnen worden gezien de huidige ruimtelijke knelpunten -Fantasische doelstellingen maar lijkt niet haalbaar op basis van de huidige structuur -De financiële haalbaarheid lijkt ook zeer waarschijnlijk.	neen	neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. Ruimtelijke haalbaarheid van voorgestelde maatregelen moet op projectniveau verder worden uitgewerkt en bekeken. Financiële haalbaarheid hangt af van de budgetten (zie blz 80), onder verantwoordelijkheid van de resp. projectpartners.
13/11/2023	34	b	MORA Zottegem	Ook een speedpedelec moet zich aan de verkeersregels houden om dit te doen slagen.	neen	neen	Er wordt akte genomen van deze bezorgdheid.
13/11/2023	34	c	MORA Zottegem	Er zijn geen goede alternatieven voor het openbaar vervoer (specifiek de Lijn). De Lijn in onze streek is essentieel voor het regionaal mobiliteitsplan. Alles hangt af van het kunnen van de mens, waarbij geen alternatieven zijn uitgewerkt.	neen	neen	Er wordt akte genomen van deze bezorgdheid. In het RMP zijn wel duurzame alternatieven beschreven (o.a. gebruik van de fiets en het gemotoriseerd verkeer als deelsysteem).
13/11/2023	34	d	MORA Zottegem	De basis toegankelijkheid van het station in Zottegem is iets waarop er écht gehamerd moet worden. Niet alleen voor mensen die minder mobiel zijn maar ook veel klachten van mensen met een buggy, de verhoging van de perrons is eigenlijk een minimum voor iedere gebruiker. Er moet dringend een herinrichting komen. Op deze manier kan het station geen ruggengraat zijn voor het openbaar vervoer in onze regio. Toegankelijkheid voor mensen met een beperking is rampzalig in het station van Zottegem, moeilijke tot geen opstapmogelijkheden, een tweede tunnel met een helling zou een goede oplossing zijn, of eventueel een passerel met liften naar ieder perron.	neen	neen	De toegankelijkheid van de stations wordt aangekaart in hoofdstuk 4.2.2.4 op pagina 48. Ook is dit opgenomen in de actietabel (actie 23: "Verder realiseren van goed uitgeruste en toegankelijke treinstations")
13/11/2023	34	e	MORA Zottegem	Factoren om openbaar vervoer te laten slagen: Er moet voldoende aanbod zijn, het moet kwaliteitsvol, efficiënt, goed en laagdrempelig zijn. Er moet een hoge frequentie zijn. Die ambitie ontbreekt in het mobiliteitsplan.	neen	neen	Er zijn verschillende operationele doelstellingen opgenomen om te streven naar een kwaliteitsvol, efficiënt, goed en laagdrempelig openbaar vervoer. (OD2.1 De betrouwbaarheid en efficiëntie bedraagt voor alle cadanslijnen van (het kernnet en) aanvullend net 85% binnen de steden en 90% buiten de steden in 2030; OD5.1 Richting 2030 gebeurt de exploitatie van het regionaal openbaar vervoer maximaal met hybride, elektrische of waterstofbussen, om tegen 2035 volledig emissievrij te zijn.; OD6.1 De helft van alle haltes van het (kernnet en) aanvullend net zijn, waar ruimtelijk mogelijk, volledig autonoom toegankelijk tegen 2030. In het hoofdstuk 3.2.2 op pag 28 staan de principes van het openbaar vervoer waarbij frequentieverhogingen worden voorgesteld. Deze worden verder geconcretiseerd in hoofdstuk 4.2 op pag 37. In de actietabel zijn 11 acties opgenomen voor een beter het openbaar vervoer.
13/11/2023	34	f	MORA Zottegem	Er is vraag naar een bus die rijdt tot aan de centrale begraafplaats in Knutsegem. Graag bekijken met De Lijn welke mogelijkheden er zijn om dit te voorzien. Bijvoorbeeld op bepaalde dagen en vaste tijdstippen. Dit hoeft niet elke dag en ook niet elk uur van de dag te zijn.	neen	neen	Wij nemen akte van deze bemerking; de operationele uitwerking van de strategische keuzes gemaakt inzake de uitrol van basisbereikbaarheid (cfr. het o.v.-plan korte termijn) maakt echter geen deel uit van het openbaar onderzoek RMP.
13/11/2023	34	g	MORA Zottegem	Combimobiliteit: Het sociaal aspect en de toegankelijkheid ontbreekt. Mensen die geen gebruik maken van een app of pc worden 'uitgesloten'. De bereikbaarheid moet echt laagdrempelig zijn en voor iedereen toegankelijk om het openbaar vervoer zo optimaal mogelijk te maken.	neen	neen	Wij nemen akte van deze bemerking; de operationele uitwerking van de strategische keuzes gemaakt inzake de uitrol van basisbereikbaarheid (cfr. het o.v.-plan korte termijn) maakt echter geen deel uit van het openbaar onderzoek RMP.
13/11/2023	34	h	MORA Zottegem	Haalbaarheid elektrificatie: onvoldoende realiseerbaar.	neen	neen	Wij nemen akte van deze bemerking.
13/11/2023	34	i	MORA Zottegem	Concretere doelstellingen nodig op vlak van vermindering van autoverkeer waaruit nog meer acties kunnen voortvloeien. De auto zal altijd nodig blijven, maar doelgericht kunnen bepaalde verplaatsingen wel beperkt worden.	neen	neen	Als operationele doelstelling wordt de reductie met 15% voertuigkilometers door personen- en bestelwagens tegen 2030 (tov 2015) voorop gesteld (OD4.1)
13/11/2023	34	j	MORA Zottegem	Bij de stakeholdersessie ging het goederenvervoer via de N60 gaan en enkel lokaal vrachtverkeer op de N42. De N42 is al druk bezet, als al dan niet doorgaand vrachtvervoer langs daar zal rijden, zal dit erg belastend zijn. De expresweg (N45) tussen Aalst & Ninove zou beter benut worden voor zwaar vervoer.	neen	neen	Op pag 70 van het RMP wordt de categorisering van het vrachtroutenetwerk besproken. De N42 is geselecteerd als aanrijroute en niet als regionale vrachtroute of hoofdvrachtroute.

Datum	CODE	Subcode	Adviesverlenende instantie	Inhoud (letterlijke passage)	verwerking in RMP nodig?	verwerking in plan-MER nodig?	antwoord / motivatie
13/11/2023	34	k	MORA Zottegem	Flankerend beleid: Kleine afhaalpunten organiseren zodanig dat er weinig (zwaar) vervoer in het centrum moet rijden. Logische afhaalpunten in Zottegem zouden zijn; station, Z-park, Bevegense Vijvers, ...	ja	ja	Er wordt een extra subhoofdstuk (4.5.2.4) toegevoegd waarin het thema afhaalpunten wordt behandeld.
13/11/2023	34	l	MORA Zottegem	Flankerend beleid: -Principe 'laatste kilometer'. -Sensibiliseren. -Beperkingen met betrekking tot minder verkeersdoden: dit kan uniform gebeuren met alle steden en gemeenten.	neen	neen	In het RMP zijn er verwijzingen naar zowel de last mile (o.a. pag 50), sensibiliseren (o.a. pag 77) als naar beperken van verkeersdoden (o.a. pag 17)
13/11/2023	34	m	MORA Zottegem	Flankerend beleid: 1 duidelijk wegbeeld voor de volledige regio (bvb. door afstemming snelheidsregimes op de weginrichting).	neen	neen	Het RMP pleit voor uniforme weginrichting d.m.v. standaard inrichtingsprincipes naargelang de categorie van een weg (blz 54).
13/11/2023	34	n	MORA Zottegem	Een verplicht kader van prioriteiten waar gemeenten rekening mee moeten houden op hun eigen domein wanneer ze nieuwe wegen maken bv: stop principe wordt niet opgelegd, wegenontwerpen door het oog van een kind worden niet opgelegd, etc. Dat soort zaken ontbreekt in het plan waardoor alle gemeenten hun eigen ding kunnen doen en dit zorgt voor trage toestanden in Vlaanderen.	neen	neen	Het RMP biedt wel een kader voor gemeenten om prioriteiten te stellen (Vb1: prioriteiten voorop bij investeringen in het fietsnetwerk; Vb2: prioriteit op basis van de gevaarlijke punten) In de actietabel zijn eveneens prioriteiten bepaald. Het STOP-principe wordt vermeld in het hoofdstuk Parkeerbeleid op pag 76. Voor het ontwerpen van wegen moeten de gemeenten niet het RMP als bron gebruiken hiervoor zijn richtlijnen, vademeca en dienstorders opgemaakt als kader.
