



Vervoerregio Oostende Projectgids

**Mee aan boord
voor betere mobiliteit ...**



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Veelgebruikte afkortingen

Specialisten in de materie hebben wel eens de gewoonte om in afkortingen te spreken en te schrijven. We sommen de belangrijkste even op:

- VVR - vervoerregio
- VVRR - vervoerregioraad
- RMP - Regionaal Mobiliteitsplan
- OV-plan - openbaar vervoerplan
- MOW - Departement Mobiliteit en Openbare Werken (Vlaamse Overheid)
- AWV - Agentschap Wegen en Verkeer (Vlaamse Overheid)
- MAV: Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer

Wanneer spreken we van een duurzame verplaatsing?

De voetganger, de fietser en de gebruiker van het openbaar vervoer, de schoolbus of de bedrijfsbus zijn de voor de hand liggende 'duurzame verplaatsers'. De voorbije decennia zijn daar tal van andere creatieve oplossingen bijgekomen: carpooling, autodelen, deelfietsen en -steps, ... maar ook de elektrische auto en fiets horen in het rijtje thuis.

Wat is een mobipunt?

Een mobipunt is een vervoersknooppunt dat bij voorkeur aangevuld wordt met dienstverlening. Een mobipunt kan vele vormen aannemen. Denk bijvoorbeeld aan een bushalte waar je je fiets kan stallen én kan laten herstellen, waar op dat punt ook een broodautomaat is en een oplaadpunt voor je batterij. Of een pakjesautomaat, een schuilhuisje of een parkeerplaats?

Een mobipunt is dus een herkenbare plek met een divers aanbod aan vervoersmogelijkheden. Deze mogelijkheden zijn op elkaar afgestemd.

Het doel van dergelijke mobipunten is de toegang te vergemakkelijken tot verschillende vervoersmogelijkheden, waarbij je gemakkelijk kan overstappen van het ene transportmiddel op het andere.

Inhoud

Waarover gaat deze projectgids?	2
De mobiliteitsuitdagingen in Vervoerregio Oostende samen aanpakken	3
Dialogo: Met wie? Wanneer? Hoe?	3
Het openbaar vervoer- en mobiliteitsplan.....	3
Basisbereikbaarheid: daar gaat het over	4
Wat is een vervoerregio?	6
Vervoerregio Oostende: een kennismaking.....	7
Wat is de vervoerregioraad?	8
Een geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan	10
Mobiliteit is een lokale, regionale en Vlaamse kwestie	10
Waarom een afzonderlijk OV-plan?	11
Wat is een regionaal mobiliteitsplan?	11
Hoe maken we het regionaal mobiliteitsplan op?	12
Uitdagingen voor Vervoerregio Oostende	14
Een goed functionerende verkeersstructuur voor de Oostendse vervoerregio als voorwaarde voor bereikbare strategische projecten en kwaliteitsvolle vervoersalternatieven	14
Sterke noden voor vervoer op maat	15
Aandacht voor veiligheid en leefbaarheid in de dorpskernen	16
Specifieke uitdagingen in functie van toerisme	16
Overleg, communicatie en participatie	18
Projectgids – Mee aan boord voor een betere mobiliteit!	18
Informatiemomenten	19
Peergroupsessies	19
Stakeholdersgroepen	19
Regiobewoners aan het woord	19
Meer weten over basisbereikbaarheid?	20

Waarover gaat deze projectgids?

De komende jaren zal er heel wat veranderen in mobiliteitsland. Vervoerregio's, regionaal mobiliteitsplan, vervoer op maat, kern- en aanvullend net, vervoerregioraad, ... Het zijn termen die je misschien weinig zeggen. Geen nood. In deze projectgids helpen we je op weg en vertellen we jou wat nieuw is in het denken over mobiliteit in Vlaanderen. Tot slot formuleren we ook enkele uitdagingen waar we in onze regio voor staan. En bij die uitdagingen kunnen we jouw hulp goed gebruiken.

Wie graag wil mee nadenken over de organisatie van de mobiliteit in de Vervoerregio Oostende vindt in deze projectgids alle informatie die nodig is om samen met ons aan de slag te gaan.

Deze manier van samen nadenken over mobiliteit is uniek. Onze vervoerregio staat dan ook voor unieke opportuniteiten. Laat ons die samen grijpen.

Namens de Vervoerregioraad Oostende

De voorzitters,

Gauthier Defreyne, burgemeester Gistel

Lieven Van Eenoo, vertegenwoordiger departement MOW

De mobiliteitsuitdagingen in Vervoerregio Oostende samen aanpakken

In 2018 besliste de Vlaamse overheid dat gemeentebesturen meer zelf kunnen beslissen hoe ze 'hun' mobiliteit organiseren. Maar omdat verkeer natuurlijk niet stopt aan de grens van een gemeente werd Vlaanderen hiervoor opgedeeld in 15 zogenaamde vervoerregio's. In deze vervoerregio's of VVR's werken verschillende gemeenten samen een mobiliteitsplan uit, specifiek voor hun regio. Vervoerregio Oostende is één van die regio's.

Vragen die op tafel liggen zijn onder meer: Hoe organiseren we het openbaar vervoer in Vervoerregio Oostende? Waar zetten we extra in op fietsen? Welke locaties verdienen een betere ontsluiting? Hoe bouwen we een netwerk van fietsverbindingen uit? Over deze en vele andere vragen gaat de regio in dialoog.

