DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN

# BURGERBEVRAGING OOSTENDE

## resultaten van de online burgerbevraging voor de vervoerregio Oostende
## 15.12.2020

INHOUD


1 Situering binnen de participatie-initiatieven....4
2 Methodiek van de online bevraging....5
2.1 Vragenlijst 5
2.2 Bevraging 5
2.3 Link met doelstellingen 7
3 Situering van de respondenten....7
3.1 Leeftijdsverdeling 7
3.2 Beroepsactiviteit 7
3.3 Mobiliteitsconsumptie 8
3.3.1 Tijdsbeslag 8
3.3.2 Keuze vervoersmodi 9
3.3.3 Impact coronacrisis 10
3.3.4 Bedrijfswagen 10
4 Keuze voor beleidsacties....11
4.1 Grootste wens voor het verkeer van de toekomst. 11
4.2 Hoe het autogebruik doen dalen? 12
4.3 Hoe ongevallen vermijden? 13
5 Dilemma's....14
5.1 Dilemma 1 – spreiding openbaar vervoer 14
5.2 Dilemma 2 - parkeerbeleid 15
5.3 Dilemma 3 – vervoer naar station 15
5.4 Dilemma 4 – locatie fietscomfort 16
5.5 Dilemma 5 – tweede wagen 17
5.6 Dilemma 6 – tijdstip goederentransport 17
5.7 Dilemma 7 – locatie woonprojecten 18
5.8 Dilemma 8 - omleidingswegen 19
5.9 Dilemma 9 – vervuilende auto's 19
5.10 Dilemma 10 – lage emissie zones 20
5.11 Dilemma 11 – toegankelijkheid openbaar vervoer 20
5.12 Dilemma 12 – leveringtijd pakjes 21
5.13 Conclusie 22
6 Ideeën voor vervoerregio Oostende....23
7 Vrije bijdragen van respondenten....25
8 Samenvattende conclusies....27
9 Bijlage 1: vragenlijst....28
9.1 Vragen om de respondent te situeren. 28
9.2 Keuze voor beleidsacties 29
9.3 Dilemma's 30
9.4 Regionale ideeën 30
9.5 Open vraag: 31
10 Bijlage 2: vrije opmerkingen van respondenten....32
10.1 Fietsbeleid 32
10.2 Openbaar vervoer 33
10.3 Verkeersregels en handhaving 34
10.4 Parkeerbeleid 35
10.5 Snelheid 35

10.6 Weginrichting 35
10.7 Autoverkeer en hinder weren 36
10.8 Toerisme 37
10.9 Deelsystemen 37
10.10 Mobiliteitsbeleid 38

# 1 SITUERING BINNEN DE PARTICIPATIE-INITIATIEVEN

De vervoerregio Oostende bestaat uit een samenwerking van de gemeenten Koksijde, Nieuwpoort, Middelkerke, Oostende, Bredene, De Haan, Oudenburg, Gistel en Ichtegem met het departement Mobiliteit en Openbare Werken. Het bestuursorgaan, de vervoervoerregioraad, heeft als opdracht om een korte termijn openbaar vervoerplan op te maken en een langere termijn maar breder mobiliteitsplan waarin alle mobiliteitsaspecten van de regio aangepakt worden.

De opmaak van het regionaal mobiliteitsplan maakt ruim gebruik van participatie. Alle betrokkenen moeten de kans krijgen bij te dragen aan het regionaal mobiliteitsplan, door het aanrijken van bezorgdheden, verzuchtingen, vragen, ideeën en oplossingen. Volgende participatie-instrumenten werden reeds ingeschakeld:

- Een startmoment met raadsleden.
- Een startmoment met stakeholders.
- Een uitgegeven projectgids, naslagwerk voor alle betrokkenen gedurende het project.
- Peergroupsessies met mensen met mobiliteitsbeperking en met jongeren.
- Een mini documentaire, te bekijken op https://www.vlaanderen.be/vervoerregios/vervoerregio-oostende
- **Een online bevraging van willekeurige burgers.**
- Een bevraging van stakeholders op basis van waaiers beleidsmogelijkheden
- Overleg met stakeholders over het openbaar vervoerplan.
- Overleg met stakeholders over de thema's:
    - ruimte en mobiliteit.
    - fiets, parkeren en toegankelijkheid.
    - wagen en vrachtvervoer.
    - veiligheid en openbaar vervoer lange termijn.

Het voorliggende rapport en zijn bijlagen gaat over de online bevraging bij de burgers. De resultaten van deze bevraging dienen als input voor de opmaak van de verdere scenario's. De beleidsmaker hoeft de trends of de ideeën uit de bevraging niet te volgen, maar zal ze wel minstens in overweging nemen en beargumenteren.

# 2 METHODIEK VAN DE ONLINE BEVRAGING

## 2.1 VRAGENLIJST

De vragenlijst, opgenomen in bijlage 1, bestaat uit

- Een aantal vragen om de respondent te situeren: dit kan gebruikt worden om de verdere antwoorden te differentiëren per type respondent. We hebben dit gedaan voor een aantal dilemma's maar de database met de antwoorden staat nog verdere differentiatie toe, nodig in functie van de vragen van de mobiliteitsexperts.
- Keuze voor beleidsacties: de respondent wordt opgelegd om slechts twee van de meest gewenste beleidsacties aan te duiden. Op die manier kunnen we aflezen welke maatregelen het meest en het minst populair zijn. We bevragen het verkeer van de toekomst, het reduceren van het autoverkeer, het versterken van de verkeersveiligheid.
- Dilemma's: de respondent wordt verplicht een keuze te maken tussen twee dilemma's, twee tegengestelde mogelijke maatregelen. Er zijn geen tussenposities of nuanceringen mogelijk, om zo een zo duidelijk mogelijk beeld te kunnen krijgen.
- Regionale ideeën: waar de andere vragen min of meer gelijklopend zijn voor de zeven vervoerregio's begeleid door atelier\demitro2 (Aalst, Brugge, Oostende, Roeselare, Vlaamse Ardennen, Waasland, Westhoek), krijgt de respondent nu de keuze voor heel specifieke regio-gebonden beleidsmaatregelen. De respondent mag kiezen tussen zeer slecht idee, slecht idee, goed idee, zeer goed idee of geen mening.
- Vrij tekstvak: de respondent kan binnen de beperking van 200 tekens verdere ideeën of opmerkingen doorgeven aan de vervoerregioraad. Hier is zeer ruim gebruik van gemaakt wat aantoont dat de betrokkenheid bij mobiliteit hoog ligt.

## 2.2 BEVRAGING

Er werd een oproep gelanceerd naar de bevolking in de gemeenten van de vervoerregio. We streven naar een respons van 500 met een spreiding in verhouding tot de bevolkingsgrootte in elke gemeente. De geïnteersseerde burgers bekeken de mini-documentaire en vulden de questionnaire in. De bevraging is opgemaakt in de webapplicatie Surveymonkey.

De resultaten zijn vergelijkbaar met de resultaten uit regio's waarin 5000 burgers aselect werden aangeschreven.

We vergelijken de respons met de beoogde respons en drukken dit uit in een percentage. 100% is zoals beoogd. De responsgraad ligt hoger dan beoogd. Enkel de stad Oostende, Gistel en vooral Nieuwpoort blijven onder verwachting. De ruimtelijke spreiding valt binnen aanvaardbare marges.

DEPARTEMENT
**MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN**

| | | respons | groepering | respons | bevolking | beoogde populatie | beoogde respons | Percentage van beoogde respons |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 8400 | Oostende Zandvoorde Stene | 83 | Oostende | 83 | 71.494 | 1.874 | 187 | 44% |
| 8420 | De Haan Klemskerke Wenduine | 65 | De Haan | 80 | 12.666 | 332 | 33 | 241% |
| 8421 | Vlissegem | 15 | | | | | | |
| 8430 | Middelkerke | 131 | Middelkerke | 238 | 19.336 | 507 | 51 | 469% |
| 8431 | Wilskerke | 8 | | | | | | |
| 8432 | Leffinge | 15 | | | | | | |
| 8433 | Mannekensvere Schore Sint Pieters Kapelle Slijpe Spermalie | 13 | | | | | | |
| 8434 | Westende Lombardsijde | 71 | | | | | | |
| 8450 | Bredene | 80 | Bredene | 80 | 18.095 | 474 | 47 | 169% |
| 8460 | Oudenburg | 51 | Oudenburg | 51 | 9.381 | 246 | 25 | 207% |
| 8470 | Gistel Moere Snaaskerke Zevekote | 5 | Gistel | 5 | 12.178 | 319 | 32 | 16% |
| 8480 | Ichtegem Eernegem Bekegem | 75 | Ichtegem | 75 | 14.050 | 368 | 37 | 204% |
| 8620 | Nieuwpoort | 1 | Nieuwpoort | 1 | 11.621 | 305 | 31 | 3% |
| 8670 | Koksijde Oostduinkerke Wulpen | 59 | Koksijde | 59 | 21.910 | 574 | 57 | 103% |
| | andere | 25 | | 25 | | | | |
| | | | | | | | | |
| Som | | 697 | | 697 | 190.731 | 5000 | 500 | 139% |

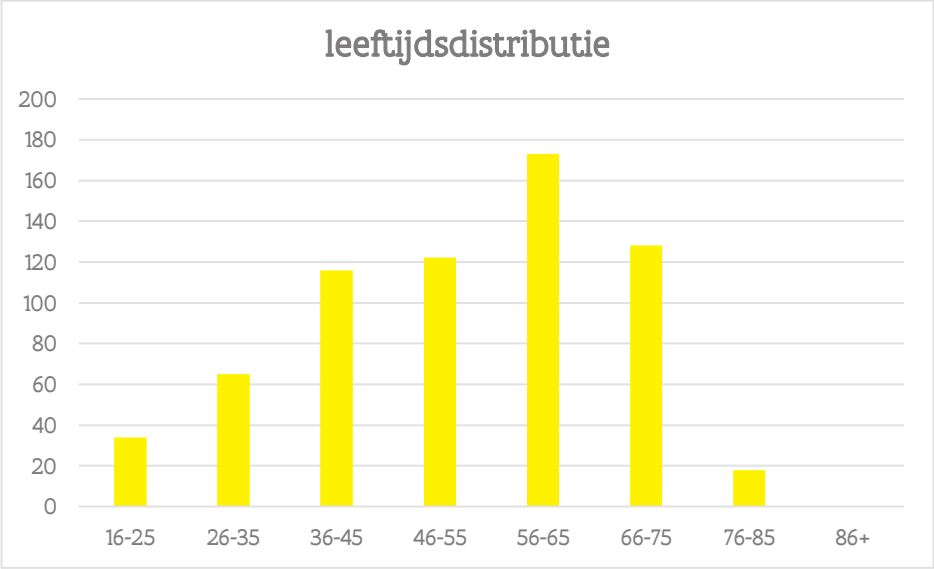
tabel: responsgraad

## 2.3 LINK MET DOELSTELLINGEN

In de vervoerregio werden acht strategische doelstellingen bepaald. Doorheen de publicatie verwijzen iconen naar welke doelstelling van toepassing is op welke resultaten. De doelstellingen zijn:

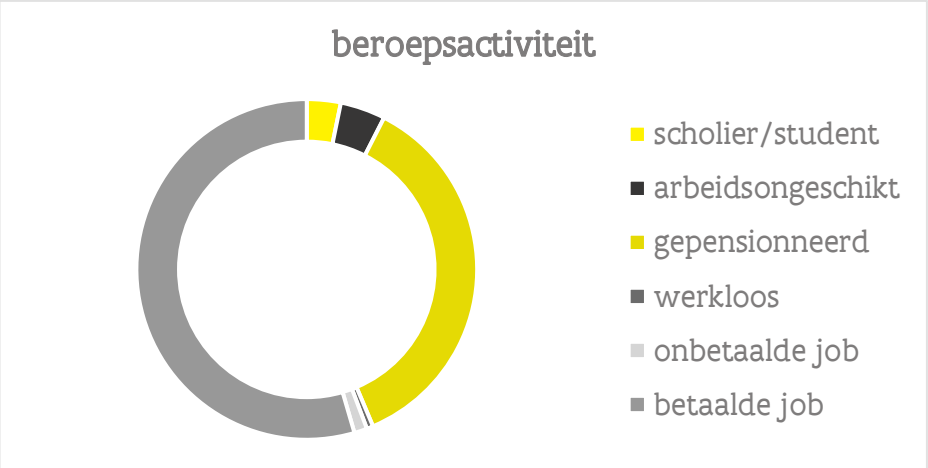
# 3 SITUERING VAN DE RESPONDENTEN

## 3.1 LEEFTIJDSVERDELING




De respondenten zitten in alle leeftijdsklassen, mooi gespreid. Enkel voor de categorieën 56-65 en 66-75 treedt een hoge score op die de verouderende bevolking van de regio weerspiegelt.

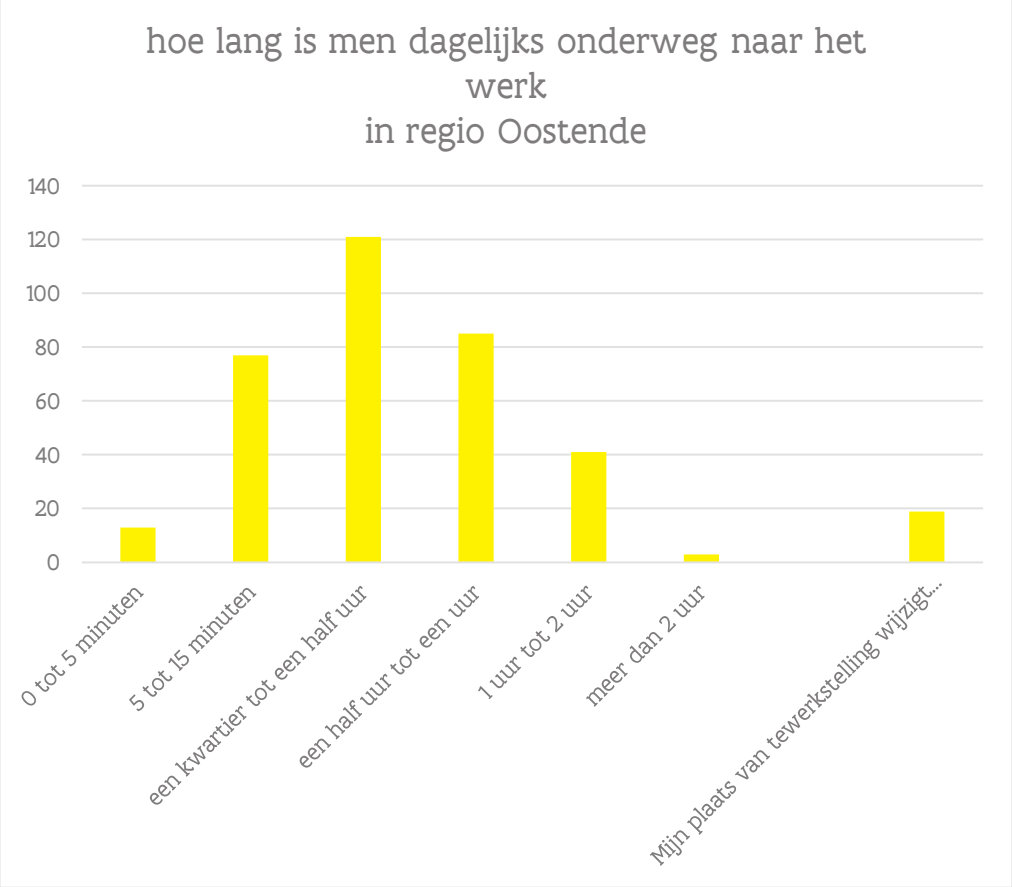
## 3.2 BEROEPSACTIVITEIT




Ook hier resulteert de bevraging in een mooi evenwichtige verdeling volgens de verwachtingen. De relatief grote groep gepensioneerden correspondeert met de leeftijdsverdeling. Belangrijk is de stevige vertegenwoordiging van mensen met een betaalde job, maar ook de aanwezigheid van scholieren en van mensen met een arbeidsongeschiktheid.