13/11/2023	34	o	MORA Zottegem	Er ontbreekt er een doelstellingenluik. Het is algemeen bekend dat de meeste verplaatsingen tussen 0-10 km met de auto gebeuren. Er zou onder andere daarvoor een doelstelling moeten gemaakt worden om het aantal kleine autoverplaatsingen te verminderen binnen de zoveel jaar en een stijging te zien in het openbaar vervoer.	neen	neen	De doelstellingen worden besproken in hoofdstuk 2 (vanaf pag 14). De Strategische doelstelling 1: ANDERS focust op het realiseren van een modal shift naar meer duurzame verplaatsingsmodi.
13/11/2023	34	p	MORA Zottegem	In het plan is veel engagement, maar geen kader om ermee aan de slag te gaan als gemeenten.	neen	neen	Het RMP biedt wel een kader voor gemeenten om prioriteiten te stellen (Vb1: prioriteiten voorop bij investeringen in het fietsnetwerk; Vb2: prioriteit op basis van de gevaarlijke punten). Voor het ontwerpen van wegen moeten de gemeenten niet het RMP als bron gebruiken hiervoor zijn richtlijnen, vademeca en dienstorders opgemaakt als kader.
13/11/2023	34	q	MORA Zottegem	Vraag om terug een provinciale commissie in te voeren waar wegendossiers worden voorgelegd.	neen	neen	Er wordt akte genomen van dit standpunt. Een project moet worden beoordeeld is geen onderdeel van het regionaal mobiliteitsplan. De methodologie wordt beschreven in decreten en ministeriële besluiten.
13/11/2023	34	r	MORA Zottegem	Het valt op dat bij de toegankelijkheid van de bushaltes toch de nadruk wordt gelegd op de nodige ruimte die moet aanwezig zijn om dit te realiseren. De nadruk ligt daar te veel op.	neen	neen	Er wordt akte genomen van deze bezorgdheid.
10/11/2023	35	a	burger	Na inzage van het ontwerp plan-Mer voor de vervoerregio Vlaamse Ardennen zie ik niet klaar hoe het openbaar vervoer in deze streek zal geregeld worden. Als ouderling neem ik iedere dag de bus naar het rustoord De Meerspoort in Oudenaarde. Nu hoor ik dat de regeling van het openbaar vervoer zal gewijzigd worden. Ik hoop dat er dan ook rekening zal gehouden met de senioren. Het zijn zij die het meest gebruik van van het openbaar vervoer. Die wonen meestal ook niet in de stadskern. Het zou misschien goed zijn om zoals vroeger een shuttle in te leggen die de buitenwijken van de stad verbindt met de stadskern, de nodige openbare plaatsen en ziekenhuizen en/of rusthuizen. Dit zou ook de economie ten goede komen want wie heeft er tijd om in de namiddag eens een terrasje te doen?	neen	neen	De operationele uitwerking van de strategische keuzes gemaakt inzaake de uitrol van basisbereikbaarheid (cfr. het o.v. plan korte termijn) maakt geen deel uit van het openbaar onderzoek RMP.
9/11/2023	36	a	burger	Echter vind ik in juli te realiseren doelstellingen geen vermelding over het fietsbaarder maken van de N465 (Geraardsbergse steenweg) om zo een veilige verbinding te maken tussen Oosterzele-dorp en Melle (fietsnelweg F417). Via deze route (Geraardsbergse steenweg) passeert dagelijks namelijk heel veel doorgaand verkeer (fietsers, auto's vrachtverkeer) voor woon-werkverkeer aan hoge snelheden maar ook veel recreatief fietsverkeer.	neen	neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. In het actieprogramma is op generieke wijze een maatregel voor verbeteren van de fietsinfrastructuur voorzien (actie nr 19). Het is niet mogelijk noch wenselijk alle projecten limitatief op te nemen.
16/11/2023	37	a	Gemeente Oosterzele	Het bestuur van onderschrijft uitdrukkelijk de voorgestelde afwijking van de basisprincipes op Regionale wegen om de N42 in te richten als een 2x2 baan met middenberm.	neen	neen	Wij nemen akte van van deze bemerking. Standpunten over het ontwerp van de weg worden niet in het RMP gemaakt (en worden er ook niet vermeld). Een regionale weg kan zowel ingericht worden als een 2x1 als een 2x2, hetgeen wordt bepaald in een door de PSG goed te keuren start- en projectnota, in consensus.
16/11/2023	37	b	Gemeente Oosterzele	Het bestuur vraagt uitdrukkelijk een directe afrit aan de site Balegro van de N42 mogelijk te maken	neen	neen	Wij nemen akte van van dit standpunt. De VVRR heeft de categorisering van de N42 geselecteerd als regionale weg. Het is de bevoegdheid van de wegbeheerder om de N42 her in te richten. Welke wegen al dan niet moeten aantakken op de N42 wordt in projectstuurgroepen van het eigenlijke project besproken.
16/11/2023	38	a	Provincie Oost-Vlaanderen	Het Regionaal Mobiliteitsplan werd afgestemd op het in opmaak zijnde beleidsplan Ruimte Oost-Vlaanderen. Dit beleidsplan werd intussen ingetrokken waardoor het toekomstige mobiliteitsplan terugvalt op het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan en en het voorontwerp beleidsplan. Het ontwerp dient hier mee rekening te houden.	ja	ja	De verwijzing(en) naar 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050' worden verwijderd
16/11/2023	38	b	Provincie Oost-Vlaanderen	De Provincie adviseert verder om de strategische doelstellingen goed op te volgen 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, maar ook wordt voldoende betrokkenheid van de lokale besturen gevraagd, bijvoorbeeld ook met de respectievelijke raden daarvan.	neen	neen	We nemen akte van deze aanbeveling.
16/11/2023	39	a	TreinTramBus	Elke regio heeft mobiliteitsproblemen waarvan oorzaken en oplossingen (vooral) op bovenregionaal niveau liggen: - de verdere toename van het auto- en vrachtwagenverkeer met bijhorende problemen qua milieu, leefbaarheid, congestie en verkeersveiligheid; - het ontbreken van maatregelen om een modal shift naar duurzaam vervoer te realiseren, zoals de invoering van rekeningrijden voor personenwagens; - het ontbreken van maatregelen en investeringen om duurzame en efficiëntere vervoerswijzen te bevorderen; - de lacunes in het spoorvervoer, afhankelijk van het federale spoorbeleid en de NMBS; - de harde gewestgrens bij streekvervoer (TEC); - de verdere toename van salarisswagens gestimuleerd door fiscale gunstmaatregelen; - het gebrek aan integratie van de OV-tarieven op Vlaams en federaal niveau; - de toenemende parkeerproblemen bij gebrek aan een sturend parkeerbeleid; - de ruimtelijke ordening die autogebruik vaak stimuleert in plaats van beperkt.	neen	neen	We nemen akte van deze bemerking.
16/11/2023	39	b	TreinTramBus	De vervoersregio Vlaamse Ardennen kent niet alleen veel interne verplaatsingen, maar tegelijk een grote vervoersvraag naar de vervoersregio's Kortrijk, Gent, Aalst en Vlaamse Rand. In tweede instantie zijn ook de gewestgrensoverschrijdende verplaatsingen belangrijk. Samenwerking met de naburige vervoersregio's en met het Waals Gewest is dan ook noodzakelijk om ongewenste coördinatieproblemen en effecten te vermijden. Er is een actieve dialoog nodig met de NMBS om interregionale spoorplannen te maken. Het is immers onmogelijk om een samenhangend treinnet op te bouwen op basis van de vragen van een lappendeken van de 15 Vlaamse vervoersregio's én de andere gewesten.	neen	neen	We nemen akte van deze aanbeveling.