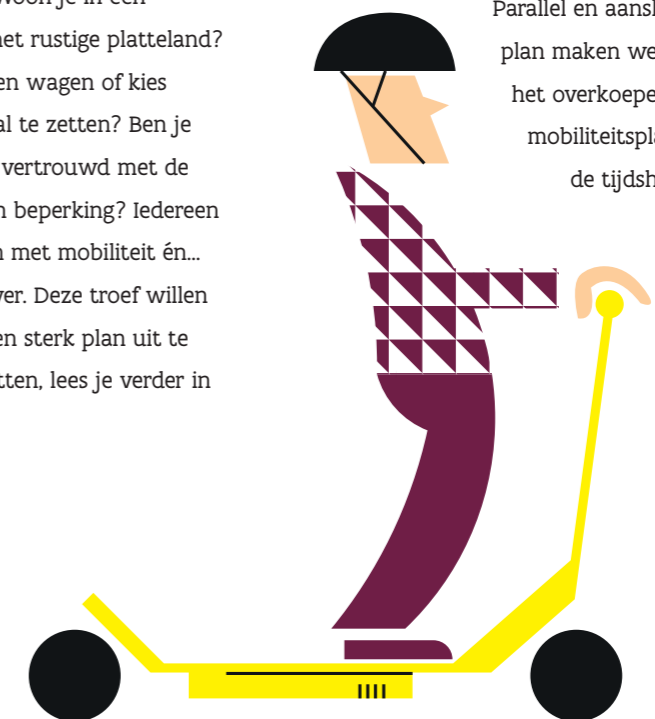
Dialogo: Met wie? Wanneer? Hoe?

Ben je een fervent gebruiker van de trein of fiets je dagelijks van je huis naar het werk? Woon je in een bruisend stadscentrum of ergens op het rustige platteland? Misschien beschik je niet over een eigen wagen of kies je ervoor om de wagen bewust op stal te zetten? Ben je een gemeentelijk mobiliteitsexpert of vertrouwd met de mobiliteitsnoden van mensen met een beperking? Iedereen heeft op zijn of haar manier te maken met mobiliteit én... we hebben er allemaal een mening over. Deze troef willen we dan ook optimaal benutten om een sterk plan uit te werken. Welke fora we hiervoor opzetten, lees je verder in deze projectgids.

Het openbaar vervoer- en mobiliteitsplan

De uitwerking van de mobiliteitsvisie voor de Vervoersregio gebeurt in twee stappen. Onze prioritaire aandacht gaat naar het Openbaar Vervoerplan (OV-plan). De Lijn is op dit moment immers volop bezig met de voorbereiding van haar aanbod voor de periode 2020-2022.

Parallel en aansluitend op het OV-plan maken we samen werk van het overkoepelende regionale mobiliteitsplan. Vanzelfsprekend is de tijdshorizon hier wat ruimer (tot 2030) en denken we in het mobiliteitsplan ook verder na over de organisatie van het openbaar vervoer na 2022.



Basisbereikbaarheid: daar gaat het over

Als je deze projectgids doorneemt, is het vast je bedoeling om een bijdrage te leveren aan het uitwerken van een mobiliteitsvisie voor de Vervoerregio Oostende. Dit stellen we echt op prijs.

Maar als je een woordje wilt meepraten over de nieuwe visie op mobiliteit zal het begrip 'basisbereikbaarheid' vaak over de lippen gaan. Een extra woordje uitleg is hier dus wel op zijn plaats.

Het Vlaamse mobiliteitsbeleid gaat uit van acht basisprincipes. Als je deze acht principes samenlegt, spreken we van basisbereikbaarheid.

Principe 1

verplaatsingsnoden als vertrekpunt

Samen met de lokale besturen en hun inwoners zoeken we uit wat de reële verplaatsingsnoden zijn in de regio Oostende en gaan we na hoe we het aanbod van de verschillende vervoersvormen (openbaar vervoer, deelauto's en -fietsen, etc.) hier binnen de budgettaire mogelijkheden maximaal kunnen op afstemmen.

Principe 2

combineren van verschillende vervoersmiddelen

De Vlaamse overheid wil het openbaar vervoer maximaal concentreren op de belangrijke verkeersassen in elke regio. Dit systeem kan alleen goed functioneren als de reiziger gemakkelijk de overstap kan maken van het ene naar het andere vervoersmiddel: van de bus of de trein op de (elektrische) fiets, de deelfiets of deelstep, de auto of deelauto, carpool, taxi, ... En ook andersom moet dit vlot verlopen.

Principe 3

een netwerk van vervoersmogelijkheden

Het openbaar vervoer, het wegennet, de fietsroutes en de waterwegen: we zoeken samen uit op welke manier we dit vervoersaanbod kunnen samenvlechten tot een overzichtelijk netwerk.

Principe 4

een regionale aanpak

Mobiliteit overstijgt gemeentegrenzen. Onze 300 Vlaamse gemeenten worden samengebracht in 15 vervoerregio's. Elke regio wordt aangestuurd door een vervoerregioraad die instaat voor de opmaak en het uitrollen van een eigen regionaal mobiliteitsplan voor het personen- en het vrachtverkeer.

Principe 5

vlotte doorstroming mogelijk maken

"Hoe geraak ik snel en veilig van punt A naar punt B: met de fiets, de trein, de bus of de auto?" Die vraag stelt de Vlaming zich vele keren.

Nadenken over mobiliteit gaat dan ook over het vastleggen van de 'juiste' locaties voor bedrijven, woningen, ... (m.a.w. de ruimtelijke ordening). Maar ook over het aanbod van wegen en andere verkeersinfrastructuren en de inrichting ervan. Zorgen voor een betere doorstroming voor de auto, de bus, de tram en de fiets is de opdracht.