## 3.3 MOBILITEITSCONSUMPTIE

### 3.3.1 Tijdsbeslag



De grootste groep mensen is een kwartier tot een halfuur onderweg naar het werk. Opvallend is de groep die langer onder de baan is. 1 tot 2 uur is niet uitzonderlijk.

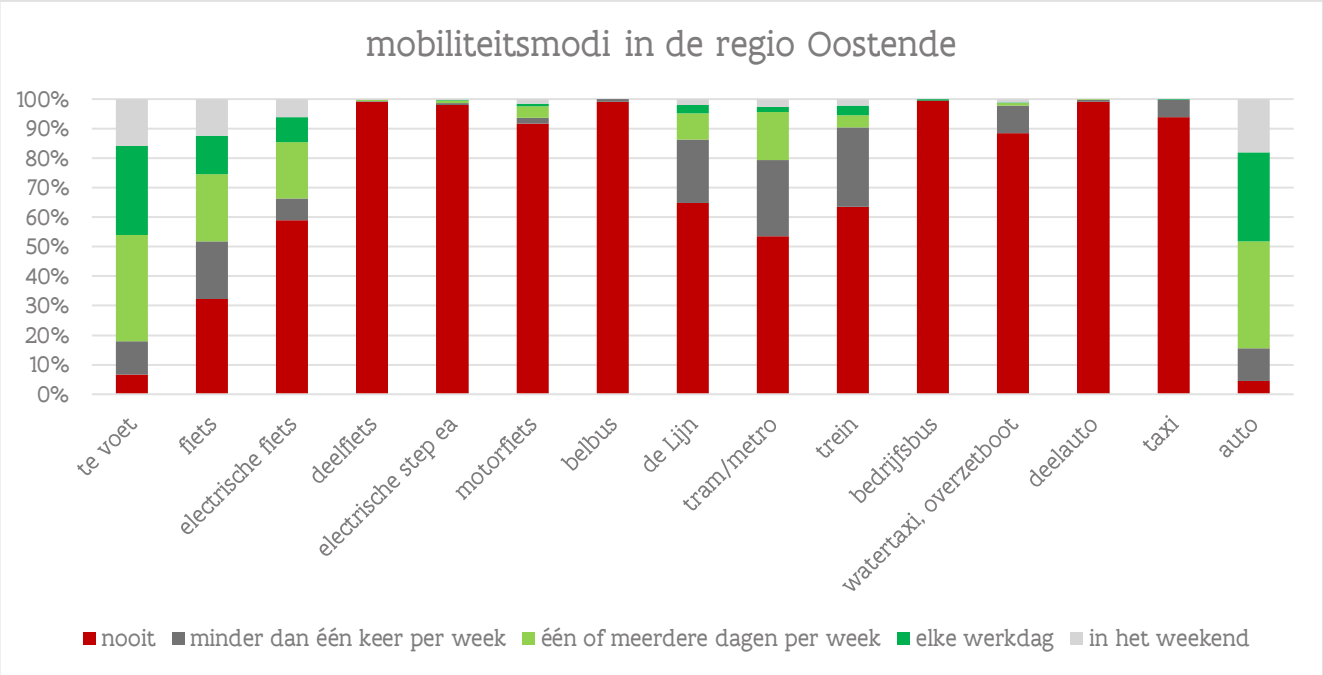
### 3.3.2 Keuze vervoersmodi

**Welke vervoersmodi passen de respondenten in de regio Oostende toe?**

Welke vervoersmiddelen gebruikt u in een gewone week?

| | |
|---|---|
| te voet | 82 % |
| fiets | 48 % |
| electrische fiets | 34 % |
| deelfiets | 1 % |
| electrische step ea | 1 % |
| motorfiets | 6 % |
| belbus | 0 % |
| de Lijn | 14 % |
| tram/metro | 21 % |
| trein | 10 % |
| bedrijfsbus | 0 % |
| watertaxi, overzetboot | 2 % |
| deelauto | 0 % |
| taxi | 0 % |
| auto | 85 % |

De auto is het populairst maar ook te voet gaan en de fiets of elektrische fiets doen het in deze regio goed. De kusttram en de bussen van De Lijn zijn redelijk populair. De belbus is bijzonder impopulair. Deelsystemen zijn nog niet doorgebroken. De trein scoort met 10% eerder laag.




### 3.3.3 Impact coronacrisis

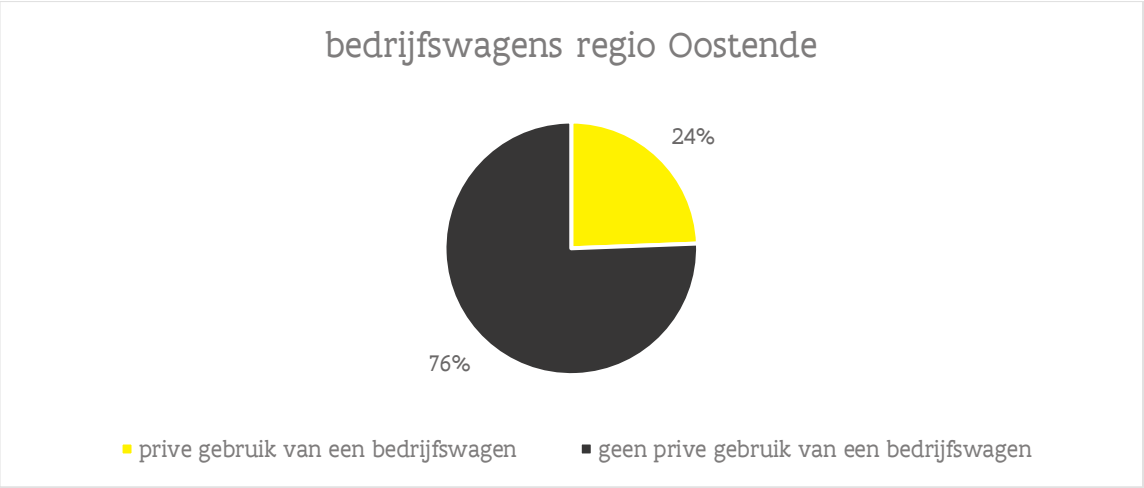
**Impact van de coronacrisis**

| | |
|---|---|
| Geen invloed | 56 % |
| Ik ga meer telewerken. | 15 % |
| Ik ga meer online vergaderen. | 13 % |
| Een andere invloed | 16 % |

Een grote helft van de respondenten geeft aan dat de coronacrisis geen effect heeft op hun mobiliteit. 15% van de werkenden in regio Oostende doet aan telewerk omwille van corona.

### 3.3.4 Bedrijfswagen

Van alle respondenten met een rijbewijs voor de wagen en een betaalde job maakt 24% gebruik van een bedrijfswagen voor privédoeleinden.



# 4 KEUZE VOOR BELEIDSACTIES

Aan de respondenten werd een waaier van beleidsacties voorgelegd. Men mocht er twee favoriete acties uit kiezen. Hiermee kan een inschatting gemaakt worden van de populariteit van elk van deze acties. Een lage score wijst niet op een afwijzen van de maatregel of een laag draagvlak, wel op een lage populariteit vergeleken met de andere maatregelen.

## 4.1 GROOTSTE WENS VOOR HET VERKEER VAN DE TOEKOMST.

Grootste wensen voor de mobiliteit van de toekomst in regio Oostende

| | |
|---|---|
| Er vallen geen doden of zwaargewonden meer in het verkeer. | |
| Mensen zullen massaal de fiets nemen, het openbaar vervoer gebruiken of te voet gaan waardoor de huidige verkeersproblemen verdwijnen. | |
| Iedereen kan steeds overal naartoe met de auto zonder files. | |
| Auto's en vrachtwagens zorgen niet meer voor overlast. | |
| Het verkeer veroorzaakt geen vervuiling meer. | |
| De huidige verkeersproblemen worden opgelost door nieuwe uitvindingen zoals zelfrijdende auto's en leveringen per drone of robot. | |
| Mensen met een geestelijke of een lichamelijke beperking kunnen zich even vlot verplaatsen als iemand zonder beperking. | |

toepasselijke doelstellingen:

De vraag naar veilig verkeer, zonder verkeersslachtoffers, klinkt luid, net zoals in de andere regio's. Het valt op dat de prioriteiten in de zeven ondervraagde vervoerregio's opvallend gelijklopend zijn. Ook de omschakeling naar de fiets en een file-loos verkeer staan overal hoog genoteerd.

Vervuiling wordt in de regio Oostende opvallend laag ingeschat. Het weegt net minder zwaar door dan overlast (milieuhinder). Het algemeen perspectief is hier iets minder belangrijk dan de individuele last.

Er is minder enthousiasme voor technologische oplossingen in verhouding tot de andere mogelijkheden. Ook voor toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor iedereen is minder animo wanneer men niet tot een specifieke doelgroep behoort.

## 4.2 HOE HET AUTOGEBRUIK DOEN DALEN?

**Hoe zou u ervoor zorgen dat minder mensen met de auto rijden voor de regio Oostende?**

| | |
|---|---|
| Belasting op het bezit van een auto vervangen door een belasting op het aantal gereden kilometers. | |
| Op drukke invalswegen leggen we busbanen en fietspaden aan ten koste van parkeerstroken. | |
| Niets doen en wachten tot mensen vanzelf de verkeersdrukte beu zijn. | |
| Alle landelijke eenvakswegen sluiten voor niet plaatselijk autoverkeer. | |
| Parkeren duurder maken. | |
| Op autosnelwegen de derde rijstrook verbieden voor mensen die alleen in de auto zitten. | |
| Meer belasting op het bezit van een auto. | |

toepasselijke doelstelling:

De kilometerheffing is bij uitstek het instrument waar de respondenten op rekenen. Daarnaast wil men in de infrastructuur ingrijpen door busbanen en fietspaden aan te leggen op de belangrijkste invalswegen. Hierdoor krijgen bussen en fietsers vlottere doorgang. Parkeerplaatsen mogen daarvoor opgeofferd worden.
De andere maatregelen krijgen in verhouding veel minder sympathie.

Opvallend is dat rekeningrijden wel geapprecieerd wordt, maar andere maatregelen die autogebruik duurder maken absoluut onderaan staan. Rekeningrijden wordt dus niet gezien als een extra kost maar als een verschuiving waar men eventueel ook zelf baat bij kan hebben. Daarnaast worden infrastructurele maatregelen verkozen boven maatregelen die meer rechtstreeks ingrijpen op het autogebruik. Om draagvlak te krijgen voor deze maatregelen zal dus nog wel wat sensibilisering noodzakelijk zijn.

## 4.3 HOE ONGEVALLEN VERMIJDEN?

**Hoe zou u ervoor zorgen dat er veel minder ongevallen gebeuren op onze wegen voor de regio Oostende?**

| | |
|---|---|
| Meer politiecontroles op snelheid, alcohol, roekeloos rijgedrag, enz. | |
| Een slimme snelheidsbegrenzer in elke auto zodat nooit sneller kan gereden worden dan de maximaal toegelaten snelheid. | |
| Een alcoholslot in elke wagen waardoor wie meer gedronken heeft dan toegelaten, niet kan rijden. | |
| Een volledig verbod op alcohol voor wie een voertuig bestuurt. | |
| Hogere boetes op verkeersovertredingen. | |
| Een nieuw rijexamen van zodra iemand vijf verkeersovertredingen begaat. | |
| Bloembakken, drempels en andere herinrichtingen om de snelheid van voertuigen te verlagen. | |
| Een maximumsnelheid van 100 km/u op autosnelwegen en 30 km/u in de bebouwde kom. | |
| Alle landelijke eenvakswegen gesloten voor niet plaatselijk autoverkeer. | |
| Niets doen en wachten tot mensen vanzelf hun rijgedrag aanpassen. | |

toepasselijke doelstelling:

De voorstellen worden gradueel geschikt zonder al te grote uitschieter. Meer handhaving staat bovenaan, gevolgd door drie maatregelen die deels of volledig over snelheid en alcohol gaan.

Men is minder voorstander van het sluiten van landelijke éénvakswegen voor doorgaand verkeer. Het is niet duidelijk of dit komt wegens aversie tegen deze regel of omdat men de voorgaande regels efficiënter vindt.

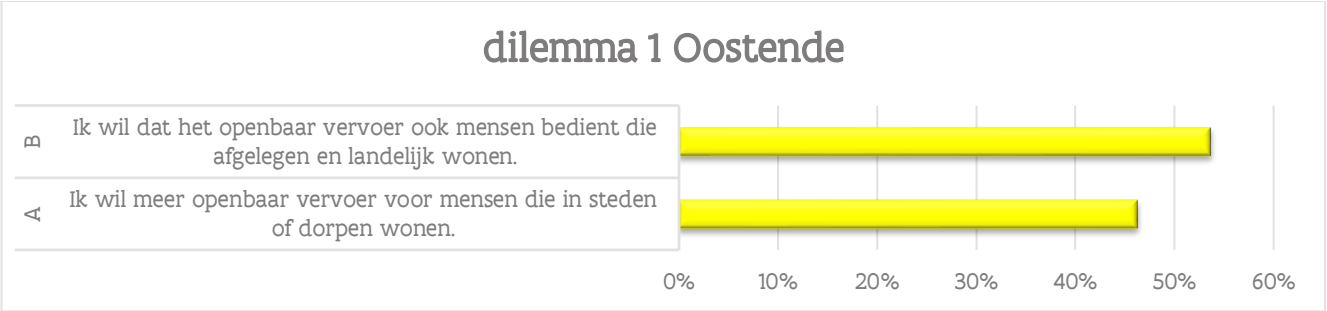
Men is in verhouding zeker niet akkoord met een strategie van 'niets doen'. Veiligheid is te belangrijk, dus doen de respondenten een oproep tot actie. Dit is een sterke boodschap: als het gaat over veiligheid willen burgers handhaving en harde afdwingende maatregelen: Politiecontroles, ISA, een alcoholslot en een alcoholverbod zijn de top 4. Opvallend, toe te passen in elke auto.

# 5 DILEMMA'S

We leggen twaalf dilemma's voor aan de respondent, waarbij we hem opleggen om tussen één van beide te kiezen.

Als het onderscheid tussen beide dilemma's kleiner is dan 10% van de waarde van de hoogste score dan beschouwen we het onderscheid als verwaarloosbaar en krijgt het verschil het label 'niet significant'. Als het onderscheid tussen beide dilemma's tussen de 10% en de 50% zit van de waarde van de hoogste score dan krijgt het het label 'significant'. Als het onderscheid nog groter is dan krijgt het het label 'zeer significant.' Dit kan nog verder statistisch uitgeklaard worden.

## 5.1 DILEMMA 1 – SPREIDING OPENBAAR VERVOER




toepasselijke doelstelling:

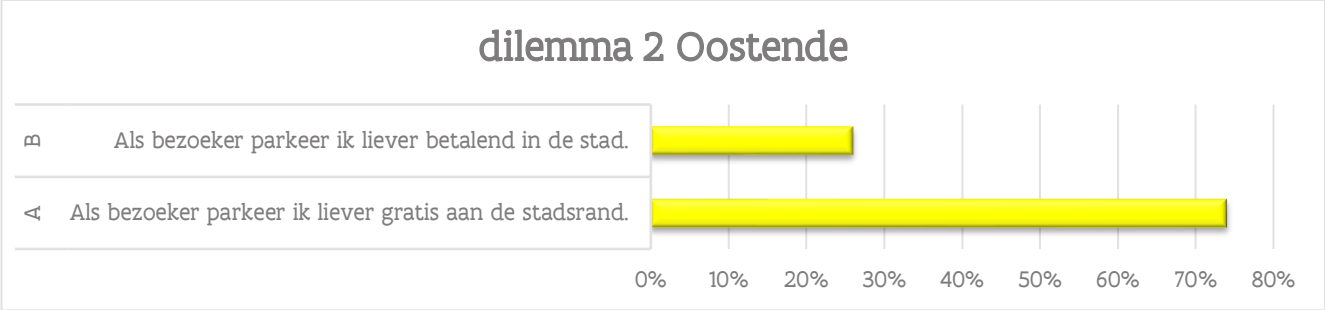
Het onderscheid is significant. Mensen willen eerder meer openbaar vervoer op het platteland dan frequenter openbaar vervoer in de stedelijke context, maar het onderscheid is niet zo groot. Mogelijk willen ze beide.