Datum	CODE	Subcode	Adviesverlenende instantie	Inhoud (letterlijke passage)	verwerking in RMP nodig?	verwerking in plan-MER nodig?	antwoord / motivatie
16/11/2023	39	c	TreinTramBus	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. De toename van het netwerk na de coronapandemie biedt in deze een kans om de pieken af te vlakken en met het openbaar vervoer in te spelen op een diverser doelpubliek dan de scholier/student en pendelaar. Vanuit kwalitatief oogpunt moeten we ernaar streven meer keuzeruzigers aan te trekken. Dat kan enerzijds door een beleid dat autobedrijf niet langer stimuleert (rekeningrijden, uitfasen van de salariswagens), maar moet in de eerste plaats gebeuren door sterk in te zetten op kwaliteit, betrouwbaarheid en flexibiliteit (doorstroming, frequentie en amplitude). De investeringen en plannen voor het openbaar vervoer zijn op korte termijn niet toereikend om de door de Vlaamse Regering gewenste modale 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, het afbouwen van salariswagens en ambitieuze bouwshift. Ook de investeringen in de spoorinfrastructuur en het treinaanbod heeft de regio niet zelf in handen.	neen	neen	We nemen akte van deze bemerking; de optimalisatie van het openbaar vervoer is beschreven onder 4.2, het ondersteunende flankerende beleid onder 4.6
16/11/2023	39	d	TreinTramBus	Treinnet: ambitieus maar ook realistisch? TreinTramBus vindt het positief dat de vervoersregio Vlaamse Ardennen het openbaar vervoer (naast wandelen en fietsen) een essentieel onderdeel laat zijn om de beoogde modale shift te bereiken. TrainTramBus vindt het goed dat de vervoersregio het openbaarvervoernetwerk als één geheel ziet en dus ook het treinnetwerk gedetailleerd betrekt in het streefbeeld voor 2030. De lijst met gewenste spoorverbeteringen is tamelijk ambitieus. Over hoe dit allemaal in concreto zal aangepakt worden blijft TrainTramBus wat op zijn honger zitten, aangezien de NMBS geen deel uitmaakt van de VRR. TrainTramBus hoopt dat dit niet louter een wenslijst zal blijven, maar dat concrete acties worden genomen om de verbeteringen ook te realiseren. Een eerste verbetering komt er al in december 2024, want dan gaat de trein Gent – Oudenaarde – Ronse ook op zondag om het uur rijden.	neen	neen	We nemen akte van deze bezorgdheid.
16/11/2023	39	e	TreinTramBus	De spoorlijn Aalst – Burst (lijn 82) ligt strikt genomen buiten de vervoersregio Vlaamse Ardennen, maar kan er een link mee krijgen. De lijn is niet geëlektrificeerd, rijdt niet buiten de schoolperiodes en kent een daarmee samenhangend laag gebruik. Er zijn momenteel geen treinen die doorrijden van de lijn Aalst – Burst naar Zottegem en Oudenaarde. Het inleggen van treinen die verder doorrijden, kan deze lijn aantrekkelijker maken. Elektrificatie van deze korte lijn is daarvoor niet noodzakelijk. In de toekomst zal de NMBS over rollend materieel beschikken dat zowel elektrisch kan worden aangedreven als op batterij.	neen	neen	Wij nemen akte van deze bemerking. Er wordt een alternatief aangeboden via het aanvullend net. Namelijk buslijn "Aalst - Erpe Vijfhuizen - Burst - Zottegem" met een cadans van 60'. De vervoersregio Aalst neemt verdere initiatieven omtrent deze lijn.
16/11/2023	39	f	TreinTramBus	TreinTramBus is blij dat de vervoersregio het belang van de knooppunten Oudenaarde en Geraardsbergen inzet waar treinen elkaar kruisen op het symmetriedictip ("spiluur") x.00 of x.30, waardoor bussen goed op de treinen (zouden) kunnen aansluiten. TrainTramBus adviseert de vervoersregio om het project Integrato (https://www.integrato.be) te bestuderen dat het openbaar vervoer efficiënt wil organiseren met goede aansluitingsknopen als basis. Het is immers van belang dat het volledige openbaarvervoernet wordt georganiseerd in functie van goede aansluitingsknopen waarbij treinen en bussen elkaar op hetzelfde moment treffen en betrouwbare aansluitingen tussen alle modi en lijnen mogelijk zijn. In die zin is het belangrijk dat de vervoersregio inzet dat het louter verhogen van frequenties niet automatisch betekent dat er ook goede overstappen ontstaan. Ook met frequentere lijnen blijft het belangrijk dat deze elkaar treffen in aansluitingsknopen. Stel dat nu een trein aankomt drie minuten nadat de bus die elk uur rijdt, vertrokken is. Een frequentieverhoging naar een halfuurdienst betekent dan hoogstens dat de wachttijd van 57 minuten naar 27 minuten daalt. 27 minuten is nog steeds een veel te lange wachttijd om een aantrekkelijke overstap te kunnen zijn. Wanneer trein en bus elkaar treffen in een aansluitingsknoop zorgt dit voor een vlotte overstap. Frequentieverhogingen zouden ervoor moeten zorgen dat deze aantrekkelijke overstap meermaals per uur kan gerealiseerd worden. TrainTramBus raadt aan niet alleen naar de treinstations te kijken, maar ook naar andere plaatsen waar belangrijke buslijnen elkaar kruisen en aansluitingsknopen mogelijk zijn om zo veel meer verplaatsingsmogelijkheden te kunnen realiseren. Enkele voorbeelden: • Sint-Lievens-Houtem (lijnen 25, 45 en 49), • Kruishoutem (lijnen 59 en 83), • Brakel (lijnen 20 en 30).	neen	neen	We nemen akte van deze aanbeveling. Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. De operationele uitwerking van de dienstregeling voor het treinverkeer maakt daar geen deel van uit.
16/11/2023	39	g	TreinTramBus	Om een overstap tussen diverse modi vlot te laten verlopen is niet alleen een aansluiting met korte wachttijd nodig. Ook tariefintegratie is een essentieel onderdeel van een vlotte overstap. Het feit dat je opnieuw moet betalen voor een traject met de bus na een treinreis werkt ontmoedigend. TrainTramBus vraagt de vervoersregio mee actief te pleiten voor een landelijke tariefintegratie. In die zin is TrainTramBus blij dat het vervoer op maar alvast (grotendeels) toegankelijk is met tarieven van De Lijn. Dit zou anders gezegd hebben voor een grote kwaliteitsachteruitgang. TrainTramBus wijst ook op het belang van een gemeenschappelijke ingangsdatum van dienstregelingen. Bij de NMBS is dat altijd de tweede zondag in december, terwijl dat bij De Lijn zeer variabel is.	ja	ja	Wij nemen akte van deze bemerking. Het voorstel zal worden toegevoegd aan de visietekst betreffende tariefintegratie (H.4.6.3).
16/11/2023	39	h	TreinTramBus	De vervoersregio stelt vast dat de commerciële snelheid en efficiëntie van de buslijnen al erg hoog ligt, waardoor er minder nood is aan doorstromingsmaatregelen. TrainTramBus raadt aan te onderzoeken of er rittijdwinst kan behaald worden op de trajecten waar aansluitingsknopen net gemist worden. Zo denken we aan lijn 61 Oudenaarde – Ronse die in Ronse aankomt net nadat de trein vertrekt. Een ander voorbeeld is lijn 30 Oudenaarde – Geraardsbergen die tijdens de spits soms zowel te Oudenaarde als Geraardsbergen de treinknoop mist omwille van een langere rijtijd door het drukke verkeer.	neen	neen	We nemen akte van deze aanbeveling. Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. De operationele uitwerking van dienstregelingen voor het busverkeer dat moet verknopen met het treinverkeer maakt daar geen deel van uit.
16/11/2023	39	i	TreinTramBus	Het valt op dat vervoersregio inzet op het versterken van de buslijnen uit het openbaarvervoerplan korte termijn en geen of nauwelijks initiatieven neemt voor nieuwe buslijnen. Ook buslijnen die op korte termijn verdwijnen of verdwenen door de budgetneutraliteit voor het OV-plan korte termijn komen niet terug. TrainTramBus adviseert volgende missing links in te vullen met volwaardige buslijnen: • Ninove – Lierde – Brakel, • Ninove – Aspelare – Zottegem. TrainTramBus adviseert ook opnieuw een doorgaande lijn te creëren tussen Zottegem en Gavere. Het splitsen van deze lijn te Meilegem zorgt voor vermijdbaar comfortverlies. Het feit dat het ene lijnedeel deelt uitmaakt van Vervoer op Maat en het andere behoort tot het aanvullend net mag geen argument zijn. TrainTramBus is wel tevreden dat er aandacht is om lijn 20 Zottegem – Brakel – Ronse opnieuw te versterken tussen Brakel en Ronse.	neen	neen	In het KT-OV-plan zijn de openbaar vervoersrelaties onderzocht op basis van het intrinsiek potentieel. Op basis van deze oefening werd beslist om geen bediening te voorzien tussen Ninove – Lierde – Brakel of Ninove – Aspelare – Zottegem in het reguliere net.