Principe 6

inzetten op duurzame vervoersmiddelen

Een toekomstgericht mobiliteitsbeleid zet maximaal in op duurzame vervoersmiddelen. De opmaak van de regionale mobiliteitsplannen is voor elke regio de kans bij uitstek om deze omslag te realiseren.

Principe 7

inzetten op innovatie

Ook de informatie- en communicatietechnologie kunnen we inzetten om verplaatsingen veiliger, efficiënter en milieuvriendelijker te maken. De Vlaamse overheid wil hier volop op inzetten.

Principe 8

verkeersveiligheid aanpakken

De verkeersveiligheid in Vlaanderen wordt aangepakt door een goede mix van kordate handhaving, investeringen in de infrastructuur en verkeerseducatie.



Wat is de vervoerregioraad?

Elke vervoerregio wordt aangestuurd door een vervoerregioraad die de invulling van de basisbereikbaarheid bewaakt, stuurt en evalueert.

In de vervoerregioraad komen de belangrijkste belanghebbenden uit alle bestuursniveaus samen:

- De gemeentebesturen uit de regio worden vertegenwoordigd door hun burgemeester of schep en van Mobiliteit.
- Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), De Lijn, het Agentschap Maritieme Dienstverlening en kust, de afdeling Maritieme Toegang en De Vlaamse Waterweg hebben elk hun afgevaardigde in de raad.
- Ook de spoorwegen (NMBS en Infrabel), het Departement Omgeving (voor de toets met de ruimtelijke ordening), de Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer (MAV) en de provincie zitten in de vervoerregioraad.
- MOW neemt de regierol op.

De vervoerregioraad wordt de cockpit voor het mobiliteitsbeleid in de eigen vervoerregio.

Niet alleen het openbaar of het collectieve vervoer, ook de voor- en na-trajecten met (deel) fiets, (deel)auto en alle andere vervoersmodi worden gefaciliteerd. Daarnaast buigt de vervoerregioraad zich over de infrastructuur (wegen, fietswegen, ...) en het goederenvervoer binnen de eigen regio.

De vervoerregioraad is een permanent orgaan dat een mobiliteitsplan opstelt en dat plan ook opvolgt en evalueert. De raad beslist over de organisatie van het vervoer op maat. De raad adviseert en volgt ook strategische projecten met grote mobiliteitsimpact op.

Tot slot waakt de vervoerregioraad erover dat de verschillende belanghebbenden worden betrokken bij de uitwerking van de mobiliteitsvisie voor de eigen regio.

Het Decreet betreffende de basisbereikbaarheid van 26 januari 2019 omschrijft de taken van de vervoerregioraad in artikel 8 als volgt:

Art. 8. .De vervoerregioraad is verantwoordelijk voor het voorbereiden, opmaken, opvolgen, evalueren en, in voorkomend geval, herzien van het regionaal mobiliteitsplan.

Binnen de krijtlijnen van het regionaal mobiliteitsplan heeft de vervoerregioraad, ondersteund door de mobiliteitsregie, de volgende taken:

1. regionale mobiliteitsprogramma's en -projecten die van strategisch belang zijn op het niveau van de vervoerregio prioriteren, opvolgen en evalueren;
2. aan de gewestelijke overheden advies geven bij de opmaak van het Geïntegreerd Investeringsprogramma;
3. het aanvullend net en het vervoer op maat bepalen en advies geven over het treinnet en het kernnet;
4. het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk bepalen, met uitzondering van fietssnelwegen, waarover de raad alleen advies uitbrengt;
5. het verkopen van de vervoers- en infrastructuurnetten bewaken en de combimobiliteit en de synchronodaliteit faciliteren;
6. maatregelen inzake verkeersveiligheid prioriteren, opvolgen en evalueren. Aandacht kan daarbij onder meer gaan naar het netwerk van trage wegen, schoolomgevingen en de verkeersveilige bereikbaarheid van scholen en tewerkstellingspolen voor voetgangers en fietsers;
7. maatregelen inzake doorstroming prioriteren, opvolgen en evalueren.

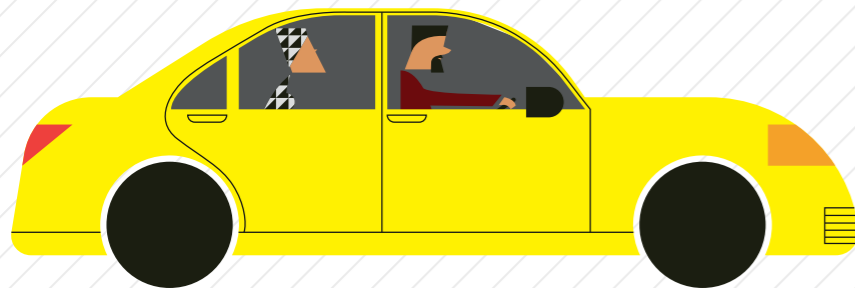
Afdeling 4. - Participatie mobiliteitsplannen en -projecten

Art. 31. § 1. Op gewestelijk niveau bepaalt de Vlaamse Regering de participatie. De Vlaamse Regering maakt het participatietraject ruim bekend.

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen wordt betrokken conform de bepalingen van hoofdstuk II van het decreet van 7 juli 2006 houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.

§ 2. Op regionaal niveau bepaalt de vervoerregioraad de participatie in het kader van de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan. De vervoerregioraad maakt dat participatietraject ruim bekend.

De vervoerregioraad bepaalt tevens de structurele participatie van burgers en middenveld in het mobiliteitsbeleid van de vervoerregio.