We onderzoeken dit verder. Mensen die binnen de bebouwde kom wonen maken geen onderscheid tussen beide dilemma's. Mensen die op het platteland wonen kiezen duidelijk meer voor meer landelijke bediening.

Oostende

| Dilemma 1 | algemeen | |
|---|---|---|
| A | Ik wil meer openbaar vervoer voor mensen die in steden of dorpen wonen. | 46 % |
| B | Ik wil dat het openbaar vervoer ook mensen bedient die afgelegen en landelijk wonen. | 54 % |
| | | |
| | binnen de bebouwde kom | |
| A | Ik wil meer openbaar vervoer voor mensen die in steden of dorpen wonen. | 49 % |
| B | Ik wil dat het openbaar vervoer ook mensen bedient die afgelegen en landelijk wonen. | 51 % |
| | | |
| | buiten de bebouwde kom | |
| A | Ik wil meer openbaar vervoer voor mensen die in steden of dorpen wonen. | 33 % |
| B | Ik wil dat het openbaar vervoer ook mensen bedient die afgelegen en landelijk wonen. | 67 % |

## 5.2 DILEMMA 2 - PARKEERBELEID




toepasselijke doelstelling:

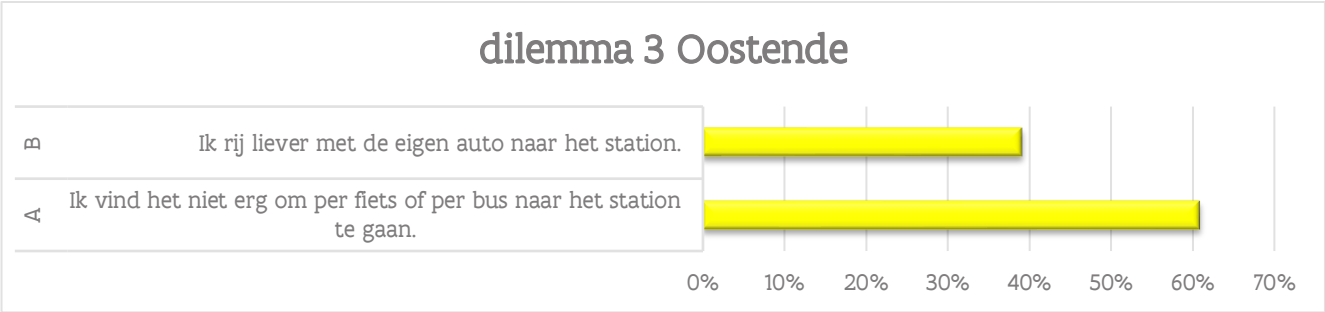
Het onderscheid is zeer significant. Respondenten kiezen sterk voor randparkings. Mogelijk speelt een verschil tussen gratis en betalend een determinerende rol. Als we parkeren in de stad willen beperken maken we best de randparkings gratis en de stadsparkings betalend.

We onderzoeken dit dilemma verder via de situering van de respondenten. Zouden gepensioneerden kiezen voor het gemak van de stadsparking om een wandeling te vermijden, en zijn ze bereid om daarvoor te betalen?

| Oostende | | |
|---|---|---|
| | algemeen | |
| A | Als bezoeker parkeer ik liever gratis aan de stadsrand. | 74 % |
| B | Als bezoeker parkeer ik liever betalend in de stad. | 26 % |
| | ik ben gepensioneerd | |
| A | Als bezoeker parkeer ik liever gratis aan de stadsrand. | 74 % |
| B | Als bezoeker parkeer ik liever betalend in de stad. | 26 % |

Het antwoord is neen. De gepensioneerden gedragen zich exact als het gemiddelde van de bevraagde populatie.

## 5.3 DILEMMA 3 – VERVOER NAAR STATION



toepasselijke doelstelling:

Het onderscheid is significant. De gemiddelde respondent geeft er de voorkeur aan om per fiets of bus naar het station te gaan. Hou er rekening mee dat in deze bevraging zowel de treingebruikers als de niet-treingebruikers zijn opgenomen. Het kan dus deels een antwoord zijn dat vrijblijvend is en geïnspireerd is door conformisme met wenselijk gedrag.

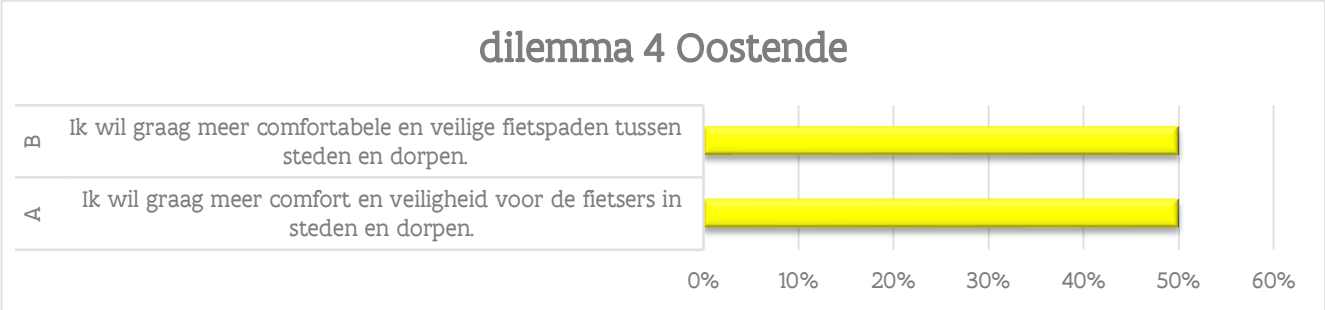
Reageren mensen die nooit of amper de fiets of de bus nemen anders op dit dilemma. En hoe reageren de frequente treingebruikers, de eigenlijke doelgroep?

| Oostende | | |
|---|---|---|
| Dilemma 3 | algemeen | |
| A | Ik vind het niet erg om per fiets of per bus naar het station te gaan. | 61 % |
| B | Ik rij liever met de eigen auto naar het station. | 39 % |
| | nooit of minder dan één keer per week fietsen of bus gebruiken | |
| A | Ik vind het niet erg om per fiets of per bus naar het station te gaan. | 44 % |
| B | Ik rij liever met de eigen auto naar het station. | 56 % |
| | treingebruikers | |
| A | Ik vind het niet erg om per fiets of per bus naar het station te gaan. | 71 % |
| B | Ik rij liever met de eigen auto naar het station. | 29 % |

Een meerderheid van wie nooit of amper de fiets of de bus neemt zegt liever met de eigen wagen naar het station te komen. Ze hebben dus duidelijk een andere visie dan de totale populatie. Verrassend is dat wel nog steeds een grote minderheid zegt fiets of bus te willen nemen.

De eigenlijke treingebruikers kiezen nog meer voor de fiets of de bus dan de algemene populatie.

## 5.4 DILEMMA 4 – LOCATIE FIETSCOMFORT



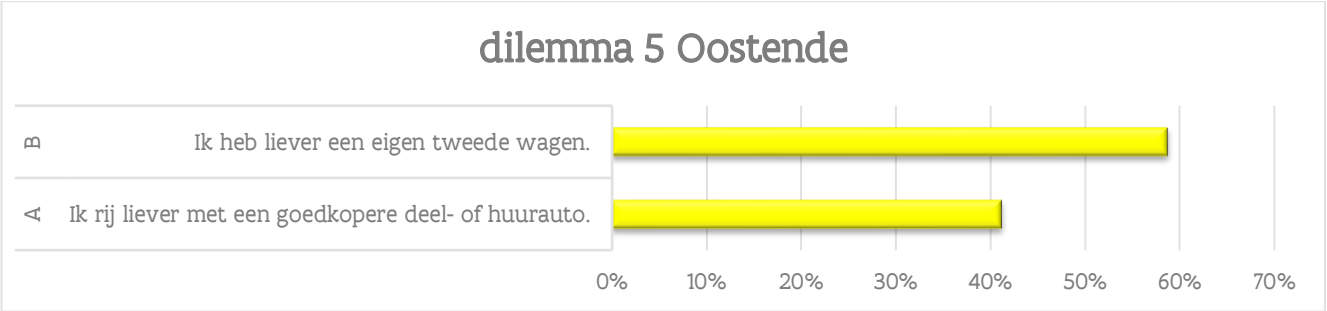

toepasselijke doelstelling:

Het onderscheid is niet significant, er is zelfs een gelijke score voor beide dilemma's. Fietscomfort tussen de steden en dorpen wordt even belangrijker gevonden als fietscomfort in de kernen.

| Oostende | | |
|---|---|---|
| Dilemma 4 | algemeen | |
| A | Ik wil graag meer comfort en veiligheid voor de fietsers in steden en dorpen. | 50 % |
| B | Ik wil graag meer comfortabele en veilige fietspaden tussen steden en dorpen. | 50 % |
| | | |
| | binnen de bebouwde kom | |
| A | Ik wil graag meer comfort en veiligheid voor de fietsers in steden en dorpen. | 53 % |
| B | Ik wil graag meer comfortabele en veilige fietspaden tussen steden en dorpen. | 47 % |
| | | |
| | buiten de bebouwde kom | |
| A | Ik wil graag meer comfort en veiligheid voor de fietsers in steden en dorpen. | 36 % |
| B | Ik wil graag meer comfortabele en veilige fietspaden tussen steden en dorpen. | 64 % |

Bewoners van binnen de bebouwde kom hebben een kleine voorkeur voor comfort en veiligheid in de kernen. Bewoners van buiten de bebouwde kom daarentegen willen duidelijk liever meer comfortabele en veilige fietspaden tussen de steden en dorpen.

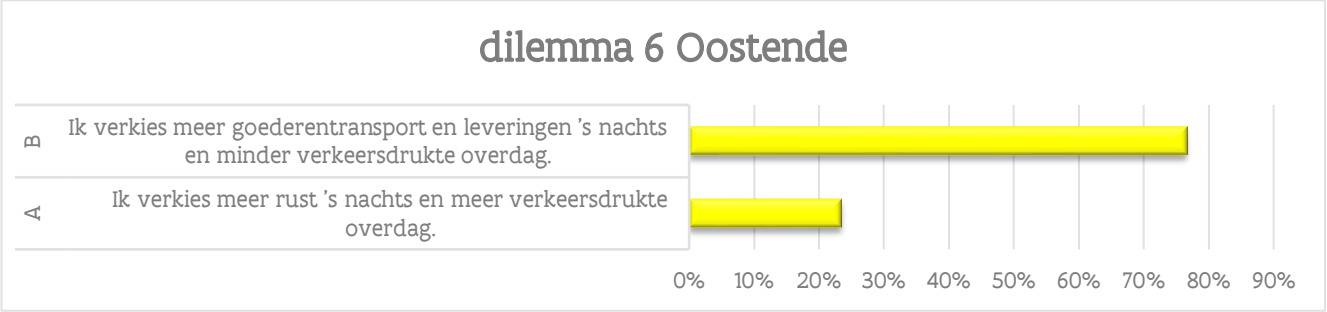
## 5.5 DILEMMA 5 – TWEEDE WAGEN




toepasselijke doelstelling:

Het onderscheid is significant. De deelauto kan een voor een grote minderheid een alternatief zijn voor de eigen tweede wagen al behoudt de eigen tweede wagen duidelijk de voorkeur.

## 5.6 DILEMMA 6 – TIJDSTIP GOEDERENTRANSPORT



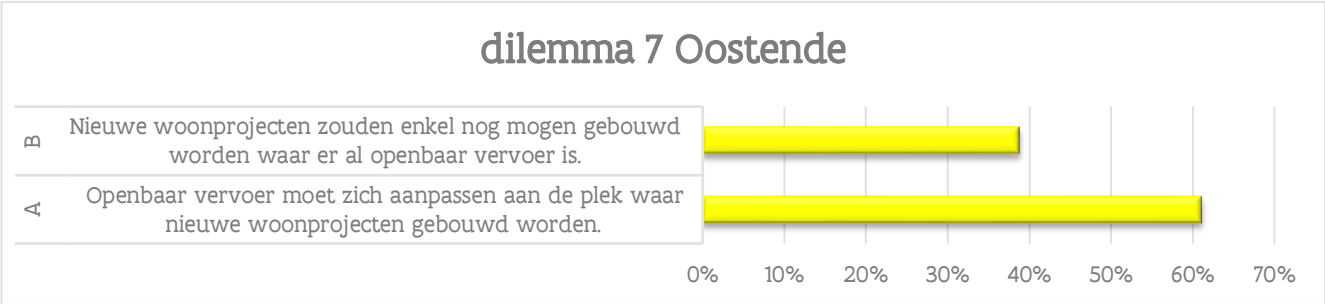
toepasselijke doelstelling:

Het onderscheid is zeer significant. De respondent is bereid om wat in te boeten op de nachtrust als daardoor de overlast van zwaar verkeer overdag afneemt. De respondenten vragen dus om transport en leveringen in de nachtelijke daluren te organiseren.

| Oostende | | |
|---|---|---|
| Dilemma 6 | algemeen | |
| A | Ik verkies meer rust 's nachts en meer verkeersdrukte overdag. | 23 % |
| B | Ik verkies meer goederentransport en leveringen 's nachts en minder verkeersdrukte overdag. | 77 % |
| | binnen de bebouwde kom | |
| A | Ik verkies meer rust 's nachts en meer verkeersdrukte overdag. | 24 % |
| B | Ik verkies meer goederentransport en leveringen 's nachts en minder verkeersdrukte overdag. | 76 % |
| | buiten de bebouwde kom | |
| A | Ik verkies meer rust 's nachts en meer verkeersdrukte overdag. | 19 % |
| B | Ik verkies meer goederentransport en leveringen 's nachts en minder verkeersdrukte overdag. | 81 % |

De voorkeur voor zwaar verkeer 's nachts hangt niet af van het feit of men binnen of buiten de bebouwde kom woont.

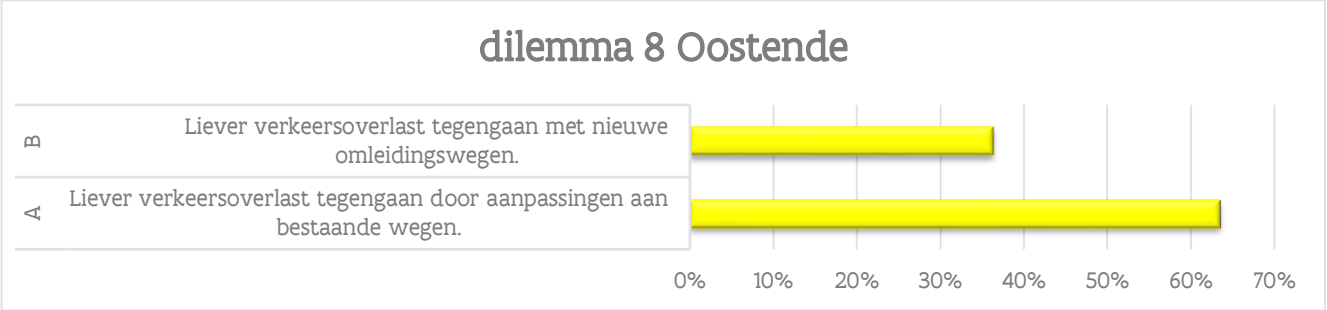
## 5.7 DILEMMA 7 – LOCATIE WOONPROJECTEN




toepasselijke doelstelling:

Het onderscheid is significant. Het openbaar vervoer moet zich schikken naar de ruimtelijke ordening en niet omgekeerd. De aanwezigheid van openbaar vervoer is dus geen goede leidraad om de ruimte te ordenen, volgens de respondenten. Openbaar vervoer is volgend, en moet zich schikken naar waar de bewoning staat of naar waar bijgebouwd wordt. Toch is er een grote minderheid die anders denkt. Willen we de ruimtelijke ordening de mobiliteit laten volgen, dan zal een inspanning op vlak van sensibilisering nodig zijn.