16/11/2023	39	j	TreinTramBus	TreinTramBus vindt het spijtig dat er in het plan voor openbaar vervoer nauwelijks aandacht is voor (nieuwe) gewestgrensoverschrijdende lijnen naar Wallonië. Er is zelfs geen aandacht voor de bestaande TEC-lijnen die Ronse bedienen.	ja	ja	We voegen de info over de TEC toe aan het RMP
16/11/2023	39	k	TreinTramBus	Het aanlegtempo van de Hoppinpunten ligt momenteel erg laag, bv. slechts 85 van de ongeveer 2000 Hoppinpunten in Vlaanderen zijn opgeleverd. Een snelle inhaalbeweging naar het toegankelijk maken van haltes, beginnend met de belangrijkste, is dringend nodig. Het installeren van een eenvoudige Hoppinzuil biedt geen enkele meerwaarde wanneer er geen opvolging is van bijvoorbeeld de beschikbaarheid van deelfietsen.	neen	neen	We nemen akte van deze bezorgdheid.
16/11/2023	39	l	TreinTramBus	De vervoersregio wil voorzien in deelfietsen waarbij er in iedere (deel)gemeente slechts één deelfietspunt is, meestal aan het station. TrainTramBus adviseert zeker in grotere steden zoals Oudenaarde, Zottegem of Geraardsbergen een deelfietspunt te voorzien zowel aan station als in het centrum.	neen	neen	De vervoersregio heeft beslist tot de uitrol van de deelfietsystemen als onderdeel van het vervoer op maat. Hiervoor zijn 12 locaties geselecteerd (zie pag 40 van het RMP). Op pag 35 van het RMP staat: "Bij een succesvol gebruik kan een verdere uitbreiding overwogen worden, net als de implementatie van andere deelfietsystemen".

Datum	CODE	Subcode	Adviesverlenende instantie	Inhoud (letterlijke passage)	verwerking in RMP nodig?	verwerking in plan-MER nodig?	antwoord / motivatie
16/11/2023	39	m	TreinTramBus	Op te merken valt verder dat steps of deelfietsen niet zijn 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. Haltes moeten meer in de nabijheid liggen van de woonplaats van de gebruikers en ze moeten ook voldoende frequent bediend worden.	neen	neen	We houden rekening met de bezorgdheid om ouderen en mensen met een beperking een voor hun goed alternatief voor de auto te bieden. Doch bij basisbereikbaarheid wordt er niet vertrokken van het aanbod, maar vanuit de vraag. Er wordt uitgegaan van het basisprincipe dat belangrijke plaatsen en diensten (zoals scholen, handelskernen, cultuurcentra, ...) beter bereikbaar moeten worden. Er wordt gestreefd naar een efficiënter openbaar vervoer (rechtgetrokken en snellere O.V. lijnen). Op plaatsen waar er minder vraag is naar openbaar vervoer komt er flexvervoer.
16/11/2023	39	n	TreinTramBus	Hoewel we allemaal voetgangers zijn, komen ze in de plannen nauwelijks aan bod. Door te focussen op de fiets wordt de voetganger vaak verdrongen. We vragen voor voetgangers: - het opwaarderen op korte termijn van de vele vervallen voetpaden met aandacht voor een effen oppervlak zonder helling aan opritten, schuine boorden bij oversteken, obstakelrijde breedte van minstens 1 m (cf. Vlaamse Bouwverordening); - het op korte termijn realiseren van ontbrekende veilige en aangename looproutes naar OV-haltes en -knooppunten. Met name in bedrijvzones en langs sommige gewestwegen ontbreken vaak trottoirs; - het verplaatsen van obstakels op smalle voetpaden zoals verlichtingspalen, verkeersborden, enz.; - het beter afstemmen van verkeerslichten om wachttijden aan een oversteekplaats tot een minimum te herleiden.	neen	neen	Zie pag 9 van het RMP: Naast het regionale mobiliteitsplan zijn er nog twee niveaus waarop mobiliteit wordt geregeld. Boven het RMP staat de Vlaamse mobiliteitsvisie 2040, die richting geeft voor het hele Vlaamse gewest. En onder het regionale mobiliteitsplan staat het lokaal mobiliteitsplan, wat op niveau van een of meer gemeenten het vervoerskader invult. Het is op het niveau van een gemeentelijk mobiliteitsplan dat focus op voetgangersverkeer gelegd wordt.
10/11/2023	40	a	VVR Vlaamse Rand	De VVR Vlaamse Rand heeft binnen de fietsnetwerken (FSW, BFF,...) een nieuwe verbinding FSW Halle – Edingen – Geraardsbergen voorzien. Hiervoor werd ook met het Waals Gewest overleg gepleegd over de bereidheid om deze verbinding te onderzoeken met een positieve uitkomst. De vraag is dan ook om deze verbinding in het RMP van de VVR Vlaamse Ardennen nog toe te voegen aan het plan	ja	ja	Het voorstel zal worden toegevoegd aan het gewenste fietsnetwerk.
16/11/2023	41	a	burger	Wie hier gewijs wil geraken is enkele uren zot, ten minste, zo heb ik het ervaren. Het ontbreekt dacht ik aan een beknopte krachtige uitleg van de visie op korte en lange termijn. MER rapporten zijn ellenlang en zijn voer voor specialisten die dikwijls te weinig voeling hebben met de realiteit op straat.	neen	neen	We nemen akte van deze bemerking. Van het MER is een niet technische samenvatting opgemaakt
16/11/2023	41	b	burger	Ik merk de veel te grote focus op het wegverkeer: vb de N60 een de N42 moeten zorgen voor het grootste deel van het vrachtverkeer naar en van Ronse, Geraardsbergen, Zottegem en zelfs Oudenaarde (gelegen aan de Schelde). Waarom de denk oefening niet maken van goederentrakia via een goederenspoor en laad/losplaatsen voor containers aan het spoor?	neen	neen	Dit is onderzocht in het RMP zie pag 68: "De (kost)structuur van vervoer via het spoor is echter zodanig dat deze enkel rendabel/potentieel interessant is wanneer het over (zeer) grote hoeveelheden gaat en wanneer de herkomst of bestemming van de goederen ook nabij een spoorlijn zijn gelegen. De bedrijven(terreinen) en de spoorinfra zijn in de bestaande toestand echter onvoldoende op elkaar gematched"
16/11/2023	41	c	burger	Ik heb in het kader van RondRonse geplaatst voor goederentrakia via het spoor naar Klein-Frankrijk, gunstig gelegen voor spoor aansluiting. Nu is Klein Frankrijk min of meer ten dode opgeschreven want slecht bereikbaar via de N60. Men wil een fietsnelweg (prestigie project, voor wie?) aanleggen naast het spoor naar Ronse, en hypothekeert daarmee volledig een tweede spoor (nodig als we ook goederen willen transporteren) en daarmee ook de toekomst van een Modal Shift voor goederen, terwijl de N60 een echte gevaarlijke verkeersruo is, waar fietsers niet gewent zijn.	neen	neen	Volgens het gewestplan ligt er agrarisch gebied en woonuitbreidingsgebied tussen het bedrijventerrein Klein Frankrijk en de spoorlijn. De spoorlijn is nu dus niet rechtstreeks aangevat op de bedrijven gelegen in Klein-Frankrijk. Er wordt verwezen naar de fietsnelweg die uitbreiding van het spoor hypothekeert. Doch er zijn andere knelpunten (zoals spoortunnel voor enkelspoor) die een aanleg van een tweede spoor veel meer bemoeilijken.