Een geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan

Mobiliteit is een lokale, regionale en Vlaamse kwestie

Een aantal mobiliteitskwesties overstijgen niet alleen de gemeentegrenzen, maar ook de vervoerregiogrens. Over deze zaken worden keuzes op Vlaams niveau gemaakt. Denk aan de autosnelwegen, maar ook aan bijvoorbeeld het uitzonderlijk vervoer, de fietssnelwegen en de belangrijke tram- & busverbindingen.

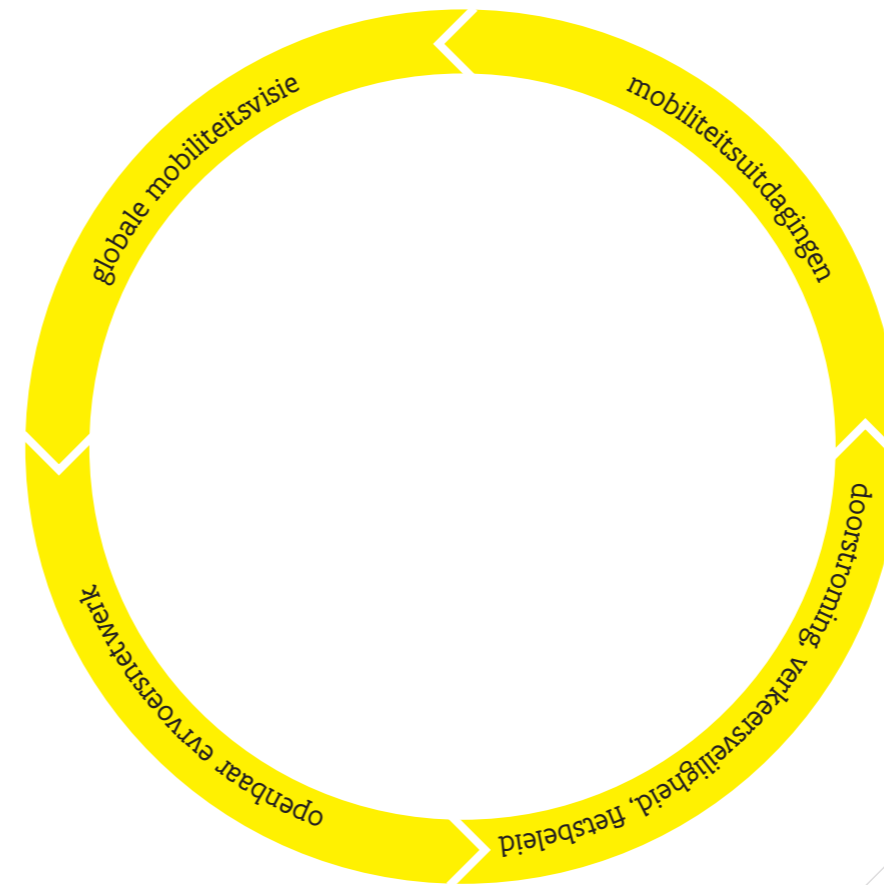
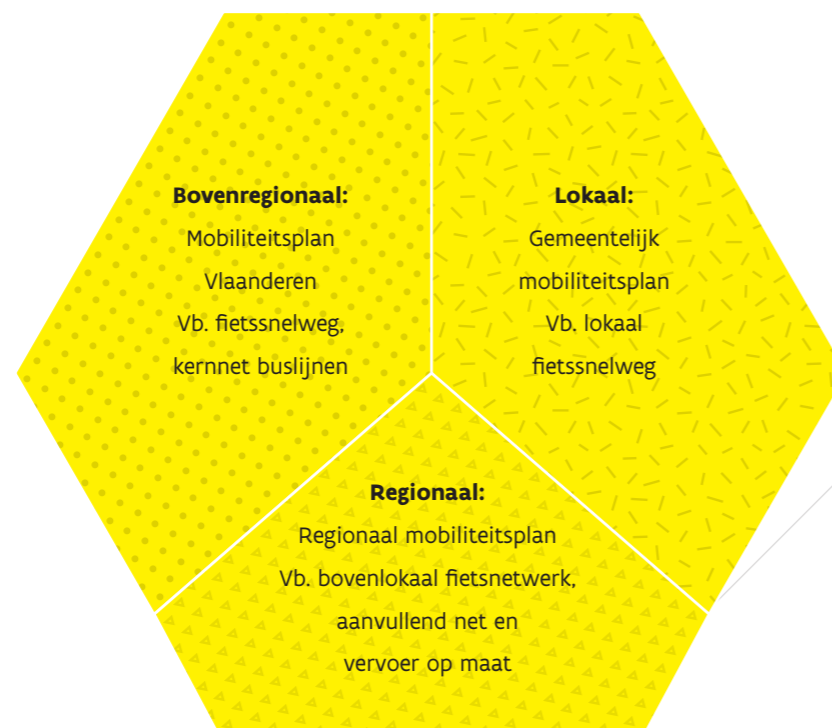
Maar het omgekeerde is ook waar: een aantal mobiliteitsvraagstukken pakken we best op lokaal niveau aan. Zo is het lokaal bestuur autonoom verantwoordelijk voor het gemeentelijke wegennet, de onverharde landwegjes en het parkeren.