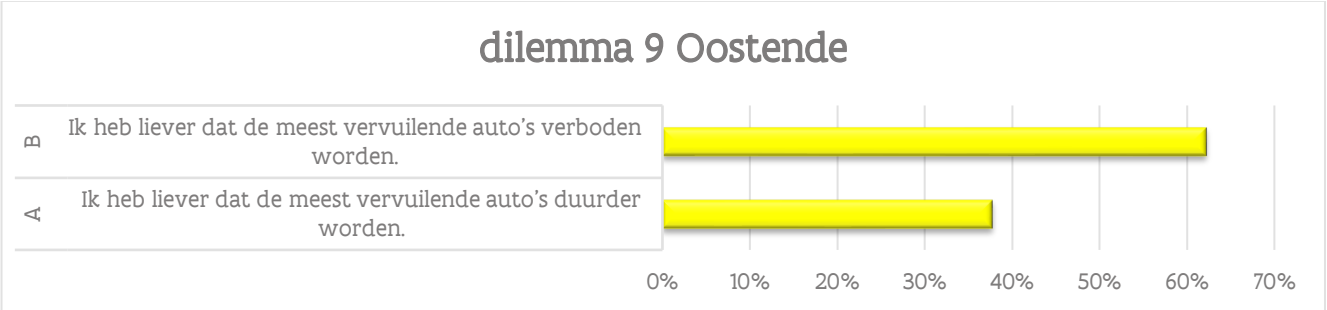
## 5.8 DILEMMA 8 - OMLEIDINGSWEGEN




toepasselijke doelstellingen:

Het onderscheid is significant. Nieuwe omleidingswegen worden niet geapprecieerd. Het verkeer moet zich ontwikkelen over de bestaande wegen die kunnen aangepast worden op grotere drukte. Dit is een eerder opvallende conclusie binnen de discussies over mogelijke ringwegen.

## 5.9 DILEMMA 9 – VERVUILENDE AUTO'S




toepasselijke doelstelling:

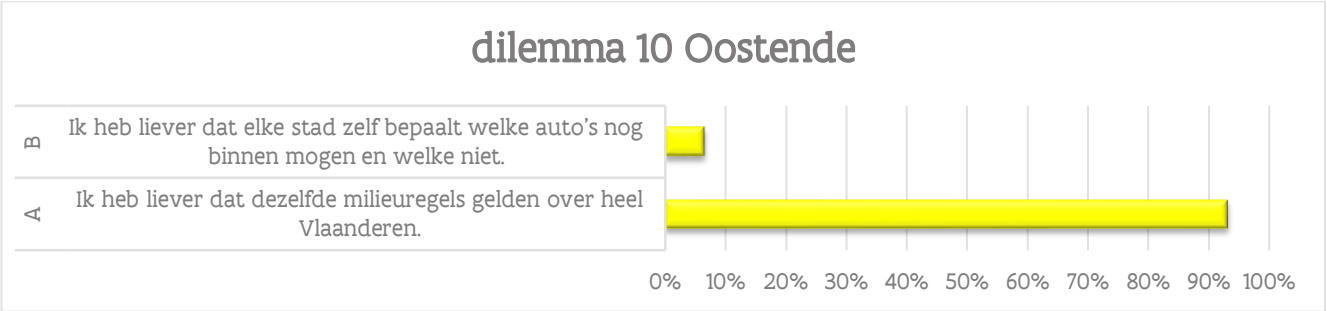
Het onderscheid is significant. De respondent kiest voor het wettelijk instrument, een verbod, boven het financiële instrument, een negatieve incentive. Het is niet zo dat wie ervoor kan betalen dus nog met een vervuilende auto mag rijden.

We onderzoeken dit dilemma verder via de situering van de respondenten. Denken de gebruikers van bedrijfswagens er hetzelfde over? Zij moeten immers niet zelf rechtstreeks voor hun wagen betalen en zijn dus mogelijk minder gevoelig voor het argument 'duurder'. Een verbod zou hen wel treffen in hun keuzevrijheid. en wat denken de mensen die de wagen niet of amper gebruiken?

| Oostende | | |
|---|---|---|
| Dilemma 9 | algemeen | |
| A | Ik heb liever dat de meest vervuilende auto's duurder worden. | 38 % |
| B | Ik heb liever dat de meest vervuilende auto's verboden worden. | 62 % |
| | geen of beperkt wagengebruik | |
| A | Ik heb liever dat de meest vervuilende auto's duurder worden. | 33 % |
| B | Ik heb liever dat de meest vervuilende auto's verboden worden. | 67 % |
| | bedrijfswagens | |
| A | Ik heb liever dat de meest vervuilende auto's duurder worden. | 44 % |
| B | Ik heb liever dat de meest vervuilende auto's verboden worden. | 56 % |

Er is inderdaad een verschuiving te merken. Wie geen wagen gebruikt is nog meer gevonden voor een verbod op vervuilende wagens. Maar ook voor de gebruikers van bedrijfswagens geldt dat men liever een verbod heeft, al is dat minder uitgesproken dan de gemiddelde populatie.

## 5.10 DILEMMA 10 – LAGE EMISSIE ZONES




toepasselijke doelstelling:

Het onderscheid is zeer significant. De respondent is absoluut niet te vinden voor de gemeentelijke autonomie om lage emissiezones in te stellen maar wil dat dezelfde regels gelden voor alle steden.

## 5.11 DILEMMA 11 – TOEGANKELIJKHEID OPENBAAR VERVOER

toepasselijke doelstelling:

Het onderscheid is significant. De gemiddelde respondent wil een inclusief openbaar vervoer waar iedereen gebruik kan van maken.

We onderzoeken dit dilemma verder via de situering van de respondenten. Hoe denken de betrokkenen zelf, mensen met een mobiliteitsbeperking, over dit dilemma?

| Oostende | | |
|---|---|---|
| Dilemma 11 | algemeen | |
| A | Liever recht op aangepast vervoer voor mensen met een geestelijke of lichamelijke beperking. | 37 % |
| B | Liever het gewone openbaar vervoer toegankelijk maken voor mensen met een geestelijke of lichamelijke beperking. | 63 % |
| | met beperking | |
| A | Liever recht op aangepast vervoer voor mensen met een geestelijke of lichamelijke beperking. | 38 % |
| B | Liever het gewone openbaar vervoer toegankelijk maken voor mensen met een geestelijke of lichamelijke beperking. | 62 % |

Mensen met een mobiliteitsbeperking geven eveneens de voorkeur aan toegankelijkheid op het gewone openbaar vervoer.

## 5.12 DILEMMA 12 – LEVERINGTIJD PAKJES

toepasselijk dilemma:

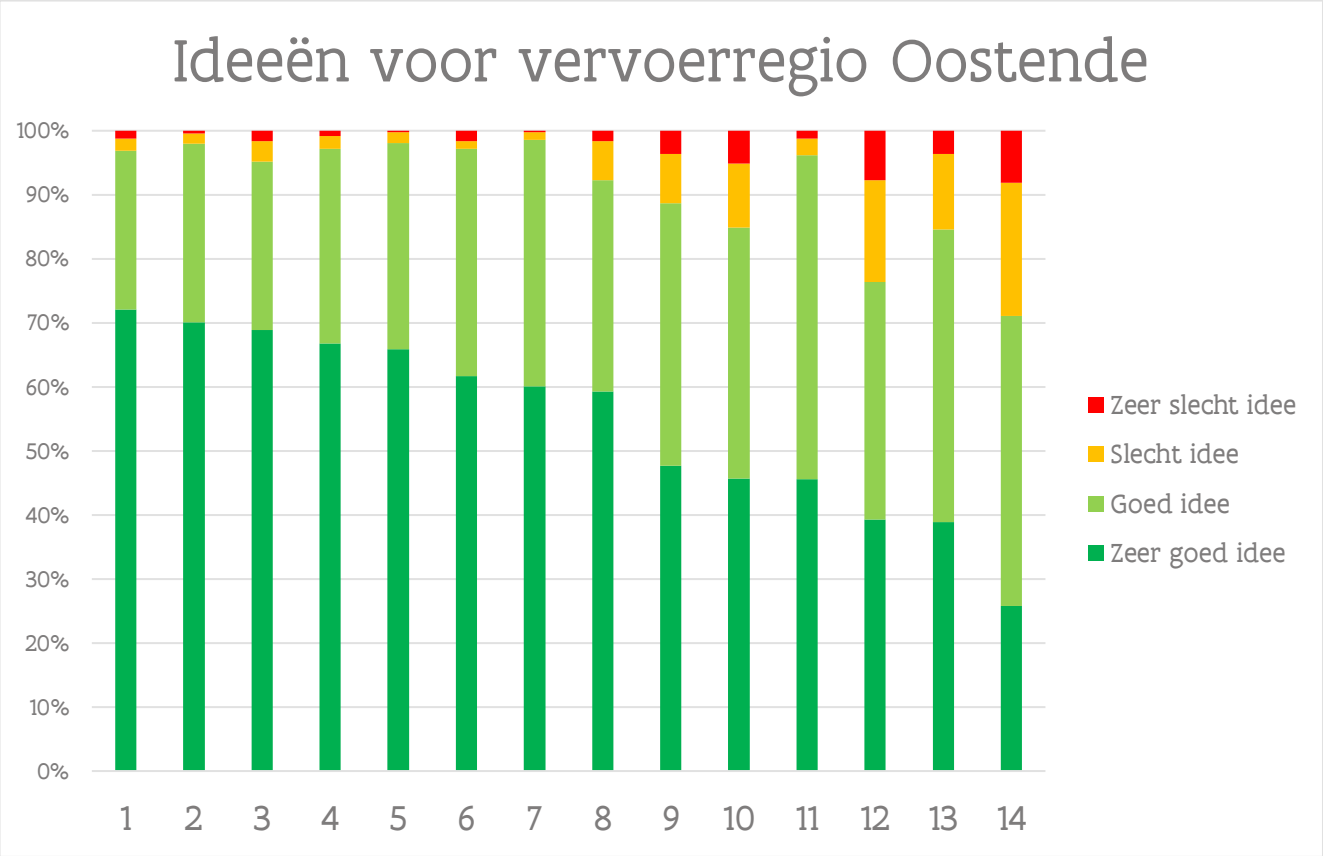
Het onderscheid is zeer significant. Het is het scherpste onderscheid bij alle twaalf dilemma's. De respondent is niet bereid te betalen voor een levering van een pakje op de volgende dag. Zijn 'willingness to pay', en dus de waarde die hij toekent aan het leveren de volgende dag, is zeer laag. Hij is dus absoluut bereid wat langer op zijn pakje te wachten. Maatregelen om de levering wat uit te stellen om bijvoorbeeld de drukte met de bestelwagens te beheersen maken dus veel kans op draagvlak. Een tussenschakel via stadsdistributie en bundeling kan dus aanvaardbaar zijn. Dit signaal is in tegenstelling met het opbod voor steeds snellere leveringen tussen de internetverkopers.

## 5.13 CONCLUSIE

De meest significante resultaten van de analyse met dilemma's zijn:

- Liever gratis parkeren aan de stadsrand dan betalend in het centrum
- Liever meer goederentransport en leveringen 's nachts en minder verkeersdrukte overdag dan omgekeerd.
- Beter dezelfde milieuregels over heel Vlaanderen dan verschillend stad per stad.
- Er is geen willingness-to-pay voor levering van pakjes de volgende dag.

# 6 IDEEËN VOOR VERVOERREGIO OOSTENDE




1 We voorzien randparkings voor toeristisch verkeer buiten de centra en vlakbij belangrijke buslijnen of in de nabijheid van de Kusttram.
2 Er komen meer en betere fietspaden tussen de verschillende gemeenten en kernen.
3 De zeedijk is een toeristische zone waar geen gemotoriseerd verkeer thuishoort. Leveringen gebeuren enkel 's ochtends en 's avonds.
4 We voorzien vrachtwagenparkings zodat vrachtwagens niet langer geparkeerd staan langs wegen of in de kernen.
5 We nemen maatregelen voor veiliger en comfortabeler fietsen binnen de woonkernen.
6 We moderniseren de Kusttram: meer comfort, meer en veiligere oversteken en een groene trambedding.
7 We verbeteren de toegankelijkheid van de overstapplaatsen van het openbaar vervoer voor minder mobiele personen.
8 Auto- en vrachtverkeer door de woonkernen wordt aangepakt.
9 We zorgen ervoor dat in de gehele regio parkeertarieven op elkaar afgestemd zijn.
10 Met onze tarieven willen we bij bezoekers parkeren aan de rand van de steden en badplaatsen bevorderen, en parkeren in de centra ontmoedigen.
11 De kleinere deelkernen worden beter bediend door het openbaar vervoer.
12 We zetten de landelijke wegen in voor het fietsverkeer. We beperken er het doorgaand autoverkeer met bijvoorbeeld circulatiemaatregelen of tractorsluizen.
13 Nieuwe woningen komen op wandel- of fietsafstand van stations of belangrijke bus- of tramhaltes.

14 Er komen meer deelauto's en deelfietsen, niet enkel in de steden maar ook in de kleinere gemeenten.

toepasselijke doelstellingen:

Opvallend is dat geen enkel idee afgeschoten wordt. Zelfs de minst populaire ideeën hebben een score van meer dan 70% die het goed of zeer goed vinden. De meest populaire ideeën, met score 'zeer goed' boven 50%, zijn:

- We voorzien randparkings voor toeristisch verkeer buiten de centra en vlakbij belangrijke buslijnen of in de nabijheid van de Kusttram.
- Er komen meer en betere fietspaden tussen de verschillende gemeenten en kernen.
- De zeedijk is een toeristische zone waar geen gemotoriseerd verkeer thuishoort. Leveringen gebeuren enkel 's ochtends en 's avonds.
- We voorzien vrachtwagenparkings zodat vrachtwagens niet langer geparkeerd staan langs wegen of in de kernen.
- We nemen maatregelen voor veiliger en comfortabeler fietsen binnen de woonkernen.
- We moderniseren de Kusttram: meer comfort, meer en veiligere oversteken en een groene trambedding.
- We verbeteren de toegankelijkheid van de overstapplaatsen van het openbaar vervoer voor minder mobiele personen.
- Auto- en vrachtverkeer door de woonkernen wordt aangepakt.

Volgende ideeën worden nog steeds goed bevonden, maar kunnen wat meer communicatie vergen om een tegenstribbelende minderheid te overtuigen:

- Met onze tarieven willen we bij bezoekers parkeren aan de rand van de steden en badplaatsen bevorderen, en parkeren in de centra ontmoedigen.
- We zetten de landelijke wegen in voor het fietsverkeer. We beperken er het doorgaand autoverkeer met bijvoorbeeld circulatiemaatregelen of tractorsluizen.
- Nieuwe woningen komen op wandel- of fietsafstand van stations of belangrijke bus- of tramhaltes.
- Er komen meer deelauto's en deelfietsen, niet enkel in de steden maar ook in de kleinere gemeenten.

# 7 VRIJE BIJDRAGEN VAN RESPONDENTEN

De aantallen reacties worden als volgt ingedeeld:

| | |
|---|---|
| Openbaar vervoer | 61 |
| Weginrichting | 49 |
| Fietsbeleid | 45 |
| Autoverkeer en hinder weren | 34 |
| Verkeersregels en handhaving | 29 |
| Parkeerbeleid | 25 |
| Mobiliteitsbeleid | 12 |
| Toerisme | 11 |
| Deelsystemen | 6 |
| Snelheid | 6 |

De respondent uit Oostende ligt vooral wakker van het openbaar vervoer, de fiets en de inrichting van de wegen, maar ook van verkeershandhaving, parkeerbeleid, hinder door autoverkeer en in mindere mate van snelheid, de relatie met toeristen, deelsystemen en het mobiliteitsbeleid.