16/11/2023	41	d	burger	voor fietsprojecten te veel aandacht op de prestigeprojecten Fietsnetwegen en 'bovenlokaal' fietsnet, veel te weinig op het 'gewoon, functioneel (winkelen, sociaal leven...), recreatief (geen wielertoeristen)...' fietsen in de dorpen en kleine steden, met grote aandacht voor het woon-school-werk-verkeer per fiets. Het gewoon, functioneel fietsen wordt nog altijd veel te weinig bevorderd, mede door de te grote aandacht voor het wegverkeer (bv federale premie van 5000,00 € voor elektrische wagens). De bevolking moet opgeroepen worden veel minder per auto (comfort) te rijden voor kleine afstanden die het meest frequent zijn.	neen	neen	We nemen akte van deze bezorgdheid. De vervoerregio onderschrijft de Vlaamse Ambitie van 40% verplaatsingen met duurzame modi in 2030 (zie pag 15 van het RMP). Lokale verplaatsingen kunnen onderzocht worden in het lokale gemeentelijke mobiliteitsplan. In het RMP focussen we vanaf pag 30 op het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk. Dit netwerk heeft tot doel om goede fietsverbindingen te voorzien naar de voornaamste attractiepolen.
16/11/2023	41	e	burger	De fietsnelweg Ronse-Oudenaarde (prioritair? neen!), de fietsersbrug over de N60 zoals beslist, in Oudenaarde-Leupegem, terwijl 750 m verderop een weinig gebruikte tunnel ligt, en het ontbreken van een oversteek voor fietsers over de N60 in Eke.	neen	neen	Binnen het RMP zijn prioriteiten vastgelegd. Een van de prioriteiten is het wegwerken van missing links op het fietsnetwerk (zie pag 33). De fietsbrug in Oudenaarde over de N60 hoort bij deze prioriteiten en is de missing link van de fietsnelweg tussen Oudenaarde Kluisbergen en Kortrijk.
16/11/2023	41	f	burger	Woon-werk verplaatsingen: de meesten naar Brussel? Voorbeeld: de hoofdzetel met studiediensten van de NMBS komt in een mammoet gebouw aan Bsl-Zuid, terwijl de studiediensten (ca 3600 personen) best ca 90% naar de gewesten kunnen gaan. Ons BPOM voorstel was een (of twee) cel in West-Vlaanderen (vb Brugge) van 1800 (of 2 x 900) pers. En ook een in Wallonië.	neen	neen	We nemen akte van deze bezorgdheid. Het RMP13 geen ruimtelijk plan met voorstellen voor herlocatie.
16/11/2023	41	g	burger	Treinen: Openbaar spoor vervoert te weinig focus op collectief/openbaar vervoer: ik zoek tevergeefs plannen voor een station/halte met mobipunt in Etikhove en waarom niet een halte te Ename. Zie ook pdf Zuid-oost kant Oudenaarde-2	neen	neen	In het RMP wordt het NMBS vervoersplan 2023-2026 overgenomen (blz 37) en wordt een voorstel geformuleerd voor uitbreiding van frequentie- en amplitude (blz 46-46), met aandacht voor de infrastructuur (blz 47-49). Op basis van vervoerspotenties is binnen de logica van een gelaagd netwerk een voorstel uitgewerkt. Hierbij werd de noodzaak van (her)opening van treinhaltens te Etikhove of Ename niet aangetoond.
16/11/2023	41	h	burger	Treinstations moeten aantrekkelijke plaatsen zijn, bemand, en met een minimum aan horeca, graag met Blue-bike fietsen (veel meer reclame en maken voor Blue-bike!) en duidelijke 'wervende' (= aantrekkelijke) informatie voor het openbaar vervoer. Vroeger was er het spoorboekje, nu wordt er te weinig ruchtbaarheid gegeven aan het digitaal bestaan om de reisweg samen te stellen. 'Verkoop' aub de mogelijkheden van spoor vervoer!	neen	neen	We nemen akte van deze bezorgdheid. In het RMP hebben we 12 stationslocaties geselecteerd als Hoppinpunt. De geselecteerde stations zullen ingericht worden volgens de ontwerprijzer Hoppinpunten.
16/11/2023	41	i	burger	Haal aub het maximum uit het spoor! Oude spoorlijnen verdienen soms meer dan fietspaden te worden als er nog potentieel in zit voor goederen (en reizigers) vervoer. Te bestuderen voorbeelden: Puurs-Dendermonde, Oudenaarde Kluisbergen(-Kortrijk) (met industriezone Ruien, (Avelgem...Zwevegem...Kortrijk). Gent-Ronse voor goederen, Ronse-Leuze voor goederen en reizigers. Anders moet er teveel verkeer langs de N60 en de E429. Met containers kan er efficiënt geladen en gelost worden: vb in Industriezone Klein Frankrijk	neen	neen	In het RMP zijn voormalige spoorwegbeddingen niet onderzocht om deze als goederenspoor om te vormen. Doch de (kost)structuur van vervoer via het spoor is echter zodanig dat deze enkel rendabel/potentieel interessant is wanneer het over (zeer) grote hoeveelheden gaat en wanneer de herkomst of bestemming van de goederen ook nabij een spoorlijn zijn gelegen. Op basis van eerste inschattingen lijkt het herbruiken van voormalige spoorwegbeddingen om bestaande bedrijventerreinen te ontsluiten veel te ingrijpend.
16/11/2023	41	j	burger	Ik ben het eens over het principe van 'corridors' voor goederenvervoer op grote schaal over de weg en ook via het spoor(nu onbestaande!). Ik ben het eens over het principe van overstappen aan mobipunten. Voorbeeld: de 'De Lijn' bussen in Oudenaarde rijden bijna leeg in de daluren. Laat ze aantakken/aansluiten aan de spoorwegstations (= mobipunten), waar elk uur (lieftst half uur) een trein voorbijkomt. Dat voorkomt hele ritten met bijna lege bussen, gedurende het grootste deel van de dag.	neen	neen	Er wordt akte genomen van deze vermelding.
16/11/2023	42	a	SPW	Zie "Au sujet des objectifs opérationnels" - tweede paragraaf : bezorgdheid voor grensoverschrijdende effecten Rond Ronse in relatie tot doelstelling OD4.1	neen	neen	In hoofdstuk 5,5 van het MER worden mogelijke grensoverschrijdende effecten op niveau van het strategisch plan beschreven. De effecten van het concrete plan Rond Ronse maken geen deel uit van voorliggende plan, daar ze reeds beslist beleid betreffen en deel uitmaken van de referentiesituatie.
16/11/2023	42	b	SPW	Zie "Au sujet de la thématique vélo" - eerste paragraaf : fig 10 aanvullen	ja	ja	Wij nemen akte van deze bemerking. Het voorstel zal worden toegevoegd aan het gewenste fietsnetwerk.
16/11/2023	42	c	SPW	Zie "Au sujet de la thématique transport et commun"	ja	ja	In Wallonië wordt de exploitatie van het openbaar vervoer zonaal geïntegreerd. Aangrenzend aan de VVR Vlaamse Ardennen grenzen de zones Tournai, Ath en Soignies. Het bestaande aanbod van de TEC met haltes in de vervoerregio (te Ronse) bestaat uit de expresslijnen E41 (Tournai) en E42 (Péruwelz), de gecandideerde lijnen 87 (Engihien) en 97 (Tournai), en de lijnen met functionele bediening 86b (Leuze) en 463 (Tournai). Op korte termijn (2025) wordt het aanbod in de zone Ath (lijn 87) aangepast, met o.m. het invoeren van een expresslijn tussen Ronse en Lesines (met uitlenging tijdens de splits naar Engihien). Op middellange termijn worden aanpassingen in de zones Soignies en Tournai onderzocht. Expresslijnen vormen een aanvulling op het spoorwegaanbod, en bieden snelle en comfortabele verbindingen tussen steden (onderling) en belangrijke attractiepolen.
16/11/2023	42	d	SPW	Zie "Au sujet des mobipôles" : pleidooi om Ronse als interregionaal Hoppinpunt te selecteren	neen	neen	Er wordt akte genomen van deze bemerking. De hoppinpunten werden in samenspraak met de lokale besturen geselecteerd, en door de VVR bekrachtigd, op basis van het huidige OV-gebruik en het (toekomstige) overstappotentieel enerzijds, en op basis van de ruimtelijke context (nederzettingenstructuur) anderzijds (blz 50).
16/11/2023	42	e	SPW	Zie "Au sujet du trafic motorisé de personnes : bezorgdheid voor grensoverschrijdende effecten	neen	neen	In hoofdstuk 5,5 van het MER worden mogelijke grensoverschrijdende effecten op niveau van het strategisch plan beschreven. De effecten van het concrete plan Rond Ronse maken geen deel uit van voorliggende plan, daar ze reeds beslist beleid betreffen en deel uitmaken van de referentiesituatie.