Maar ook hier is sprake van overlapping met andere niveaus. Neem bijvoorbeeld het parkeerbeleid. Hoewel een gemeentebestuur autonoom beslist, wordt best rekening gehouden met de omliggende gemeenten in functie van verkeersstromen. Idem voor de fietsroutes. Op het regionaal niveau krijgt het bovenlokaal functioneel

fietsroutenetwerk vorm terwijl binnen elke gemeente de lokale fietsroutes gedefinieerd worden. Op papier klinkt dat netjes gescheiden, maar in de praktijk zijn deze netwerken verknoopt en zijn er raakvlakken die overleg noodzaken. En dan is er nog het treinverkeer dat op Belgisch niveau georganiseerd wordt.

Het regionale plan is een scharnier tussen deze niveaus, tussen de gemeenten én tussen de vervoerregio's onderling.

Goede afspraken maken goede vrienden ... we zetten de belangrijkste verantwoordelijkheden even op een rijtje.



Wat is een regionaal mobiliteitsplan?

De vervoerregioraad stelt een mobiliteitsplan op voor de hele regio en zal dit ook verder opvolgen en evalueren. Het mobiliteitsplan legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor de vervoerregio, en dat voor alle vervoersmodi. Dat plan doet onder andere uitspraken over de belangrijke mobiliteitsuitdagingen van de regio, tekent het openbaar vervoersnetwerk uit en bepaalt strategische maatregelen voor de verbetering van de doorstroming, het verhogen van de verkeersveiligheid en het realiseren van volwaardig fietsbeleid.

Waarom een afzonderlijk OV-plan?

Een belangrijk onderdeel van het regionaal mobiliteitsplan, is de organisatie van het openbaar vervoer. De Vlaamse Overheid heeft beslist dat het openbaar vervoer in Vlaanderen niet meer zal uitgaan van het principe van basismobiliteit maar gestuurd wordt vanuit basisbereikbaarheid. Gezien de timing van die omschakeling is op korte(re) termijn input nodig van de regio's.

Het openbaar vervoer bestaat uit een gelaagd model van netwerken die elkaar aanvullen: het treinnet, het kernnet van bussen (en in sommige vervoerregio's de tram), het aanvullend net van bussen en vervoer op maat. Deze netwerken kunnen maar goed functioneren als ze op elkaar afgestemd zijn. Maar dit is niet voldoende: kwalitatieve overstapmogelijkheden en up-to-date reizigersinformatie maken het plaatje compleet. De vervoerregio's beslissen over het aanvullend net en over vervoer op maat.



Voor openbaar vervoer vertrekt basisbereikbaarheid van een gelaagd vervoersmodel op vier niveaus:

1. Het treinnet

Treinen zijn de ruggengraat van het openbaar vervoer. Ze zorgen in de eerste plaats voor de interregionale verbindingen.

2. Het kernnet van trams en bussen

Complementair aan de trein biedt het kernnet van trams en bussen een antwoord op de hoge vervoersvraag op grote assen. Het kernnet verbindt grote woonkernen met elkaar, bedient de belangrijke centraal gelegen attractiepolen (bedrijven, scholen, ...) en voorziet een aanbod voor het voorstedelijk en interstedelijk openbaar vervoer.

3. Het aanvullend net van bussen

Dit net bestaat uit lijnen die voornamelijk leiden naar de hoofdlijnen van het kernnet en naar stations (de zogenaamde 'feederfunctie'). Daarnaast bestaat het aanvullend net ook uit de lokale lijnen. De 'functionele ritten' behoren eveneens tot dit aanvullend net. Dit zijn lijnen die vooral toegespitst zijn op woonwerk- en woon-schoolvervoer en die voornamelijk tijdens de spitsuren rijden.

4. Het vervoer op maat

Met het vervoer op maat worden vervoersnoden ingevuld die niet opgevangen worden door het kernnet of het aanvullend net van bussen. De vervoerregio bepaalt zelf welke vervoeroplossingen die lokale noden efficiënt invullen. Vervoer op maat is de optelsom van een heel divers aanbod: het leerlingenvervoer, mobiliteit aangeboden door deelorganisaties (deelfietsen, deelwagens, deelsteps, ...), mobiliteit aangeboden via lokale initiatieven zoals taxicheques, buurtbussen, bedrijfsbussen, shuttlediensten, collectieve taxi's, taxicheques, enz.

Hoe maken we het regionaal mobiliteitsplan op?

Het regionale mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planningsproces. Dit betekent dat het plan periodiek wordt geëvalueerd en op basis hiervan geheel of gedeeltelijk kan herzien worden.

Het mobiliteitsplan heeft een tijdshorizon van tien jaar. Hier en daar wat verder de toekomst in kijken (doorkijkperiode van maximum dertig jaar) is echter ook mogelijk.

Maar hoe doen we dat nu concreet? Dat doen we in stappen.

Eerst brengen we de situatie van de huidige mobiliteit in kaart:

Waar loopt het goed?

Waar kan het beter?

Op basis van deze 'foto' van de vervoerregio wordt een toekomstscenario ontwikkeld en vervolgens concreet gemaakt in een actieplan.

Evaluatie en bijsturing sluiten het rijtje af.

Fase 1

omgevingsanalyse

We starten met de omgevingsanalyse, het onderzoek naar de maatschappelijke ontwikkelingen en een inschatting van de mobiliteitsbehoeften in de vervoerregio. We gebruiken hiervoor bestaand onderzoeksmateriaal en vullen dit waar nodig aan met extra onderzoekswerk. De gemeentebesturen, beroepsorganisaties maar ook allerlei belangenorganisaties hebben de nodige terreinkennis en inzichten in huis om ons hierbij te helpen.

Resultaat:

De oriëntatienota presenteert een stand van zaken van de uitdagingen en problemen rond mobiliteit in de regio.