- Voor de fiets ligt de nadruk sterk op betere en veiliger fietsinfrastructuur. Regelmatig wordt het concept fietsstraat aangeraakt, naast losliggende fietspaden en aandacht voor missing links in het fietsnetwerk.
- Openbaar vervoer moet vooral beter in kwaliteit en betrouwbaarder worden, en langer doorlopen 's avonds. Suggesties worden gegeven voor missing links en opstapplaatsen. Een belangrijk element in het openbaar verover blijft de kusttram. De tarieven zijn een heikel punt.
- Er is een redelijk grote, eerder unisone vraag naar meer handhaving. Dit richt zich zowel naar automobilisten als zwakke weggebruikers. Iedereen moet de regels volgen. Daarnaast worden enkele suggesties gedaan voor betere verkeersregels.
- Het parkeerbeleid moet zich richten op meer beschikbare parkeerplaatsen, graag in een randparking. Er is competitie voor de parkeerplaatsen met toeristen. Parkeren moet ook minder duur worden.
- Redelijk weinig opmerkingen voor snelheid, die allemaal in de richting gaan van snelheidsbeperking.
- Onder de noemer 'weginrichting' hebben we algemene opmerkingen opgenomen over hoe de wegen er moeten uitzien en hoe er moet gereden worden (enkelrichting bijvoorbeeld) naast een hele reeks punctuele opmerkingen over gespecifieerde knelpunten. Deze informatie is nuttig voor lokaal naast regionaal beleid. Vooral de Torhoutsesteenweg wordt vaak als knelpunt aangegeven.
- Een collectie opmerkingen gaat over de hinder die autoverkeer veroorzaakt en wat daar kan aan gedaan worden. Het gaat van het beperken van overlast tot het weren van zwaar verkeer of van alle gemotoriseerd verkeer. Daarnaast zijn beleidssuggesties opgenomen over hoe we de auto aan de kant kunnen laten.
- De toerist wordt in de regio Oostende gezien als een concurrent van de vaste inwoner op vlak van verkeer en parking. Ze vormen een bron van ergernis.
- Enkele concrete vragen voor deelsystemen; fietsen, bromfietsen en auto's.
- Tenslotte wordt het mobiliteitsbeleid besproken: De afbakening van de vervoerregio's, maar ook de planning van wegenwerken en vragen naar aandacht voor de plaats van de auto die onder druk komt door het beleid.

Bijlage 2 bevat alle vrije tekstbijdragen in de vorm dat ze gepost werden.

# 8 SAMENVATTENDE CONCLUSIES

De online bevraging van 697 willekeurige burgers heeft een schat aan informatie opgeleverd, dankzij een goede participatie en een goede spreiding binnen de regio, al is er een lichte oververtegenwoordiging van oudere leeftijdsgroepen. Dit kan eigen zijn aan de demografie van de regio.

De meeste respondenten zijn een kwartier tot een halfuur op weg naar het werk, als is er een grote groep die er langer, soms zelfs aanzienlijk langer, over doet. De vervoersmodus bij uitstek is nog steeds de auto, maar ook te voet en de fiets. De elektrische fiets is een belangrijke nieuwkomer en staat al op de vierde plaats van de verkozen vervoersmodi. De belbus, bedrijfsbus en deelsystemen zijn opvallend afwezig. Corona zet minder dan de helft van de respondenten aan tot een gewijzigd vervoerspatroon.

De grootste wens van de respondenten is een reductie van het aantal verkeersslachtoffers. Ook is men ervan overtuigd dat de fiets een belangrijkere positie zal innemen in de mobiliteit van morgen, en maakt men zich zorgen over vervuiling en files. Van technologische oplossingen verwacht men niet veel heil. Autorijden wil men beperken via kilometerheffingen en via betere infrastructuur voor de alternatieven. Maatregelen die het verkeer duurder maken wil men over het algemeen niet.

Maatregelen voor snelheid en alcohol moeten ongevallen vermijden. Niets doen is geen optie.

De respondent wil over het algemeen parkeren in de stadsrand, staat er deels voor open om met de fiets of de bus naar het treinstation te komen, wil dat goederen 's nachts vervoerd en geleverd wordt, vindt deels dat openbaar vervoer zich moet schikken naar de ruimtelijke ontwikkelingen en niet omgekeerd, wil geen nieuwe wegen, zou vervuilende auto's eerder verbieden dan duurder maken, wil identieke regels in heel Vlaanderen, kiest voor integraal openbaar vervoer voor iedereen en zit er niet mee in een dag langer te wachten op een online aankoop.

Voor de regio Oostende pleit men voor randparkings voor toeristisch verkeer, meer en betere fietspaden tussen de kernen, een zeedijk zonder gemotoriseerd verkeer, vrachtwagenparkings, veiliger en comfortabeler fietsen in de kernen, een gemoderniseerde kusttram, beter toegankelijke overstapplaatsen en het aanpakken van auto- en vrachtverkeer in de woonkernen.

De respondenten geven suggesties voor betere fietsinfrastructuur, fietsstraten en missing links. Openbaar vervoer moet vooral beter in kwaliteit en betrouwbaarder worden, en langer doorlopen 's avonds. In Oostende wil men meer handhaving voor iedereen. Parkeren doet men in randparkings en liefst vermijdt men in de binnenstad competitie voor parkings met toeristen. De Torhoutsesteenweg is een zorgenkind.

# 9 BIJLAGE 1: VRAGENLIJST

## 9.1 VRAGEN OM DE RESPONDENT TE SITUEREN.

Wat is uw postcode?
Wat is uw leeftijd?
Woont u binnen of buiten de bebouwde kom?
Hebt u een rijbewijs? (U mag meerdere keuzes maken.)

- Neen
- Ja, categorie AM (Bromfietsen met een maximumsnelheid tussen 25 en 45 km/u)
- Ja, categorie A (Motorfietsen)
- Ja, categorie B (Wagens)
- Ja, categorie C (Vrachtwagens)
- Ja, categorie D (Bussen)
- Ja, categorie G (Landbouwvoertuigen)

Wat is uw belangrijkste activiteit?
Hoe en wanneer werkt u? U mag meerdere kenmerken selecteren.

- ik ben professioneel erg veel onderweg
- ik doe aan nachtarbeid
- ik doe aan telewerk, ook voor de corona-crisis (1 à 2 twee dagen per week)
- ik doe aan telewerk, ook voor de corona-crisis (3 of meer dagen per week)
- ik doe of deed aan telewerk door de corona-crisis
- ik heb een deeltijdse job buitenshuis
- ik heb een voltijdse job buitenshuis
- ik werk in ploegverband
- ik werk overdag
- ik werk in het weekend

Doet u privé-verplaatsingen met een bedrijfswagen?
Als u buitenshuis werkt of schoolloopt, hoe lang doet u er meestal over om uw bestemming te bereiken? (Dus een enkele verplaatsing. Niet heen en terug.)
Hebt u een lichamelijke of geestelijke beperking waardoor uw mobiliteit bemoeilijkt wordt? Moeite met stappen bijvoorbeeld, slechtziend, enz.
Denk aan een gewone week voor de coronacrisis en geef aan hoeveel u zich in die week hebt verplaatst op onderstaande manieren. (nooit, minder dan één keer per week, één of meerdere dagen per week, elke werkdag, in het weekend)

- te voet
- fiets
- elektrische fiets
- deelfiets
- elektrische step, monowheel, hoverboard,...
- motorfiets
- belbus
- bus van De Lijn
- tram of metro
- trein
- bedrijfsbus
- watertaxi of overzetboot
- deelauto

taxi
auto

Welke invloed zal de coronacrisis hebben op uw verplaatsingen in de toekomst? (U mag meerdere antwoorden kiezen.)

Geen invloed
Ik ga meer telewerken.
Ik ga meer online vergaderen.
Een andere invloed

## 9.2 KEUZE VOOR BELEIDSACTIES

Selecteer uw twee grootste wensen voor het verkeer van de toekomst.

Iedereen kan steeds overal naartoe met de auto zonder files.
Er vallen geen doden of zwaargewonden meer in het verkeer.
Auto's en vrachtwagens zorgen niet meer voor overlast.
Het verkeer veroorzaakt geen vervuiling meer.
Mensen met een geestelijke of een lichamelijke beperking kunnen zich even vlot verplaatsen als iemand zonder beperking.
De huidige verkeersproblemen worden opgelost door nieuwe uitvindingen zoals zelfrijdende auto's en leveringen per drone of robot.
Mensen zullen massaal de fiets nemen, het openbaar vervoer gebruiken of te voet gaan waardoor de huidige verkeersproblemen verdwijnen.

Hoe zou u ervoor zorgen dat minder mensen met de auto rijden? (U mag twee keuzes maken.)

Duurdere benzine of diesel.
Meer belasting op het bezit van een auto.
Belasting op het bezit van een auto vervangen door een belasting op het aantal gereden kilometers.
Parkeren duurder maken.
Niets doen en wachten tot mensen vanzelf de verkeersdrukte beu zijn.
Op autosnelwegen de derde rijstrook verbieden voor mensen die alleen in de auto zitten.
Alle landelijke eenvakswegen sluiten voor niet plaatselijk autoverkeer.
Op drukke invalswegen leggen we busbanen en fietspaden aan ten koste van parkeerstroken.

Hoe zou u ervoor zorgen dat er veel minder ongevallen gebeuren op onze wegen? (U mag twee keuzes maken.)

Een maximumsnelheid van 100 km/u op autosnelwegen en 30 km/u in de bebouwde kom.
Hogere boetes op verkeersovertredingen.
Een nieuw rijexamen van zodra iemand vijf verkeersovertredingen begaat.
Niets doen en wachten tot mensen vanzelf hun rijgedrag aanpassen.
Een slimme snelheidsbegrenzer in elke auto zodat nooit sneller kan gereden worden dan de maximaal toegelaten snelheid.
Een alcoholslot in elke wagen waardoor wie meer gedronken heeft dan toegelaten, niet kan rijden.
Alle landelijke eenvakswegen gesloten voor niet plaatselijk autoverkeer.
Een volledig verbod op alcohol voor wie een voertuig bestuurt.
Meer politiecontroles op snelheid, alcohol, roekeloos rijgedrag, enz.
Bloembakken, drempels en andere herinrichtingen om de snelheid van voertuigen te verlagen.

## 9.3 DILEMMA'S

Dilemma 1

Ik wil meer openbaar vervoer voor mensen die in steden of dorpen wonen.

Ik wil dat het openbaar vervoer ook mensen bedient die afgelegen en landelijk wonen.

Dilemma 2

Als bezoeker parkeer ik liever gratis aan de stadsrand.

Als bezoeker parkeer ik liever betalend in de stad.

Dilemma 3

Ik vind het niet erg om per fiets of per bus naar het station te gaan.

Ik rij liever met de eigen auto naar het station.

Dilemma 4

Ik wil graag meer comfort en veiligheid voor de fietsers in steden en dorpen.

Ik wil graag meer comfortabele en veilige fietspaden tussen steden en dorpen.

Dilemma 5

Ik heb liever een eigen tweede wagen.

Ik rij liever met een goedkopere deel- of huurauto.

Dilemma 6

Ik verkies meer goederentransport en leveringen 's nachts en minder verkeersdrukte overdag.

Ik verkies meer rust 's nachts en meer verkeersdrukte overdag.

Dilemma 7

Openbaar vervoer moet zich aanpassen aan de plek waar nieuwe woonprojecten gebouwd worden.

Nieuwe woonprojecten zouden enkel nog mogen gebouwd worden waar er al openbaar vervoer is.

Dilemma 8

Liever verkeersoverlast tegengaan door aanpassingen aan bestaande wegen.

Liever verkeersoverlast tegengaan met nieuwe omleidingswegen.

Dilemma 9

Ik heb liever dat de meest vervuilende auto's verboden worden.

Ik heb liever dat de meest vervuilende auto's duurder worden.

Dilemma 10

Ik heb liever dat dezelfde milieuregels gelden over heel Vlaanderen.

Ik heb liever dat elke stad zelf bepaalt welke auto's nog binnen mogen en welke niet.

Dilemma 11

Liever recht op aangepast vervoer voor mensen met een geestelijke of lichamelijke beperking.

Liever het gewone openbaar vervoer toegankelijk maken voor mensen met een geestelijke of lichamelijke beperking.

Dilemma 12

Ik vind het niet erg om twee of drie dagen te wachten op een gratis geleverd pakje.

Ik betaal liever om een pakje de volgende dag geleverd te krijgen.

## 9.4 REGIONALE IDEEËN

Hieronder leest u een reeks van mogelijke ideeën die kunnen helpen om verkeersproblemen in de Vervoerregio Brugge aan te pakken. Hoe denkt u erover?

We nemen maatregelen voor veiliger en comfortabeler fietsen binnen de woonkernen.

De kleinere deelkernen worden beter bediend door het openbaar vervoer.

We moderniseren de Kusttram: meer comfort, meer en veiligere oversteken en een groene trambedding.
We verbeteren de toegankelijkheid van de overstapplaatsen van het openbaar vervoer voor minder mobiele personen.
Auto- en vrachtverkeer door de woonkernen wordt aangepakt.
We voorzien randparkings voor toeristisch verkeer buiten de centra en vlakbij belangrijke buslijnen of in de nabijheid van de Kusttram.
Er komen meer en betere fietspaden tussen de verschillende gemeenten en kernen.
We voorzien vrachtwagenparkings zodat vrachtwagens niet langer geparkeerd staan langs wegen of in de kernen.
De zeedijk is een toeristische zone waar geen gemotoriseerd verkeer thuishoort. Leveringen gebeuren enkel 's ochtends en 's avonds.
We zorgen ervoor dat in de gehele regio parkeertarieven op elkaar afgestemd zijn.
Nieuwe woningen komen op wandel- of fietsafstand van stations of belangrijke bus- of tramhaltes.
We zetten de landelijke wegen in voor het fietsverkeer. We beperken er het doorgaand autoverkeer met bijvoorbeeld circulatiemaatregelen of tractorsluizen.
Er komen meer deelauto's en deelfietsen, niet enkel in de steden maar ook in de kleinere gemeenten.
Met onze tarieven willen we bij bezoekers parkeren aan de rand van de steden en badplaatsen bevorderen, en parkeren in de centra ontmoedigen.

## 9.5 OPEN VRAAG:

Hebt u een ander idee om verkeersproblemen in de Vervoerregio Oostende aan te pakken? U kan dit hier noteren. Beperk uw idee tot 200 tekens a.u.b.