16/11/2023	42	f	SPW	Zie "Au sujet du transport routier de marchandises" : bezorgdheid voor grensoverschrijdende effecten	neen	neen	In hoofdstuk 5,5 van het MER worden mogelijke grensoverschrijdende effecten op niveau van het strategisch plan beschreven. De effecten van het concrete plan Rond Ronse maken geen deel uit van voorliggende plan, daar ze reeds beslist beleid betreffen en deel uitmaken van de referentiesituatie.
16/11/2023	43	a	burger	Hoe worden de plannen van de verschillende regio's tov elkaar afgestemd?	neen	neen	Binnen de werking van de Vlaamse administraties en de vervoerregio's wordt de afstemming gegarandeerd

Datum	CODE	Subcode	Adviesverlenende instantie	Inhoud (letterlijke passage)	verwerking in RMP nodig?	verwerking in plan-MER nodig?	antwoord / motivatie
16/11/2023	43	aa	burger	pag 78: Groepsaankopen op regionaal of provinciaal niveau en niet op niveau van een lokaal bestuur	neen	neen	Een groepsaankoop is een gezamenlijke aankoop. In het hoofdstuk op pag 78 kunnen meerdere gemeenten uit de vervoerregio Vlaamse Ardennen (of zelfs een ruimer gebied dan de vervoerregio) samen onderhandelen om betere voorwaarden te krijgen voor een aankoop (zoals bijvoorbeeld personeelsfietsen, deelwagens, straatmeubilair, groene stroom, ...). Zo'n groepsaankoop kan ook op regionaal (of ruimer gebied) gebeuren.
16/11/2023	43	ab	burger	pag 82: Welke instantie gaat deze broodnodige samenwerking tussen de betrokken partners coördineren. Elke partner apart binnen hun beleidsdomein gaat niet lukken als dit op uitvoeringsniveau niet wordt gecoördineerd (bv timing, budget allocatie,...)	neen	neen	Door het opmaken van de actietabel (zie pag 89) met trekkers en betrokken actoren worden de acties onderling afgestemd. De timing is o.a. een leidraad voor al de actoren. Het is binnen de schoot van de VVRR dat de acties onderling afgestemd worden.
16/11/2023	43	ac	burger	pag 15/16: 2.2.1.1 - Grootste potentieel ligt bij verplaatsingen te voet en met de fiets in combinatie met een sterk openbaar vervoer. >> aan welke kost en ten koste van wat?	neen	neen	"Het aandeel duurzame modi moet voor heel Vlaanderen toenemen tot minstens 40%." Dit is een doelstelling uit het Vlaams regeerakkoord 2019-2024. Op basis van onderzoek blijkt dat zonder bijkomende inspanningen deze operationele doelstelling in 2030 niet gehaald wordt BUA (Business as usual) voorspelt slechts een aandeel duurzame modi van 35,2%. Het uitvoeren van het actieprogramma van het regionaal mobiliteitsplan zal bijdragen tot de gewenste modal shift. Dit wordt o.a. geïllustreerd aan de hand van road maps (zoals deze op pag 82). In de actietabel is een inschatting op het investeringsbudget gegeven.
16/11/2023	43	b	burger	p12: Hoe werden de leden van de peergroepen geselecteerd (vrijwilligers?, experten?,...)	neen	neen	Er werden vier peergroepssessies georganiseerd: één met mensen met een mobiliteitsbeperking (Kind en Gezin, OKRA, OCMW, Mobar, ...), één met jongeren (via scholen), één met mensen met ervaring in woonwerkverkeer (FBAA, Febetra, Fietsersbond, TLV, Solva, vzw Reizigersbond, ...) en één met Waalse stakeholders
16/11/2023	43	c	burger	p16: SD1 - SD2: De uitdagingen op vlak van fiets en andere actieve modi is op het platte land en per voorbereiding in het gans Vlaanderen moeilijker aan te pakken dan in het buitenland door de 13000km aan lintbebouwing. Moeilijker traject om op die zones voetpaden en fietspaden aan te leggen. Via ontginning is traag, duur en politiek niet populair. Hoe wordt dit vertaald naar de lokale omgeving => worden daarvoor middelen vrijgemaakt?	neen	neen	In het RMP staat een algemene actie 32 "implementeren van de interlokale mazen". De wegbeheerders (veelal de gemeenten) staan hier voor in en moeten dit begroten met het huidig toegewezen budget.
16/11/2023	43	d	burger	p17: Het plan bevat GEEN ENKELE doelstelling rond voetpaden of het zich veilig te voet kunnen verplaatsen: ook voetgangers zijn deel van dit verhaal, maar in de Vlaamse Ardennen is zich verplaatsen TE VOET, zelfs in en rondom kernen, een levensgevaarlijke onderneming. Overigens, punt 2.2.3.2 omvat een doelstelling omtrent het halveren van doden (voetgangers), maar hiervoor wordt niets in de tekst vooropgesteld.	neen	neen	Zie pag 9 van het RMP: Naast het regionale mobiliteitsplan zijn er nog twee niveaus waarop mobiliteit wordt geregeld. Boven het RMP staat de Vlaamse mobiliteitsvisie 2040, die richting geeft voor het hele Vlaamse gewest. En onder het regionale mobiliteitsplan staat het lokaal mobiliteitsplan, wat op niveau van een of meer gemeenten het vervoerskader invult. Het is op het niveau van een gemeentelijk mobiliteitsplan dat focus op voetgangersverkeer gelegd wordt.
16/11/2023	43	e	burger	p17: 2.2.3 - Slachtoffervrij maar rond voetgangersveiligheid zijn het "dood" still	neen	neen	Zie pag 9 van het RMP: Naast het regionale mobiliteitsplan zijn er nog twee niveaus waarop mobiliteit wordt geregeld. Boven het RMP staat de Vlaamse mobiliteitsvisie 2040, die richting geeft voor het hele Vlaamse gewest. En onder het regionale mobiliteitsplan staat het lokaal mobiliteitsplan, wat op niveau van een of meer gemeenten het vervoerskader invult. Het is op het niveau van een gemeentelijk mobiliteitsplan dat focus op voetgangersverkeer gelegd wordt.
16/11/2023	43	f	burger	pag 21: Vervangen vloot van De Lijn wordt hoe gerealiseerd, met welke middelen? Wat is de (financiële) impact hiervan naar de lokale besturen? Duurdere tickets naar de gebruiker toe?	neen	neen	Het vervangen van de vloot van De Lijn gebeurt door De Lijn met Vlaamse middelen.
16/11/2023	43	g	burger	pag 23: 2.2.6 Sociaal: Aangepast vervoer. Waar landt de factuur hiervoor? Toegankelijkheid vloot OV verantwoordelijkheid De Lijn, toegankelijkheid haltes (verhoogde haltes) => gemeente, toegankelijkheid perrons => NMBS. Wie betaalt wat?	neen	neen	De acties zijn opgenomen in de actietabel: Actie 23 "Verder realiseren van goed uitgeruste en toegankelijke treinstations" en actie 29: "Realiseren van toegankelijke bushaltes". De wegbeheerder of de NMBS is hiervoor verantwoordelijk en moet dit in zijn begroting inplannen.
16/11/2023	43	h	burger	pag 29: Frequentieverhoging is belangrijk maar betrouwbaarheid ipv stiptheid moet beter/hoger. Wachten op een sneller opkomende bus die dan volzet is maakt geen verschil. OV moet aantrekkelijker worden in al zijn aspecten.	neen	neen	De betrouwbaarheid en efficiëntie van het openbaar vervoer is opgenomen als een operationele doelstelling (zie pag 16 van het RMP)
16/11/2023	43	i	burger	pag 30: Fietsnelwegen uitwerken en wegwerken zwakke schakels. Hoe sneller hoe liever. Wie en hoe wordt dit betaald?	neen	neen	In de actietabel (acties 1 tot 18) wordt vermeld wie trekker en betrokken actor is van de verschillende fietsnelwegacties. Zij staan ook in voor het financieren van het project
16/11/2023	43	j	burger	pag 32: 4.1.2 Aanbodzijde focus op 'fiets'. Weinig of geen referentie naar 'te voet' als onderdeel van STOP	neen	neen	Zie pag 9 van het RMP: Naast het regionale mobiliteitsplan zijn er nog twee niveaus waarop mobiliteit wordt geregeld. Boven het RMP staat de Vlaamse mobiliteitsvisie 2040, die richting geeft voor het hele Vlaamse gewest. En onder het regionale mobiliteitsplan staat het lokaal mobiliteitsplan, wat op niveau van een of meer gemeenten het vervoerskader invult. Het is op het niveau van een gemeentelijk mobiliteitsplan dat focus op voetgangersverkeer gelegd wordt.