Fase 3

actieplan

In deze derde fase werken we het ontwikkelingsscenario uit tot concrete beleidsvoorstellen. Hierin doet de vervoerregio uitspraken over het gewenste openbaar vervoernetwerk, het fietsroutenetwerk, het privaat gemotoriseerd verkeer, het logistieke netwerk, de infrastructuur, ...

Mobiliteit en ruimte hangen samen. Om een samenhangende ruimtelijke ontwikkeling na te streven werken we een aanzet van ruimtelijk locatiebeleid uit.

Ook het 'flankerend' beleid komt aan bod: maatregelen en initiatieven die het verplaatsingsgedrag beïnvloeden, innoverende voorstellen, technologische ingrepen of voorstellen om beter samen te werken,

Resultaat:

Het actieplan bevat concrete maatregelen, middelen, verantwoordelijkheden en een timing. Concrete acties dus.

Fase 2

strategische visie met operationele doelstellingen

In deze fase worden denkrichtingen uitgewerkt die aangeven hoe de mobiliteit zich in de vervoerregio zou kunnen ontwikkelen.

In deze fase moeten we belangrijke keuzes maken en knopen doorhakken. De richting die we als regio willen uitgaan op het vlak van economische ontwikkeling, wonen, natuur en milieu, ... zullen mee bepalen welke van de ontwikkelingsscenario's de voorkeur krijgt.

Resultaat:

De strategische visie omvat een langetermijnvisie voor de gewenste mobiliteitsontwikkeling. Het mobiliteitsplan heeft een tijdshorizon van tien jaar en kan een doorkijkperiode van dertig jaar omvatten. De operationele beleidsdoelstellingen omschrijven hoe de gewenste mobiliteitsontwikkeling wordt gerealiseerd en wie daarvoor verantwoordelijk is.

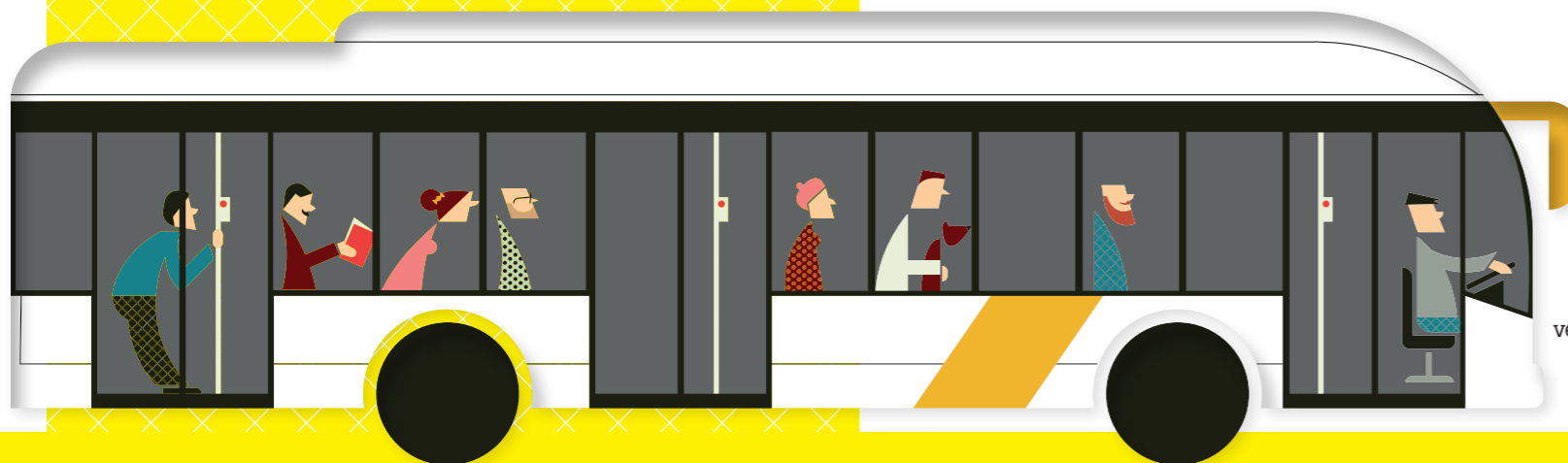
Fase 4

evalueren

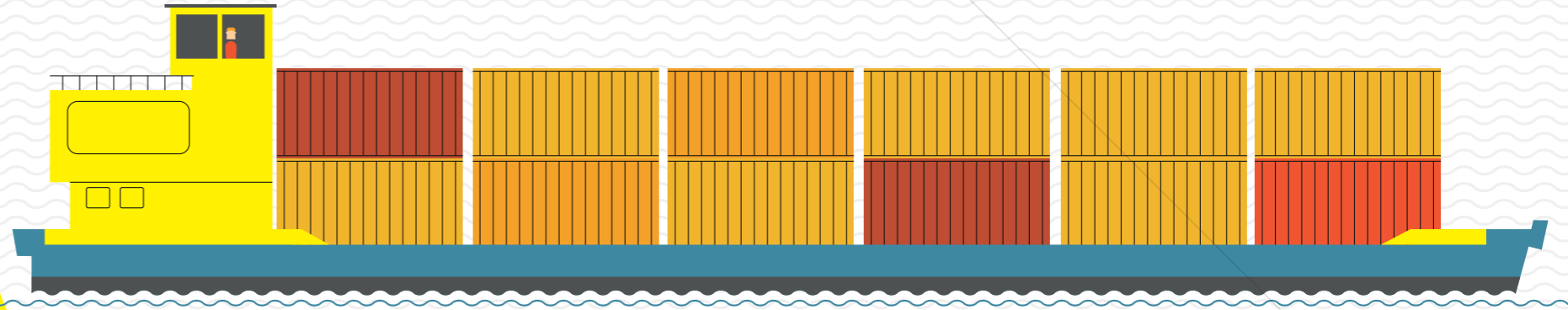
Natuurlijk willen we opvolgen wat de gevolgen zijn van de genomen beslissingen. Na het afronden van het visiedocument zullen we daarom regelmatig monitoren of de doelstellingen en de acties effectief gerealiseerd worden en ook of de doelstellingen en de gemaakte beleidskeuzes nog steeds wenselijk zijn. Ook het doorlopen planproces wordt geëvalueerd.