# 10 BIJLAGE 2: VRIJE OPMERKINGEN VAN RESPONDENTEN

## 10.1 FIETSBELEID

- aandacht/ruimte voor fietsers, betere regeling kruispunten (ook voor overstekende fietsers/voetgangers)
- Alle verkeershinderende opstakels zorgen voor minder VLOT verkeer Fietspaden de laatste tihd fel verbeterd,doch nog veel paden in archie slechte toestand
- Alles in deze enquete gaat over het ontmoedigen om de auto te nemen. Sommige mensen moeten de auto nemen voor hun job. Vb thuisverpleging. Dit onnodig duur maken heeft geen zin. Die auto's kan je niet uitschakelen. Zorg er gewoon voor dat fietsen leuker wordt. Nu durft niemand op de fiets omdat je op de baan vliegt om de auto's af te remmen. Investeer in goede fietspaden afgescheiden van de rijbaan. Doden zullen automatisch verminderen en rem het verkeer af met aanpassing van de rijbanen.
- Alles inzetten op veilig fietsen in de stad. Fietspaden los van voet- of autowegen
- Aparte rijstrook voor doorgaand verkeer en winkelend verkeer. Veiligere fietspaden tussen dorpen/gemeentes.
- belang communicatie in verkeer: (eigen ervaringen) arm uitsteken, vóór je als voetganger oversteekt zorgen dat aankomende auto's/fietsers je gezien hebben, oogcontact maken met andere weggebruikers/teken doen met hand/arm, galant zijn(hand opsteken als dank)Desnoods via campagne,affiches, radio, tv)
- Bestaande fietspaden zijn allemaal te smal - op landelijke wegen enkel plaatselijk verkeer en 30 km/uur - meer faciliteiten voor bewoners
- Betere fietspaden. Veiligere verkeerssituatie voor fietsende kinderen. Veiliger maken tettenbrug voor fietsers. Géén bochten van 90 graden of scherper voor fietsers! Sneller groen licht voor fietsers. Aanpakken oversteekplaatsen st Janskerk
- Bredere fietspaden en voorrangsstroken en/of oversteekplaatsen voor fietser.
- Bredere fietspaden zodat je met 2 naast mekaar kunt fietsen zodat je iemand kan oversteken, bewoners die vast wonen krijgen een gratis parkeerkaart
- De fietspaden niet inwerken in een voetpad
- De fietssnelweg F34 grondig aanpakken door een deftig fietspad van 3 m aan te leggen en overal waar mogelijk is de fietser voorrang geven. Alle invalswegen van het Vlaams Gewest de fietspaden eens deftig onder de loep nemen en aanpassen of herstellen waar nodig is. (fietspaden van 1m breed, verzakkingen, waterproblemen bij regen, wegmarkeringen, auto's op het fietspad enz...).
- Een fietssuggestiestrook schilderen op de zeedijk
- Fiets snelweg langs de kust
- Fietsen meer aanmoedigen door meer en veilige fietsstallingen verspreid over meerdere locaties.
- Fietsers: meer ruimte voor fietsen en in het bijzonder bakfietsen aan winkels (eigen ervaring met fiets + fietsaanhangwagen voor boodschappen,scholen etc; meer parkeergelegenh. voor fietsen (station), ...: veilig, beschermd tg weersomstandig-heden, controle tg diefstal
- Fietspaden en nog eens fietspaden die dan wel onderhouden worden. Momenteel kunnen veel fietspaden dienst doen ald Paris-Roubaix parcours, zo slecht zijn ze, en vooral daar waar een straat moet gedwarst worden! (boordstenen van 3 cm!!- dit is wel goed voor de fietsenmakers!!)
- Fietspremie van werknemers verhogen.
- fietsroutes veiliger maken door beperken van de snelheid,invoeren van fietsstraat,plaatselijk verkeer,enz.
- Fietsstraat maken van volledige Duinenweg.
- Fietsstraten beter bekend maken en meer controleren op naleving. - Sluipverkeer op landelijke wegen vermijden (drempels, sluissysteem, ...) -Overal (!) brede, aparte fietspaden.
- Graag fietspaden zo weinig mogelijk belemmeren. Ik fiets de ganse Nieuwpoortsesteenweg af om naar mijn werk te gaan en moet regelmatig uitwijken of zelfs op straat fietsen... zo creëer je kansen op ongelukken.
- Graag veel meer aangepaste fietspaden, afgezonderd van het rijvak voor de auto's, ook plaatsen waar je fietsen kunt stallen.
- Graag werk maken van fietssnelwegen bv langs de E40 en tussen de grote kernen. Voor mij is dat nu een van de moeilijkste problemen. Om bv naar Veurne te gaan moet ik over de E40 via Odk over een weg met amper fietspad. De volgende oversteekplaats vd E40 is 2 of 5 km verder.
- Ik heb een fiets maar ga meestal te voet wegens fietsonvriendelijke stad. Te veel verkeer, gevaarlijk. Indien stad fietsvriendelijker wordt zou ik meer fiets gebruiken ipv te voet of bus/tram. Ook aan fietsdiefstal moet iets gebeuren. Veiligere fietsstallingen en liefst overdekt aan belangrijke punten. Ik den aan bib, musea, ...
- ik ken de situatie in Oostende onvoldoende om hier een goed gefundeerd verkeersprobleem te geven. Alleszins vind ik dat fietsen van - in en naar Oostende via de fietsroutes (gelieve beter aan te geven ) in orde zijn, maar zeker voor verbetering vatbaar.
- Ik merk vaak dat fietspaden soms plots stoppen of ergens willekeurig starten (bv aan plassedaelebrug als je van Bredene komt). Door te zorgen dat de fietspaden logischer liggen en oversteekplaatsen duidelijk aan te geven is dit zowel veiliger voor de fietsers als voor auto's of vrachtwagens.. Er zijn in regio Oostende zo verschillende plaatsen waardoor fietsen vaak gevaarlijk wordt.
- Maak van landelijke straten fietsstraten dwz 30 km en verbod om fietsers in te halen hierdoor wordt sluipverkeer ontmoedigd
- meer fietspaden gesplitst van de weg aanleggen (= veilig) en voldoende breed zodat fietsers samen kunnen fietsen (toeristen, scholieren, naar het werk, ...).
- Meer fietsstraten.
- Meer investeren in veilig fietsverkeer binnen de stad. Ik fiets dagelijks door oostende en bots elke dag op heel gevaarlijke situaties omdat er geen veilig fietspad. Koning auto heeft hier duidelijk nog altijd voorrang. Een fietstunnel aan alisabethlaan, petit Paris zou veel efficiënter werken dan hoe het nu is
- Meer veilige plaatsen om je fiets achter te laten!!dus noods betalend maar veilig
- Onderhoud fietspaden.
- Ook de dijk is niet altijd even veilig door fietsers. Geef ze een eigen strook.
- overal zorgen voor goede wegen zonder putten enz, overal goede fietspaden om het fietsen aantrekkelijker te maken en vanuit de gemeentes of vervoerregio zorgen voor kortingen op (elektrische) fietsen.
- Tussen Bredene centrum en Wenduine zijn er maar liefst DRIE verbindingswegen, maar een veilig en comfortabel fietspad is er niet. Maak van de Kappelestraat-Driftweg-Wenduinestwg een fietsstraat. Zeker nu in de zomer en met het besmettingsgevaar is het oncomfortabele klinkerpad te smal ! En a.u.b. geen tweerichtingsfietspaden meer langs een kant van de weg, Zoals ze nu willen aanleggen bij de vernieuwing van de Vosseslag. Parkeerplaatsen die dwars op de rijbaan staan moeten allemaal weg, veel te gevaarlijk. Samengevat geef fietsers meer ruimte en confort. Een betere fietsinfrastructuur kan ook een toeristische troef zijn.
- varia: meer fietslogo schilderen op fietspaden, logo voetganger ...
- Veel betere fietsverbinding tussen oa de Vuurtorenwijk en het Centrum. Voorrang geven aan de zwakke weggebruiker en ook de fietser aan de kruispunten.(Bv Kruispunt Ring R31 en Stapelhuisstraat)
- Veilige fietspaden en oversteekplaatsen.
- Veilige, brede fietspaden, zowel binnen de gemeente als tussen de gemeenten (vb. Grotestraat De Haan = dramatisch)
- Veiligere fietspaden ook langs grote wegen, zoals de N33 in Ichtegem
- Veiligheid voetgangers tov auto's en ook fietsers

- voor nieuwe vervoermiddelen, zoals step: ook reglement communiceren. Vorige zomer massaal steppers in het verkeer die zich niet aan de verkeersregels houden.
- Werk maken van een fietssnelweg langsheen de kust met duidelijke signalisatie
- Zorg eerst en vooral voor betere en veilige fietspaden en neem een voorbeeld aan Nederland! Daar is het pas lekker fietsen ipv de auto's die langs uw elleboog zoeven zoals hier aan de ganse kust!
-

## 10.2 OPENBAAR VERVOER

- alle kustcentra verboden voor verkeer : enkel fiets en te voet ontlasten van de kustroute , invalswegen vanaf de autostrade tot aan parkings, verbindig met elctr bussen.
- Autogebruik doen dalen doe je m.i. o.a. door aantrekkelijke alternatieven, qua prijs, bereikbaarh., comfort (overvolle kusttrams??), wachttijden, veiligheid...
- Betere en frequentere busverbinding richting brugge en gistel van uit oudenburg
- Betrouwbaarder openbaar vervoer, bijvoorbeeld treinen die (voor de verandering) op tijd rijden.
- Bij de vraag: Hoe zou u ervoor zorgen dat minder mensen met de auto rijden? Ontbreek een antwoordmogelijkheid: "Meer inzetten op openbaar vervoer, meer frequent (op piekmomenten), directere verbindingen bv. tussen afgelegen dorpskernen en centrale stations/locaties ipv "overal" te stoppen. (bv. onderscheid maken tussen "ic"-bussen en "boemel"-bussen). En fietspopulariseringsacties voor lokale verplaatsingen.
- Buslijn voorzien voor schoolgaande jeugd van zandvoorde, bv. Geen bus naar Stene... pegasus school en sint Andreasinstituut.
- Busvervoer voorzien na 21u ten minste in de kleinere gemeentes.
- Daarnaast snellere verbinding via trein met Gent, Brugge en Brussel. Nu is het traject naar bxl sneller via eerst 45min tram naar Oostende en dan een IC-trein. Voor mijn werk is dat een helse verplaatsing maar met Corona valt heel die verplichting weg, en ik vermoed voor goed. Daarom dus inzetten op veilige en vlotte verplaatdingen tussen de kernen
- De betrouwbaarheid van de kusttram m.b.t. zand (cfr. traject Raversijde-Middelkerke) en tijdens vriesweer moet absoluut beter!
- De frequentie verhogen,meer kusttrams inzetten en niet alleen in juli&augustus maar bv. Van pasen tot eind oktober
- De kusttram zou minder agressief aanwezig moeten zijn. Dit schept een groot onveiligheidsgevoel. Dit kan bv door deze in een diepere bedding te voorzien met groen in combinatie met voetgangersbruggen. Het lijkt me ook zaak om na te gaan of het steeds noodzakelijk is de tram rechtdoor langs de kust te laten rijden. Kan dit in bepaalde gemeenten niet even uit de badplaats naar de tweede lijn worden verplaats, vanwaar shuttlebussen het strand kunnen bedienen. Dit kan ook een zone worden waar toeristen kunnen parkeren met de wagen. Er zouden tevens in de badsteden veel meer aandacht moeten worden gegeven aan de voetganger, zodat deze niet, vanaf je van het strand komt, moet opletten van wagens en de tram. Deze zones zouden autoluw moeten zijn.
- De lijn dient haar ritten af te stellen op NMBS vb smorgens vroeg is er geen bus voor mijn te nemen trein idem s avonds om huiswaarts te gaan gevolg met auto naar station waar ik dure pzrkubg in betaal.
- De Lijn moeten stoppen met besparen maar investeren in hun personeel, vervoersmiddelen en reizigers!
- Een tramhalte te Bredene ter hoogte van de kruising Breeweg en koninklijke baan
- Eenvoudig en uniform betalingsmodaliteiten/bewijzen op openbaar vervoer. Comfort openbaar vervoer verhogen Vb mogelijkheid om met een draagzak of koffer naast het lichaam te kunnen opstappen. Aanduiding ACTUELE reistijden bij de haltes; Aanduiding eerstvolgende haltes op bus en tram. Stiptheid openbaar vervoer.
- Er is nood aan een betere en senllere busverbinding tussen De Haan en Brugge. Momenteel duurt het traject veel te lang en is het aanbod onvoldoende. Er moeten méér en gratis parkeerplaatsen voorzien worden aan treinstations en tram/bushaltes voor mensen met abonnementen. Aanbod van De lijn en NMBS moeten op elkaar afgestemd worden zodat er vlotter met de trein gereisd kan worden.
- Extra openbaar vervoer
- Frequentere kusttram s avonds - 1 per uur maakt dat ik toch veiligheidshalve en gemakshalve mijn auto neem om vrienden te gaan bezoeken en gestresseerd ben als ik naar een optreden in het kursaal van oostende ga.
- Frequentie van de tram verhogen ook buiten het seizoen en s avonds
- Geen verdere opmerkingen, behalve..... Ik voel me niet veilig op sommige lijnen....... Daarom neem ik het openbaar vervoer niet meer.
- Goede busverbinding Middelkerke Diksmuide is nodig.
- Het openbaar vervoer ook naar de westhoek beter maken of een autostrade aanleggen zodat die beter bereikbaar zijn
- Het openbaar vervoer van en naar Brugge is enorm slecht, je dwingt mensen de wagen te gebruiken
- In Nederland en groot Brittannië bestaan al vele jaren randaarding met succes. Gratis parkeren en een kleine vergoeding voor de bus of omgekeerd. Zorg voor een tram van buiten oostende met randaarding.
- In plaats van de bus te laten starten in oudenburg om 9h30 en pas om 10h toe te komen in oostende, beter om 9h20 en toekomen om 9h50 zodanig dat mensen niet nog een bus vroeger moeten nemen zodat ze op tijd op hun werk zijn om 10h
- Ja openbaar vervoer toehankelijk maken voor iedereen, het kan toch niet dat bepaalde punten niet toehankelijk zijn met het openbaar vervoer
- Kleinere deelgemeentes betrekken in het mobiliteitsplan en niet enkel focussen op stadscentra in functie van openbaar vervoer. Belbus/flexbussen bieden onvoldoende mogelijkheden.
- Kusttram langer en meer frekwent laten rijden savonds
- Luchthaven beter bereikbaar maken. Eventueel met kusttram.
- Maak bus- en tramabo's VEEL goedkoper. Laat zwartrijders hiervoor MEER betalen.
- Maak de kusttram gratis
- Maak eindelijk werk voor de belbus in de volledige regio!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!
- Maak het openbaar goedkoper dan wat het nu is.
- Meer Bus en tram ritten per uur ook in de winter en beter op elkaar afgestemd
- Meer bussen voorzien naar dichtgelegen steden/dorpen.
- Meer bussen. Vanuit verschillende hoeken
- meer busverkeer tussen De Haan en Brugge. Nu zijn er schabouwelijk weinig verbindingen.
- Meer haltes kusttram ! Vele haltes hebben een stapafstand van 30 minuten onderling, bijvoorbeeld tussen Bredene en De Haan aan zee en dat is teveel. Zelf kan ik kiezen tussen 15 minuten doorstappen naar "Bredene Campings" of "De Haan Vosseslag". Nochthans is er vlak naast ons appartementencomplex een groot nieuw complex van 4 appartementsgebouwen gebouwd !!
- meer openbaar vervoer
- Meer overzetboten en later op de dag.
- Misschien nog meer publiciteit op radio tv en reclameborden maken dat de TRAM ALTIJD VOORRANG HEEFT EN NIET KAN STOPPEN.vqn het moment dat toerist aan de kust is loopt hij met zijn hoofd in de wind en kijkt naar niets meer.hij denkt dat hij altijd voorrang heeft. Die ongelukken met de kusttram is door de mens zelf het probleem niet door de lijn.
- Mits trams en bussen niet uitgerust zijn voor bagage van bezoekers!! Eerst trams/bussen MET ruimte/comfort cfr. reisbussen!!!! Aparte ruimte voor de valiezen...!!