16/11/2023	43	k	burger	pag 32: 4.1.2 Men spreekt over fiets, maar een van de doelstellingen (p15) is ook stijging van de km's te voet. Nergens wordt daarover gesproken. Ook de link naar de ruimtelijke ordening van de gemeentes wordt niet echt gemaakt. Als je een fijnmazig en veilig lokaal netwerk wil creëren die mensen ertoe aanzet de auto te laten staan en de fiets of de sportschoenen te nemen moet daar een langtermijnvisie worden voor voorzien. Dit lijkt onmogelijk op deze korte termijn. Hier zijn verschillende lokale legislatures van consequent en toekomstgericht beleid nodig om daar beweging in te creëren	neen	neen	Zie pag 9 van het RMP: Naast het regionale mobiliteitsplan zijn er nog twee niveaus waarop mobiliteit wordt geregeld. Boven het RMP staat de Vlaamse mobiliteitsvisie 2040, die richting geeft voor het hele Vlaamse gewest. En onder het regionale mobiliteitsplan staat het lokaal mobiliteitsplan, wat op niveau van een of meer gemeenten het vervoerskader invult. Het is op het niveau van een gemeentelijk mobiliteitsplan dat focus op voetgangersverkeer gelegd wordt.
16/11/2023	43	l	burger	pag 34: Deelfietsen: hier in Oosterzele is enkel een back-to-one financieel eventueel verdedigbaar, maar in een gemeente zoals Oosterzele met zijn vele stations verwijderd van de kernen is dit mogelijk niet het beste systeem. Blue bike heeft het voordeel eigendom te zijn van NMBS, De Lijn en TEC. Gezien wij 5 stations hebben kan dit wel een oplossing zijn, maar Blue Bike is Back-to-one en mensen hebben hier nood aan een Freefloatingsysteem.	neen	neen	De VVRR heeft gemotiveerd gekozen voor "Back-to-onesystemen". Op pag 35 staat echter vermeld: "Bij een succesvol gebruik kan een verdere uitbreiding overwogen worden, net als de implementatie van andere deelfietsystemen in functie van het bevorderen van de modal shift of de realisatie van de strategische doelstellingen SD 4, 5 en 6."
16/11/2023	43	m	burger	pag 35: Er wordt geen aandacht besteedt aan de groeiende vloot Speed Pedelecs als alternatief voor de middellange woon-werkverplaatsingen. Uitwerken van een netwerk waarbij klassieke fietsers en Speed Pedelecs beiden de ruimte krijgen om veilig te bewegen.	neen	neen	In het RMP wordt enkel onderscheid gemaakt tussen gewone fietsen en elektrische fietsen (waaronder speed pedelecs). In vademeca en in wetgeving wordt verduidelijkt wat de plaats is van speed pedelecs
16/11/2023	43	n	burger	pag 37: algemeen punt onder Openbaar Vervoer: nergens wordt iets vermeld rond voorzieningen bij werken aan het spoor. Op vandaag is dit dramatisch geregeld (door NMBS?) => in zo'n gevallen samenwerking tussen gemeentes, De Lijn, NMBS, ... (e.a.?) om minimum dienstverlening te kunnen waarborgen.	neen	neen	We nemen akte van deze bemerking; minder hinder maatregelen bij onderhoud is echter geen onderdeel van het regionaal mobiliteitsplan
16/11/2023	43	o	burger	pag 37: de 3 cruciale aspecten ok, maar mis het pure operationele betrouwbaarheid, kost en veiligheid. Zonder die 3 bijkomende aspecten zal het zeer moeilijk(er) worden mensen hun mindset te veranderen	neen	neen	We nemen akte van deze bemerking. Een RMP is een strategisch beleidsdocument; de operationele betrouwbaarheid, kost en veilige organisatie van het openbaar vervoer vallen buiten de scope hiervan
16/11/2023	43	p	burger	pag 41: Scheldevindeke station. Enkel trein, maar ook nood aan bus!!	neen	neen	Aan het station van Scheldevindeke is niet enkel bediening per trein maar ook per bus voorzien; meer specifiek betreft het VOM/flexvervoer zoals opgenomen onder 4.2.1.1.
16/11/2023	43	q	burger	pag 41: Deelwagens in Scheldevindeke Kluiwe, maar ook reeds beschikbaar in Balegem.	neen	neen	De vervoerregio heeft beslist tot de uitrol van de deelwagens als onderdeel van het vervoer op maat. Hiervoor werden 16 locaties geselecteerd (zie pag 41 van het RMP). Solva werd belast met de plaatsing, het beheer en de exploitatie van de VoM-deelwagens. In overleg met de gemeente Oosterzele worden de exacte lokaties bepaald. Het staat de gemeenten vrij om zelf op bijkomende lokaties deelwagens te plaatsen (los van het Vervoer op Maat budget).
16/11/2023	43	r	burger	pag 41: Vooropgesteld budget -> Welk budget? Van waar komt dit budget? Goedkeuring vervoerregioraad. Wie zetelt daarin? Wie van Oosterzele?	neen	neen	Door de Vlaamse overheid worden aan de vervoerregio's budgetten ter beschikking gesteld voor het vervoer op maat. Op p.41 wordt "in de komende te organiseren aanstellingsprocedure" weggelaten Voor de samenstelling en werking van de vervoerregioraad wordt verwezen naar https://www.vlaanderen.be/basisreikbaarheid/vervoerregios/vervoerregio-vlaamse-ardennen Bij gemeenteraadsbesluit van 28/02/2019 werd dhr. Johan Van Durme aangeduid als vertegenwoordiger van de gemeente Oosterzele in de vervoerregioraad.
16/11/2023	43	s	burger	pag 43: Nergens wordt gewag gemaakt van de verhoging van betrouwbaarheid van het treinnetwerk. Vertragingen en gebrek aan accuraatheid is nochtans een van de grootste redenen om voor de auto te kiezen. Het afschaffen van de directe trein van 8u tussen bv Melle en Brussel zorgt bv alleen maar voor een stijging van het aantal wagens. Volwaardige alternatieven bieden qua OV is de enige mogelijkheid om personenvervoer echt te doen dalen.	neen	neen	Het RMP is een strategisch instrument op regionaal niveau. De operationele opvolging van de dienstregeling voor het treinverkeer maakt daar geen deel van uit van het RMP. Het aangeduide voorbeeld ligt buiten de VVR Vlaamse Ardennen. De spitslijn van Melle naar Brussel stopt niet in een treinstation van de Vlaamse Ardennen.
16/11/2023	43	t	burger	pag 45: Frequentieverhoging van de NMBS op as G'bergen >> Gent en Eeklo >> Ronse van 1 trein per uur naar 2 per uur per traject. Dit zijn diesels en zorgen voor extra uitstoot en overlast aan de omwonenden, meer kans op ongevallen, ...	neen	neen	Een dieseltrein heeft geen aanleiding tot meer ongevallen dan een geëlectriceerde trein. Bovendien staat er in het RMP een actie om de lijn Eeklo Ronse te vergroenen (zie actie 22)

Datum	CODE	Subcode	Adviesverlenende instantie	Inhoud (letterlijke passage)	verwerking in RMP nodig?	verwerking in plan-MER nodig?	antwoord / motivatie
16/11/2023	43	u	burger	pag 46: Frequentieverhoging busnetwerk van 1 bus per uur naar 2 per uur op traject Zottegem - Oosterzele - Wetteren. Vragende partij? Impact op dorpskernen tijdens spitsuren?	neen	neen	De impact voor de verkeersleefbaarheid is verwaarloosbaar als er 2 bussen per uur (pv 1 bus per uur door de dorpskern rijdt. Het traject "Zottegem - Oosterzele - Wetteren" heeft een lage prioriteit voor een frequentieverhoging. Op basis van de efficiëntiecoëfficiënt zijn lijnen 20,25, 90 en 50 als prioritair weerhouden (zie ook pag 47)
16/11/2023	43	v	burger	pag 50: Prive-deelwagens toevoegen. Er zijn zelfs pilotprojecten i.h.k.v. van salariewagens om die in te zetten als deelwagens	neen	neen	Er wordt akte genomen van deze bemerking. De specifieke modaliteiten m.b.t. de organisatie van het wagenpark vallen buiten de scope van voorliggend RMP
16/11/2023	43	w	burger	pag 50: 10 hoppinpunten in Oosterzele. Waar? Wie bepaalt waar meer HP kn komen? Op basis van welke criteria? Zijn die al bepaald?	neen	neen	De lijst van Hoppinpunten staat in bijlage 8.2. De vervoerregio's en lokale besturen beslissen over de locatie van een Hoppinpunt. Het Besluit van de Vlaamse Regering over Hoppinpunten legt de definitie, de verschillende voorwaarden en de subsidieregeling voor Hoppinpunten voor lokale besturen vast.