Resultaat:

We volgen de impact van het plan op via monitoring. Waar nodig sturen we bij.



Uitdagingen voor Vervoerregio Oostende



De Vervoerregio Oostende staat voor boeiende uitdagingen. Daarover gaat de Vervoerregioraad graag in gesprek met de inwoners van de regio. De uitwerking van de visie voor de Vervoerregio Oostende gebeurt immers op een participatieve manier. Samen willen we stap voor stap een mobiliteitsvisie ontwikkelen.

Mobiliteitsexperten geven alvast hun kijk op de uitdagingen van en mogelijkheden voor de vervoerregio Oostende. Ze doen dit met een kritische blik. Beschouw deze tekst dan ook als een opstart van de dialoog.



Een goed functionerende verkeersstructuur voor de Oostendse vervoerregio als voorwaarde voor bereikbare strategische projecten en kwaliteitsvolle vervoersalternatieven

De vervoersvraag in de Oostendse regio is op piekmomenten - in het bijzonder in het toeristisch seizoen - zeer hoog. Daarnaast is Oostende met haar lucht- en zeehaven één van de vier internationale economische poorten van Vlaanderen. De luchthaven kende de afgelopen jaren een sterke groei van het aantal passagiers terwijl een nieuwe logistieke speler inzet op tijdkritisch vervoer met de nodige vrachtwagenbewegingen. Naast de luchthaven zijn ook de cijfers van de zeehaven positief, onder meer door de groeiende activiteiten rond windturbines.

Van hieruit rijst de vraag naar een structurele optimalisatie van een aantal verkeersstructuren en de ontsluiting van specifieke gebieden, zoals bijvoorbeeld de ontwikkeling van Oosteroever te Oostende of de reconversie van de luchtmachtbasis te Koksijde. Anderzijds moeten toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen oordeelkundig te worden ingepland in functie van de bereikbaarheid. Projecten met een hoge dichtheid horen eerder thuis aan de vervoersknooppunten waar sterke vervoersalternatieven voorhanden zijn. Ruimtelijk beleid moet ook afgestemd worden op het mobiliteitsbeleid en vice versa.

Rond het stedelijk gebied Oostende botsen de ambities voor sterke assen voor het openbaar vervoer met de realiteit van verzadigde invalswegen, in het bijzonder de Torhoutsesteenweg. Op het niveau van de vervoerregio kan worden onderzocht of ingrepen in de verkeersstructuur voor auto's en vrachtwagens kunnen bijdragen tot een betere bereikbaarheid, een grotere doorstroming of een grotere verkeersleefbaarheid in kernen en verstedelijkte gebieden.

De fiets: een logische keuze

Vlaanderen, en de Vervoerregio Oostende bij uitstek, is gekenmerkt door een zeer vlak landschap. De dorpskernen hebben onderling meestal een afstand van minder dan 10 km. In het stedelijke gebied rond Oostende zijn ook heel wat voorzieningen en bedrijvigheid te vinden. De fiets biedt een antwoord op de vele woonkernen en attractiepolen die nu enkel goed bereikbaar zijn met de auto.

Al te vaak worden fietsers in deze vervoerregio nog geconfronteerd met fietspaden in slechte staat, onderbroken fietspaden of fietspaden die niet afgescheiden zijn van drukke gewestwegen. In het fietssnelwegennetwerk ontbreken nog schakels en op een aantal van de reeds bestaande fietsassen is de kwaliteit ondermaats. In en rond de haven van Oostende is fietsinfrastructuur een terecht aandachtspunt. Ook in het havengebied is inzetten op fietsnetwerken positief om de mobiliteitsimpact van de groeiende bedrijvigheid te beheersen. Lijn(infra)

structuren zoals de kustlijn, een kanaal, spoorweg of autosnelweg vormen hierbij zowel een troef als een uitdaging om de nodige kruisingen te realiseren. Ook aansluitingen op stations en openbaar vervoer haltes verdienen de nodige aandacht.

Op vlak van fietsinfrastructuur zijn er dus een aantal uitdagingen. De prioritaire actiepunten in het regionale fietssnelwegennetwerk worden in beeld gebracht, zoals bijvoorbeeld de realisatie van de fietssnelweg langsheen de Torhoutsesteenweg (F33) tussen Gistel en Torhout, de opwaardering van de Groene 62 of de realisatie van een verbindende fietssnelweg (F34) parallel met de kustlijn die zowel functionele als toeristische verplaatsingen kan opvangen. Maar ook veilige fietsroutes van en naar scholen en kwalitatieve fietsontsluitingen tussen de verschillende gemeenten zijn voor de hele regio belangrijke aandachtspunten.

Om een écht kwalitatief fietsnetwerk op poten te zetten, is samenwerking tussen lokale besturen primordiaal. Een kwalitatief fietspad mag immers niet eindigen aan een

gemeentegrens. Sommige lokale besturen zijn nog te weinig gekend met het subsidiemechanisme van het Fietsfonds waarbij de aanleg van een fietspad op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk 100% gefinancierd wordt via cofinanciering provincie West-Vlaanderen – Vlaamse Overheid. De vervoerregio vormt het forum bij uitstek om dergelijk subsidiemechanisme meer te promoten bij de betrokken lokale besturen.