- Onze gemeente is zodanig slecht bereikbaar met het openbaar vervoer dat je het gewoon niet gebruikt... dat zou in 1e instantie moeten verbeteren vooraleer je andere zaken kan overwegen...
- Openbaar vervoer ook s avonds, buiten zomerseizoen, met regelmaat laten rijden. Bvb buslijnen tussen de dorpen en Oostende.
- Openbaar vervoer uitbreiden in piekuren, school- werkverkeer haalbaar maken
- Openbaar vervoer, dag en nacht. Tijdens de dag een hogere frequentie en tijdens de nacht één maal per uur
- Schaf de tram af. Tramsporen zijn een ouderwets idee. Ze belemmeren de flexibiliteit van aangepast vervoer aan de kust. Kies voor electro Trambussen in eigen bedding, die de tramlijn kunnen volgen, energie aftappen en flexibel bij events omrijden. Snelle en trage trambussen over eenzelfde lijn kan inspelen op snelheidsverhoging. Nu staan trams in eigen file (3 uur van de panne naar Knokke, je houdt het niet voor mogelijk!) Sporen verleg je ook niet makkelijk, hé...
- Stadslijnen laten doorlopen tot einde Torhoutsesteenweg (decathlon).Vele mensen moeten nu de streeklijnen nemen om naar de winkels in de Torhoutsesteenweg te gaan.En die zijn er niet vaak.Mss nemen zo meer mensen het openbaar vervoer naar de Torhoutsesteenweg.Voetpad langs Torhoutsesteenweg.
- stop met files te veroorzaken door een bus van De Lijn die midden op de autoweg stopt. Maak van de bedding van de kust tram een extra rijvak met een veilige parking. De kusttram is zeer gevaarlijk, dit hoort hier gewoon niet.
- Tarieven voor gezinnen op openbaar vervoer verlagen. Met 4 in auto is goedkoper dan met 4 met de trein. Kusttram is te duur voor korte verplaatsing. Eerste 5 volgende haltes zouden goedkoper moeten zijn. Nu is auto goedkoper.
- Taxi's dichter bij het station laten staan om mensen met beperkte mobiliteit beter te ondersteunen.
- Terug een bushalte ter hoogte van immo Astrid. Nu moeten we te ver te voet gaan naar de bushalte om naar het oude centrum of koopcentrum te gaan. Ben moeilijk te been.
- Toegankelijk voor iedereen!
- Toegankelijke bussen en trams, randparkings met gratis heen-en-weer bussen of trams, randparkings veiliger maken! Idem voor fietspaden.
- Tram / metro tot in bvb oudenburg en randparking in oudenburg maken.
- Tram's of bus ook 'snachts
- tramuren beter afstemmen op schooluren ,zodat kinderen minder gebracht of opgehaald moeten worden doordat er teveel tijd tussen is.Vooral met de winteruren van de tram.
- tramverbinding van koksijde bad naar Veurne voor betere ontsluiting station Koksijde.
- uitbreiden van belbus vroeger en later ritten op de bestaande lijnen: vb lijn 53 in het weekend om de 2 uur een bus? laatste rit tijdens de week?
- Vanuit Sint-Pieters-Kapelle kan ik niet met openbaar vervoer naar ons gemeentehuis in Middelkerke!
- Wil je de mensen uit hun wagen krijgen? Maak dan dat je met het opbaar vervoer op uw werk geraakt! Ik heb een halte dichtbij en werk naast het station van Gent. Maar ik kan nooit de bus naar het station nemen daar ik nooit op mijn werk kan geraken of terug met mijn wisselende uren. Iemand die in ploeg werk 6-14 14-22 of 22-6 geraakt vanuit Oudenburg niet op zijn werk.
- Zorg ervoor dat er deftig openbaar vervoer is met een hoge frequentie en aangepaste dienstregeling die aansluit met bv treinen / kusttram

## 10.3 VERKEERSREGELS EN HANDHAVING

- 2. Duineweg is nu ramp! - Moet alleen plaatselijk verkeer! - Badges en paaltjes aub om de km.? voor controle plaatselijk verkeer campings en inwoners!! -Niet parkeren in duinenweg! - Geen wielertoeristen op de duinenweg! - Snelheid fietsers beperken tot max. 18/20km per uur, alleen recreatief en veilig fietsen!!! - VELE controles met HOGE boetes!! - Controles op afstand houden en het dragen van mondmasker indien de 1,5m niet gehandhaafd kan worden bij het voorbij steken!! - Niet met 3 naast elkaar fietsen maar allen achter elkaar!!! De duinenweg is te smal hiervoor, MET controles en hoge boetes!! - Al deze maatregelen worden bekend gemaakt met borden om de 2km!! Eventueel ook plaatsen van camera's om de 2km.! Waarbij elke fiets een herkenbare nummerplaat moet hebben of een ship ingewerkt om via deze camera's de overtreders te kunnen beboeten MET hoge boetes!!!?
- Beboeten van vrachtverkeer dat nodeloos door stad/ dorpskern rijdt om omleiding te vermijden
- belang volgen verkeersregels: uit eigen ervaringen: in Oostende, als voetganger aan zebrapad, auto's rijden op hoge snelheid voorbij zonder stoppen, chauffeurs die in fietsstraten op hoge snelheid rijden om net na fietser te remmen, fietsers die in tegengestelde richting rijden waar het wettelijk nt mag met onveiligheid als gevolg (bv. Vuurcruysenplein), voorrang van rechts wordt vaak genegeerd op bepaalde plaatsen & vooral naar fietsers toe. Desnoods via campagne,affiches, radio, tv)
- Controle op bestaande wegen plaatselijk verkeer vooralleer nieuwe in te voeren. VEEL meer controle op roekeloos rijgedrag van ALLE weggebruikers.
- dat de bevoegde diensten er werk van zouden maken om foutparkeerders aan te pakken.Bij ons staan altijd wagens geparkeerd aan de uitrit van de garage,wat een onveilige situatie maakt.Je kan niet door die andere auto zien of er fietsers of andere wagens aankomen
- De snelheidscontroles opvoeren (trajectcontroles!!!) en zeker de lawaaihinder van de auto's en vooral moto's aan banden leggen.
- En vrachtwagens mogen op de autostrade niet meer inhalen.
- Er moet meer gecontroleerd worden op de snelheid van auto's, vrachtwagens en motors in de dorpskernen (zone 50). Er wordt zowel 's nacht als overdag véél te hard gereden !
- Het sluipverkeer door woonwijken aanpakken met strenge boetes vb: Vissersstraat Oudenburg
- Meer boetes voor fout parkeren, meer blauw op straat in het algemeen.
- Meer controle op alcoholmisbruik achter het stuur.
- Meer controle op e40 er zijn nog vele die niet weten wanneer ze terug naar het eerste rijvak moeten
- meer snelheidscontrole !
- meer snelheidsflitsers op kleine steenwegen
- Op snelwegen vrachtwagens mogen nooit voorbij steken op wegen met twee rijstrokken
- Op de autostrade met 2 rijvakken: absoluut verbod voor vrachtwagens om voorbij te steken. Veel meer controle van de politie op drukke wegen (ook op de snelweg!!)
- Pak het gebrek aan discipline bij alle weggebruikers aan, zij het voetgangers, fietsers of autobestuurders. Vooral fietsers wanen zich boven de wet en lappen alle regels (verkeerslichten, verbodsborden) aan hun (l)aars. Ze rijden op voetpaden en zelfs met speed pedelecs in voetgangerszones (en dat zijn toch "bromfietsen"?). Om dan nog te zwijgen van wielertoeristen en renners die op de zeedijken komen "trainen" en niets of niemand ontzien in hun snelheidswaanzin... Waar fietsen verboden is in het hoogseizoen.
- Spookrijders op de fietspaden en overdreven snelheid (tot 40km:h) is voor oudere fietsers en kinderen een groot probleem. Vooral kruisen van bakfietsen en fietsen op de foute dijkstrook is gevaarlijk.
- T zal niet gemakkelijk worden, meer snelheidscontroles, moderne voertuigen kunnen té snel rijden
- Veel meer controle , nu kan en mag alles ten koste van de veiligheid
- Veel meer controles door politie. En wanneer pakken ze het sluipverkeer en sluikparkeren aan in zones van "enkel plaatselijk verkeer"?
- veel strengere controle op laad en losplaatsen voor vrachtwagens zodat EINDELIJK de personenwagens er niet meer staan en de vrachtwagens EINDELIJK op die laad en losplaatsen kunnen staan. Wordt veel te weinig controle op gedaan en worden zelden tegen opgetreden. dat zou enkel en alleen maar de verkeersveiligheid ten goede komen.
- Verkeersregels beter doen naleven. Bijvoorbeeld: Verplaatsbare flitspalen. Trajectcontroles die in dienst zijn.
- voor veiliger verkeer meer toezicht op wildparkeren alsook op het in verkeerde richting /verkeerde kant rijden door fietsers.

- Voorrang van rechts  Fietspad op rotondes
- Zone 30 en verbod op vrachtvervoer in sommige straten moet beter gecontroleerd worden. Al te vaak worden deze als sluipwegen gebruikt met onaangepaste snelheid.
- Zorg dat verkeersregels daadwerkelijk gevolgd worden door permanent  meer controle op naleving van die regels.
- Zorg ervoor dat de fietsers het verkeersregelment eerst leren voor ze de fiets nemen, woon aan de verkeerslichten Petit Paris en wat ik hier dagelijks zie wat fietsers allemaal uitsteken., amai.
- Zorgen dat iedereen de bestaande regels volgt. Iedereen leren rechts te rijden en indraaien in straten. Voetgangers leren links te lopen op de rijweg. rond punt in 1 richting kunnen volgen en niet in beide rijrichtingen.mensen leren zich aan de regels te houden zoniet bv auto langs de kant met klem en volgende dag terug ophalen van sleutels bij politie .....

## 10.4 PARKEERBELEID

- Alle parkeergarages weg uit het centrum en éénrichtingsverkeer invoeren .
- betalend parkeren voor niet gedomiciliëerden invoeren in De Haan ; nadenken over maatregelen alvorens ze uit te voeren
- De auto's van tweede verblijvers en huurders van een appartement, verplichten in de garage parkeren en niet langs de weg.  Dagjes toeristen randparking (betalend) met gratis vervoer naar de zeedijk en of winkelcentrum.
- Dynamische parkeergeleiding, duidelijker aanduiding van (voordelige) randparkings
- Gratis parkeren in De Haan voorbehouden voor bewoners, tweede verblijvers en huurders van vakantiewoningen.  Dit vermijdt parkeerders uit de andere kustgemeenten die nu in De Haan gratis komen parkeren en de tram nemen naar hun bestemming, met alle gevolgen voor de bewoners of tweede verblijvers van De Haan die geen parkeerplaats vinden.
- Het gratis parkeren in regio wenduine. Dit zorgt voor enorme overlast in onze wijk (manitobawijk)
- Het is te druk verkeer overdag en ook op parkingen weinig plaats om u voertuig te parkeren minder verkeer zou toch maken
- Laat alle toeristen op de randparkings parkeren en de parkeerplaatsen in de gemeente of stad voor de bewoners en geef de bewoners een goedkoper tarief om te parkeren dmv een kaart of sticker aan te brengen in de auto
- meer bewaakte gemeenschappelijke parkings
- meer controle op wild parkeren, grote randparking aanleggen.
- Meer gratis parking rond de stad en busjes die je voor een kleine prijs tot in het stad brengen.
- Meer parkeerplaatsen voor mindervaliden in het cemtrum.
- Meer randparkings
- Niet alle parkeerplekken willen schrappen !
- ondergrondse parkings in centrum gemeentes. Bvb De Haan aan tramstation. Idem Wenduine
- Oostende een ramp, teveel winkels op baan om binnen te rijden en in stad, zelfs erbuiten nergens parking. Neem een voorbeeld aan Brugge, randparking met gratis bus. Centrum  "t zand 2u gratis parkeren. Oostende overal onveilig en altijd file. Altijd maar slechter aan het worden, wie wie wie heeft dat gedaan..... En wie zal er ooit iets aan doen, foei  Oostende
- Parkeren aan de rand niet ok!
- Parkeren in het centrum duur maken, betere wegen, meer aandacht voor de buurtbewoners/ Oostendenaars qua parkeermogelijkheden.
- Parkeren minder duur
- Randparking verder buiten de stad aanleggen,voordat het rondpunt van de A10 wordt bereikt en dan met het OV naar het centrum of met speciaal ingelegde bussen naar het strand komen.
- Rekening houden met 2de verblijvers. Meestal zijn dit oudere mensen en als die moeten parkeren op randparkings kan dit te voet naar hun app. met valiezen e. a. te ver zijn.
- sanitair voorzien aan randparking ook voor vrachtwagens alsook meer afvalcontainers aan de randparking zodat er ook minder vuilnis rondslingeren
- Straten waar er gratis kan geparkeerd worden parkeerplaatsen voorzien voor de bewoners.
- Uitbreiden gratis randparkings in Oostende. Nu staan ze altijd vol.
- Uitzondering van betaling voor mensen die werken in een stadskern

## 10.5 SNELHEID

- 30km/u in dicht bebouwde kom.
- Alle straten bebouwde kom 30 / uur fietsstraten !!! Tennislaan Bv Koksijde 50/ uur en is een straat met fietsknooppunten
- Snelheidsbeperkingen  Verkeersremmers
- Trager verkeer, meer 30 km zones.
- Trajectcontrole op de koninginnen laan  richting Westende vanaf het woonzorgcentra snelheid na 21uur is enorm hoog
- zorgen dat het verkeer niet te snel kan rijden
-

## 10.6 WEGINRICHTING

- Aanpak gevaarlijke kruispunten. Kruispunten die duidelijk zijn voor iedereen!! Bvb fiets oversteek aan de achterkant Az Damiaan. Fietsers moeten zich ook hoffelijk opstellen! Beperken groepen en vooral "wielerterroristen"
- Alle straten van de mariakerkelaan naar elisabethlaan zijn 1 richtingsverkeer waardoor jr verplicht bent aan te schuiven op de torhoutsesteenweg of 2 scholen voorbij te rijden om richting Kennedy rondpunt te rijden.... verschrikkelijk wie dat bedacht heeft.
- Autovrije straten zijn een oplossing, maar wat met de kleinere kustgemeente als Middelkerke. Kerkstraat zou eenrichtingsverkeer moeten worden of doorgaand verkeer verbieden.
- Begin eerst met de voetpaden voldoende veilig te maken.!!!!! Ik kan op gans de kustlijn geen enkel voetpad vinden  waar geen putten in zijn (zelfs bij nieuw aangelegde), je amper met twee personen elkaar kan kruisen. Haal ook de fietsers en zeker die snelheidsduivels met hun e-bike (s) weg uit de voetgangerszones en duiken!!!
- Betere veiligere snellere wegen maken. Bvb weg Nieuwpoort plassende : inrichten als echte autoweg, hogere max snelheid,  ongelijkvloerse kruisingen, fietsers verbieden, zodat dit een echte ringweg vormt rond groot Middelkerke en oostende
- Bij een toekomstig afsluiten/verzanden (en evt. vertragen) van de Koninklijke Baan of Kustbaan goed de implicaties onderzoeken naar toename van verkeer over de tragere aanpalende wegen.  Nu is het soms interessanter om de grote baan te nemen. Er moet een voordeel blijven, bv. t.o.v. de tragere parallelle Drift(weg)/Wenduinsesteenweg, waar meer bewoning/kinderen/wandelaars/campings zijn.