16/11/2023	43	x	burger	pag 55: Studie woonconcentraties: Oosterzele. Is dat het volledige gebied??	neen	neen	De volledige gemeente Oosterzele was een woonconcentratie. De Provinciale studie woonconcentraties diende als vooronderzoek voor het Provinciaal Beleidsplan Ruimte. Het Provinciaal beleidsplan Ruimte is op 6/09/2023 ingetrokken. Dit hoofdstuk wordt daarom nog aangepast.
16/11/2023	43	y	burger	pag 63: 4.4.2.2 30km/u wordt niet voorzien in het snelheidsplan in de dorpskernen, nochtans belangrijk	neen	neen	In de onderste categorie wordt <=50 km/u vermeld. De categorie van 30 km/u is hierin vervat.
16/11/2023	43	z	burger	pag 76: Tarifiering: het betalend maken van de NMBS parking werkt ontraderend voor gebruik van de trein. Beter is gratis parkeren met een treinticket.	neen	neen	Op pag 76 staat niet om de stationsparkings betalend te maken. Er staat: "afstemming van parkeerregimes op stationsparkings". Dit is niet hetzelfde.
8/11/2023	44	a	burger	Ik heb het voorlopig ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan ingekeken. Als ik alles goed heb kunnen inkijken zou de bus nr. 91 Aalst-Zottegem veranderen binnen de vervoerregio. Momenteel rijdt deze bus vanuit Zottegem richting de N42 en rijdt deze de N46 af via Oombergen, Hillegem, Herzele en Borsbeke. Op het nieuw mobiliteitsplan staat deze route niet meer aangeduid. Ik neem vaak met mijn mindervalide broer de bus naar Aalst vanuit Borsbeke. De dichtstbijzijnde halte nu is halte Herzele Hei (Provincieweg, thv Okay Herzele) op 250m van onze deur maar in de toekomst zou dit de halte Herzele Heirbaan zijn (Houtemstraat, thv Hurtles Rio Café) op 800m. Voor mij persoonlijk is het verschil van 550m geen probleem maar voor mijn broer wel... Deze ingreep is een digitale 'fuck you' naar de inwoners van Oombergen, Hillegem & Borsbeke Tot vorig jaar gebruikte ik de '91 Aalst Station' om van Zottegem gemakkelijker terug thuis te geraken. Op de Provincieweg liggen ook handelszaken zoals Lidl en Okay, bij deze laatste heb ik jaren gewerkt als student. Toen merkte ik dat diezelfde lijnbus ook regelmatig gebruikt wordt door mensen die geen auto hebben of kunnen betalen om te gaan winkelen of werken. Ik ben voor vooruitgang maar dit is een onnodige wijziging. Mijn voorstel is om tussen Zottegem Station en Burst Station een korte lijn in te leggen via Buke/N42/N46. Zo is er ook als er geen treinen rijden tussen Zottegem en Denderleeuw een bediening voor Hillegem, Herzele en Borsbeke tot in Burst, waar dan kan gekozen worden om een trein te nemen aan het hoppinpunt in Burst of over te stappen naar de bus richting Aalst.	neen	neen	De operationele uitwerking van de strategische keuzes gemaakt inzake de uitrol van basisbereikbaarheid (cfr. het o.v. plan korte termijn) maakt geen deel uit van het openbaar onderzoek RMP.
5/11/2023	45	a	burger	Uit de "Niet-technische samenvatting van het MER" lezen we dat het Mobiliteitsplan onvoldoende is op meerdere vlakken. p. 12 "Het plan is echter onvoldoende om die doelstellingen te bereiken." p. 15 "... al is het onvoldoende om de doelstellingen met uitsluitend de voorgestelde maatregelen te bereiken." p. 18 "Bijdrage tot beleidsdoelen" Meerdere opmerkingen omtrent het onvoldoende zijn van het plan. p. 20 "... Het plan draagt dus niet bij tot klimaatadaptatie." Op basis van de opmerkingen in het MER blijkt dat het plan geenszins rijp is voor publicatie en dat het op meerdere plaatsen moet herwerkt worden rekening houdende met de beschreven aanbevelingen. Indien men hiermee geen rekening gaat houden, is het aangewezen dat men de reden(en) hiervoor aangeeft.	neen	ja	De geformuleerde milieubeleidsdoelstellingen betreffen beleidsdoelstellingen voor het ganse grondgebied van Vlaanderen, over de verschillende sectoren heen. Deze zijn dus geenszins de doelstellingen van voorliggend regionaal mobiliteitsplan alleen. Dit wordt verduidelijkt in de NTS en het MER.
5/11/2023	45	b	burger	Onder punt 2.2.4.3 OD4.3 Een daling van de vrachtwagenkilometers op wegen die niet tot het vrachtroutenetwerk behoren tegen 2030 (tov 2015) kiest men voor een daling en niet voor een stijging van de vrachtwagenkilometers. Wij merken evenwel, langsheen de N42 (grondgebied Geraardsbergen), dat er van een daling geenszins sprake kan zijn. De N42 is aan een verkeersinfarct toe. Twee dorpskernen, Overboelare en Nederboelare, moeten doorkruist worden. De veiligheid van de zwakke weggebruiker kan geenszins gegarandeerd worden. Wij stellen voor dat vrachtwagens die vandaag de N42 gebruiken als "sluipweg" geweerd worden. Dit kan door tonnagebeperking en vrachtwagensluizen.	neen	neen	De N42 is geselecteerd als aanrijroute vanaf de E40 naar de bedrijventerreinen van Zottegem en Geraardsbergen (tot IZ Schendelbeke). De doortochten van Overboelare en Nederboelare liggen daar niet op.
5/11/2023	45	c	burger	Op pp. 59-60 stelt men voor dat de N42 als aansluiting aanzien wordt tussen Wetteren en de grens met Wallonië. Wij verzetten ons hier formeel tegen op basis van hogervermelde redenen. Dit is immers een gedeeltelijke oplossing. Lokaal blijven de problemen bestaan. De Astridlaan en de Grote Weg blijven een bottle-neck en zorgen voor heel wat verkeersproblemen.	neen	neen	De N42 is geselecteerd als regionale weg omwille van haar onderling verbindende functie voor alle steden en gemeenten gelegen tussen de E40 en de E425, en voor ontsluiting van diezelfde steden en gemeenten naar beide hoofdwegen. Er zijn geen alternatieven voor het personenwagenverkeer voorhanden.
5/11/2023	45	d	burger	Bij het punt 4.2 Openbaar Vervoer pp. 39-40 geeft men de functionele lijnen weer in de Vlaamse Ardennen, inclusief de lijnen die aan een andere vervoerregio toebehoren maar wel op het grondgebied van de Vlaamse Ardennen passeren. Voor Geraardsbergen is de verbinding naar Lessen en Ath niet onbelangrijk. Waarom wordt dit hier niet vermeld?	neen	neen	Het treinaanbod tussen Geraardsbergen en Lessen / Ath is wel degelijk vermeld : L29 (blz 45).
5/11/2023	45	e	burger	Onder punt 4.3 Combinobiliteit: Hoppinpunten – tabel 17: aantal Hoppinpunten per gemeente zien we voor Geraardsbergen 19 Hoppinpunten voorzien zijn (worden). Wij stellen ons vragen bij de keuze van deze punten en vragen ons af op basis van welke criteria de keuze is gemaakt.	neen	neen	De hoppinpunten werden in samenspraak met de lokale besturen geselecteerd op basis van het huidige OV-gebruik en het (toekomstige) overstappotentieel enerzijds, en op basis van de ruimtelijke context (nederzettingenstructuur) anderzijds (blz 50).