- Bij verlaten autostrade het verkeer niet door centrum laten gaan bvb Middelkerke voor bewoners Westende
- Bijkomende wegen aanleggen waar verkeer te veel stil staat bv Torhoutsesteenweg, uren stilstaande wagens op de weg zijn vervuilender dan normaal doorgaand verkeer.
- Concessie De Haan : zone uitgezonderd plaatselijk verkeer ( Waterkasteellaan inbegrepen )
- De auto's de stad of gemeente via 1 of 2 wegen laten binnenrijden en dan soort eenrichtingsverkeer maken. (Desnoods op nieuwe weg - goed voorbeeld: Slype)
- De Koninklijke baan versmallen tussen Bredene en Wenduine. Meer specifiek de Nieuwe Rijksweg dubbel richting maken en de oude Koninklijke baan zo veel als mogelijk verwijderen en het duinengebied verbreden. In De Haan centrum een tunnel zodat het Marktplein terug een plein kan worden.
- De omleiding aan de blauwe bruggen hertekenen
- De persoon die het kruispunt Elizabethlaan/torhoutsesteenweg hertekende (om nadien toch terug te veranderen) ophangen boven het kruispunt. Dit maakt dat idioten géén achterlijke, irrealistische situaties meer maken van kruispunten. Een rotonde aan Decatlon (zoals al jaren wordt gesuggereerd) zou ook een mooie zaak zijn.
- De situatie moet vaak per wijk bekeken worden, alles globaliseren is niet goed. Zeker niet in een stad die in iedere wijk andere noden heeft....
- De toegangswegen vlotter laten rijden: het duurt soms heel lang om gewoon met de auto in het centrum te raken.
- De Torhoutse steenweg aanpakken, de busstrook voor afgaand verkeerd die naar de winkels moet en de gewone strook voor doorgaand verkeer. In Brugge en Roeselare doen ze het ook zo. De dagelijkse files zorgen ervoor dat ik richting Torhout mijn boodschappen doe
- De zeelaan Lombardsijde bij heraanleg geen rechte racebaan maken van 1km in bebouwde kom en campings + nieuwe woonwijk veel mensen te voet/fiets en er wordt opgetrokken en geracet...de eerste dode is een kwestie van tijd...doe er nu iets aan....
- Doe aub iets aan het probleem van de blauwe bruggen. Alles stropt op omdat iem de oml niet volgt.
- Doe iets aan de Torhoutsesteenweg. Dit is nu echt een heel ontoegankelijke straat! Altijd file..
- doordachter ruimtelijk ordeningsbeleid (cfr oostende torhoutsesteenweg hoe het niet moet)
- doorgaand verkeer in de bebouwde kom van Middelkerke vermijden. Zeer storend voor de inwoners
- Doorgaand verkeer bevorderen door verkeerslichten te vervangen door rotondes ( luchthaven ), Torhoutstnwg richting Torhout mag ter hoogte vanaf Steense Dijk enkel nr rechts opgereden worden , terugkeren via rotonde aan Duinkerkseweg en nieuwe aanleggen aan bijv. kromme elleboog , zo geen belemmering door links en dus overstekende , oprijdende auto's
- Een vlottere verbinding vanuit Middelkerke naar de autostrade, zodat het verkeer niet meer door de dorpskernen moet.
- Een betere synchronisatie van de verkeerslichten: zorgen dat tram/bus altijd kan doorrijden en dat voetgangers/fietsers veel minder lang moeten wachten. Op heel wat kruispunten kan dit geoptimaliseerd worden.
- Eenrichtingsverkeer in de bebouwde kom waardoor plaats vrijkomt voor veilige/brede voet-en fietspaden.
- Eernegem mag niet het kind van de rekening zijn om andere (deel) gemeenten ter wille te zijn. ( Ichtegem, Koekelare ...) het moet een plus, plus verhaal zijn.
- Er rijden te veel auto's in het hinterland: niet aangenaam wandelen/fietsen vaak. Te smalle wegen in centrum Middelkerke: geen (apart) fietspad! Mijn eigen straat te smal om te draaien en doodlopend.
- Extra invalsweg naar en van Oostende. Nu veel file door winkels.
- Fietspaden afscheiden van autowegen.
- Grootste probleem. Al de winkels. Aan de Torhoutse Steenweg. Ik ga er niet..meer zelfs met de fiets gevaarlijk.. moet dringend aangepakt worden. Geen vergunning meer geven aan grote winkels.en een nieuwe weg. Achter de winkels leggenkant a mode. Daar is er toch plaats. Voor het verkeer zo naar de Schorre te lijden. . Zodat de Steenweg zelf niet zo vol raakt..
- Ik zou graag in Middelkerke de baan waar de tram rijdt meer groen zien worden maw het verkeer niet of veel minder toelaten.
- In Middelkerke trambedding verplaatsen van Leopoldlaan naar Koninginnelaan zodat Leopoldlaan aangename winkelstraat kan worden
- investeer in nieuwe wegen/fietspaden waar dan geen lintbebouwing op is toegestaan. Zorg er voor dat de wegen een sneller alternatief zijn dan door het centrum rijden. wegen met conflictvrije kruispunten maw en niet steeds lichten of ronde punten. Groot deel van het verkeersprobleem is er niet door mensen die per se zo dicht mogelijk willen parkeren, maar omdat ze niet anders kunnen dan langs drukke punten rijden wanneer ze ergens naar toe moeten (in andere stad)
- Kennedy rondpunt veiliger maken. Een de Konterdam brug terug opbouwen. De wegen zijn er alleen erger van geworden.
- Meer Bloembakken en verkeersdrempels richting Middelkerke centrum
- Ondertunneling kruispunt kustbaan ter hoogte van de bolle voor fietsers en fiets en voetpad kustbaan ter hoogte van de bolle richting AZ Damiaan aantrekkelijker maken voor gebruikers. Dit is nu archie lelijk en gevaarlijk (een beetje groen zou beter zijn.
- Op kanaal tussen Nieuwpoort en Oudenburg : vaste bruggen of tunnels. Zo wordt vermeden dat soms +100 wagens aan weerszijden van de vaart in file staan. O.m. professionelen en ziekenwagens moeten wachten omdat er een toerist met zijn yachtje voorrang krijgt..... niet te vatten; mijn grootste bron van ergernis.
- Pak de Torhoutsesteenweg aub eens aan. Geen oversteken meer maar de rijlaan volgen en draaien via twee rondpunten.
- Ring rond oostende en ev tunnels thv kennedy etc
- Ring rond oostende want alles staat muurvast
- Ringweg rond Oostende - fietstunnels om grote steenwegen te kruisen. Tweede kruising haven en spoorweg als ontdubbeling van weg langs Blauwe bruggen. Geen onnozelheden als de verlaning van de A10
- rust de wegen veiliger uit voor zwakke weggebruikers maak meer straten autovrij
- Sluipwegen door de woonkernen worden krachtdadig aangepakt. Verkeersvertragende ingrepen op wegen in de woonkernen.
- Terugkeren naar een dubbele rijbaan van de kustbaan met veilige fietspaden en oversteken. Meer wandelbruggen naar zee. Ondertunneling van de kustbaan, eventueel ook de kusttram (metro systeem)
- toegang tot Middelkerke, komende van Slype verbeteren, bijv. ring vanaf kanaal Plassendale- Nieuwpoort doen aansluiten op rondpunt in Westendelaan
- Torhoutsesteenweg aanpakken . Iedereen komt via dezelfde weg oostende binnen en dit zorgt voor enorm vertraagd verkeer
- Verplicht volgen van de omleiding aan de tweebruggenstraat indien de brug open staat. Nu telkens verkeershinder omdat niet omgereden wordt.
- Wie voor zijn werkopdracht moet zijn, verliest enorm veel tijd door aan de Torhoutsesteenweg zo lang aan te schuiven... daar moet iets aan veranderen...
- Zorg voor minder mogelijke sluipwegen door woonkern vb door knip in weg

## 10.7 AUTOVERKEER EN HINDER WEREN

- Auto alleen toelaten voor bewoners.
- Belasting op zwaar vervuilende auto's, vrachtwagens en tractors
- Beperk de geluidsoverlast van zware motorfietsen, verbeter de wegen en herstel putten in het wegdek waardoor de kamions zwaar geluidsoverlast creeren. Beperk het gemotoriseerd verkeer in stadscentrum en drukke plaatsen.
- Beperk of verbied het vrachtwagenverkeer in de binnenstad. Het is heel gevaarlijk voor voetgangers en fietsers als deze vehikels in het centrum circuleren tijdens de dag.

- Binnenstad volledig autovrij. Overal max. 30 km/h voor straten in woonzones. Ruimte voor auto's opofferen voor ruimte voor fietsen, steps, voetgangers, ...
- Centrum van de stad zoveel mogelijk autovrij.
- Centrum verkeersvrij maken.
- De doorgang van oude en lawaaierige voertuigen ( auto's en moto's ) verbieden in de bebouwde kom .
- De vrachtwagens en bestelauto's van 20h tot 06 h s'morgens te laten rijden 1/ bestellingen op tijd, geen files voor hen en de an minder vervuiling, overdag minder files en ongevallen. De bestellingen Zijn dan altijd vlot en op tijd geleverd !
- Dorpscentra vermijden door verkeer om te leiden
- drukke centrum-winkelstraten verkeersvrij maken!
- Elke grote stad zou een lage emissie-zone moeten hebben. Meeste steden hebben nu toch een camera-schild dus kan gemakkelijk geïmplementeerd worden.
- Er rijden gewoon teveel auto's, bestelwagens en vrachtwagens
- Gebruik de kanalen voor vrachtvervoer.
- Geen auto's in stad!
- Geen zware vrachtwagens in de woonkernen
- Het weren van zwaar vrachtverkeer op drukke momenten - school start - waar veel kinderen te voet / met fiets op pad zijn. Lever/ los tijden op kalmere momenten vd dag .
- Hubs buiten het centrum waar pakjesleveranciers hun pakjes droppen en waar mensen die zelf ophalen of waar fietskoeriers of 1 camionette ze 1 keer per dag ophaalt om te bedelen.
- Laat geen bedrijfswagen meer toe.
- Meer autodelen, meer fiets en cargofiets, driewielers delen
- Meer betalende wegen voor vrachtwagens zodat ze niet meer door kleine dorpskernen vlammen ipv e40 te nemen
- Meer electrische bussen voorzien dan de vervuilende diesel,
- Schoolvakanties, Oostende & alle andere kustgemeentes autovrij maken. Tijdens schoolvakanties, op de drukke invalswegen tol invoeren, zodat men misschien toch richting openbaar vervoer de eerste stap zet. Proefprojecten opzetten om mensen bewust te maken dat de slogan mijn auto, mijn"vrijheid" achterhaald is en eerder een beperking aan het worden is...Veel succes in het anders durven aanpakken...Grtjs
- Sensibiliseren: er moet een mentaliteitswijziging komen bij de bevolking Veiligheid & Comfort: Het moet aanlokkelijker zijn om voor korte verplaatsingen de fiets te nemen i.p.v. de auto. Dit is nu totaal niet het geval. Waarom? De fietser moet langer wachten aan rode lichten, de fietser komt nog teveel haaietanden tegen, de wegen zijn niet veilig, er zijn bijna geen fietsrekken in de bebouwde kom, etc.
- Stimuleren van geluidsarme auto's Autobaan aan Zeedijk tussen Mariakerke en Middelkerke niet meer toegankelijk maken voor auto's.
- Straten rondom scholen afsluiten bij start en einde school voor gemotoriseerd, ook elektrisch, verkeer. Enkel de schoolbus, fietsers en voetgangers mogen erbij. Elke school krijgt altijd politie toezicht op straat.
- Van thuis uit werken stimuleren door een bonus
- Vooral vrachtwagens verbieden. Een richtingsverkeer rond de stade.
- Vrachtverkeer(>3,5T) alleen 's nachts en nooit in de bebouwde kom. Licht vrachtvervoer/leveringen in de woonkernen/centra tussen 06:00 en 09:00 en tussen 13:00 en 16:00.
- Vrachtvervoer, vuilnisophaaldienst onderhoudswerken aan wegen nooit inplannen tijdens de spitsuren opdat het spitsverkeer vlotter kan verlopen
- Vrachtwagens enkel buiten de spitsuren. Autoverkeer tijdens drukke periodes 30 km/uur in de centra. Randparkings, fietspaden
- Weer vrachtwagens op de autosnelweg tijdens het weekend (s'morgens en s'avonds) wanneer de eendag toeristen op weg zijn
- Wegen rond scholen veel veiliger maken, door de weg anders in te richten mbv bloembakken op straa.
- Zoveel mogelijk het verkeer weren op de Koninginnelaan in Middelkerke !!
- Zwaar vrachtverkeer uit het centrum van de dorpen houden.

## 10.8 TOERISME

- beperk mobilehomes , caravan en touristen verkeer
- Dagtoeristen niet toelaten in de stad
- Geen elektrische fietsen, gocarts, brommertjes voor kinderen die meer dan 30 km rijden op de zeedijk. De zeedijk is voor wandelaars, dit is nu een zeer gevaarlijke situatie, vooral als die elektrisch aangedreven zijn.
- Geen toerisme aanwakkeren.
- Het opvoeden van de verkeersdeelnemers. Te veel toeristen (ook anderen)denken dat alles gepermitteerd is en dat verkeersregels - en borden niet voor hen zijn. Occasionele fietser zijn een gevaar op de weg. Het is niet omdat men een "zwakke" weggebruiker is dat men reglementen niet moet respecteren.
- Het toerisme aan de kust in de hand houden zodat het voor de vaste bewoners nog leefbaar blijft.
- Misschien gewoon aan de toeristen laten weten dat ze niet enkel langs de N34 Oostende kunnen verlaten en betreden.
- Te weinig ruimte om dit te omschrijven hier. Oostende denk alleen aan zijn 2de verblijvers en toeristen wat betreft parking
- Tijdens het seizoen zijn tweede verblijvers zonder garage niet bevoorrecht. Misschien iets vorrzien voor de mensen de gans het jaar daar zijn ... en geen één dag of weekend toeristen.
- Toeristen en of 2de verblijvers niet door het drukke centrum laten circuleren maar omleiden. Het is echt niet fijn om elk weekend of vakantie met een file aan draaiende auto's in je straat te staan. Het moet en kan anders.
- Toeristen meer laten betalen voor het parkeren ! Rand parkings meer voorbehouden. voor de eigen inwoners. In Oostende wordt TEVEEL rekening gehouden met de toeristen.
-

## 10.9 DEELSYSTEMEN

- Elektrische deel bromfietsen
- Groepsaankopen laadpalen, elektrische fietsen en auto's , gratis parkeerplaatsen autodelen, langer parkeren bij laadpalen elektrische auto's
- Ook deelauto's in De Haan plaatsen en het systeem toegankelijk én betaalbaar maken. Subsidie voor aankoop elektrische fiets/speedpedelec ?
- ook electrische deelfietsen
- Toen mijn auto het begaf, heb ik even getwijfeld om een deelauto te gebruiken. Uiteindelijk bleek dit een behoorlijk dure optie... kan dit goedkoper gemaakt worden?

## 10.10 MOBILITEITSBELEID

- coherent politiek management in zoverre het woord management in politiek toepasbaar is
- Coordineer uw wegenwerken wat meer zodat het niet op 10 plaatsen tegelijk omrijden is.
- de vervoersregio's veranderen de regio zou zo moeten opgezet worden dat een kleinere gemeente bij de regio van de dichtbijgelegen grotere stad hoort. vb Wenduine bij Blankenberge ipv Oostende
- De wagen gebruiken is op zich niet zo erg moest het niet zijn dat verschillende wegen moeten wijken voor fietspaden en dat ze parkeerstroken schrappen op plaatsen waar nu al te weinig parkeerplaats is. Zo zorg je er niet enkel voor dat kustbewoners niet meer naar scholen kunnen maar zorg je er zelfs voor dat klanten niet meer bij bedrijven geraken. Een veiliger verkeer is wenselijk maar zeker niet ten koste van onderwijs en de economie.
- Door mijn job heb ik mijn wagen echt nodig. Natuurlijk wil ik niet meer betalen voor brandstof (die trouwens overdreven belast wordt).
- Eenvormigheid op alle gebied voor alle kuststeden!
- Er zou 1 vervoersregio voor GANS de kust moeten zijn ipv nu verdeeld over de 3 vervoersregio Afbakening niet volgens de metropolisatie van de kust. een zoveelste gemiste kans
- Fluïdiseer het verkeer maximaal. Leid mensen op met meer respect voor andere weggebruikers.
- Minder ondoordachte maatregelen meer doorvoeren
- Terloops jullie enquête is wel ok maar gaat te ruim en is niet altijd even accuraat.
- Toegang voor auto's in de winkelstraten. Was gedurende decennia lang zo, en werkte goed.
- vergeet niet dat voor mensen in onze streek het hebben van een auto ook toegang tot leven is. laat ons niet te sterke maatregelen nemen en mensen uit de regio wegjagen