Wat is een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk?

In dit fietsroutenetwerk worden de belangrijkste kernen en attractiepolen met elkaar verbonden. Kortom 'functionele' verplaatsingen naar het werk, de school, de winkel, ... Het netwerk is dus niet gericht op het recreatief fietsen.

Ten slotte vormt ook de mentaliteit van de inwoners van de vervoerregio een uitdaging. Een aantal gemeentes zet reeds in op campagnes om meer mensen op de fiets te krijgen. Daarnaast organiseert de provincie West-Vlaanderen de 'Testkaravaan', zowel naar bedrijven als naar

gemeenten. Via de vervoerregio kunnen de meest effectieve methodes gedeeld worden, zodat inwoners verder gestimuleerd worden om de fiets te nemen.

Sterke noden voor vervoer op maat

De behoeften voor vervoer op maat zijn in de vervoerregio Oostende groot. Dit blijkt zowel uit cijfers van de MinderMobielenCentrale (MMC) als uit de suggesties die de gemeentebesturen aanreiken. Voor specifieke doelgroepen als minder mobiele en senioren wordt aangegeven dat de relatie tussen de deelgemeente en de hoofdgemeente een belangrijk aandachtspunt is in functie van de bereikbaarheid van voorzieningen en activiteiten zoals het administratief centrum en de markt. Gezien de opkomende vergrijzing in deze regio zal dit alsmat belangrijker worden.

Anderzijds zijn er over de verschillende gemeenten heen reeds verschillende initiatieven rond deelmobiliteit en micromobiliteit. Voorbeelden hiervan zijn het project met deelfietsen in de gemeente Koksijde (i.s.m. De Panne en Veurne), of de deelsteps in Oostende en

Middelkerke. In de vervoerregio kan worden onderzocht of door samenwerking en uniformiteit schaalvoordelen mogelijk zijn.

Aandacht voor veiligheid en leefbaarheid in de dorpskernen

In het hinterland conflicteert het vrachtverkeer op de gewestwegen met de leefbaarheid in woonkernen. Dit is vaak gelinkt aan gekende vrachtroutes zonder tolheffing. Gelet op dit vrachtverkeer door de kernen worden dan ook veilige fietsroutes en dito schoolomgevingen gevraagd. Binnen de vervoerregio wordt de vrachtproblematiek bespreekbaar gemaakt over de gemeentegrenzen heen en wordt onderzocht of een gezamenlijke bovengemeentelijke mobiliteitsstrategie kan worden ontwikkeld. Mogelijkheden om het water of het spoor een rol te laten spelen als alternatief voor het vrachtverkeer worden onderzocht.

Daarnaast moet het functioneel fietsnetwerk een samenhangend netwerk vormen

dat veilige verplaatsingen in de regio mogelijk maakt. Samen met de fietssnelwegen, sterkere verbindingen met het openbaar vervoer en intelligente oplossingen voor last mile-verplaatsingen werken we zo aan volwaardig alternatieven voor de reguliere autoverplaatsingen door inwoners van de vervoerregio.

Specifieke uitdagingen in functie van toerisme

De vervoersvraag in de kustgemeenten is sterk gelinkt aan het toeristisch seizoen. De vraag verdubbelt tot verdrievoudigt tijdens de toeristische dagen, terwijl het

vervoersaanbod hier niet op inspeelt, met uitzondering van de Kustram en het inleggen van extra treinen door de NMBS. Het belangrijkste gevolg is dat toeristen in de Vervoerregio Oostende sterk afhankelijk zijn van de auto. Er is een gebrek aan ondersteuning van duurzame verplaatsingen naar de kust, in het bijzonder door (dag)toeristen. Ook de robuustheid van het netwerk blijft een aandachtspunt voor de regio. Zo denken we bijvoorbeeld aan belangrijke verbindingen waarvoor geen alternatief bestaat. In geval van wegenwerken of andere calamiteiten, is de mobiliteitszekerheid bijgevolg beperkt.

Het voorzien van fietssnelwegen, betere hinterlandverbindingen met het openbaar vervoer en deelsystemen voor last mile-verplaatsingen moeten een volwaardig alternatief worden voor de wagen, in functie van het toerisme, maar evenzeer voor reguliere verplaatsingen door inwoners van de vervoerregio.

De Kustram is een belangrijke troef voor de regio. De Kustram is belangrijk in functie van woon-school- en woon-werkverkeer, maar minstens even belangrijk voor recreatieve en toeristische verplaatsingen. Helaas

loopt de Kustram tegen zijn grenzen aan. Qua verbinding heeft hij het potentieel van een hoogwaardige lightrail die snel de verschillende kustgemeenten met elkaar kan verbinden. In zijn huidige vorm zijn er echter verschillende uitdagingen op vlak van beeldkwaliteit, snelheid, tracé en frequentie.

De kustgemeenten hanteren een verschillend parkeerbeleid, wat mee bijdraagt aan het auto-aandeel van het toeristisch verkeer. De één wil auto's aan de rand, de ander laat de auto nog gratis toe tot op de dijk. Dit heeft een weinig leesbaar parkeeraanbod tot gevolg, en zorgt voor vreemde, soms ongewenste effecten.

In sommige gemeenten leidt het gratis parkeren er bijvoorbeeld toe dat ze als 'randparking' voor andere gemeenten worden gebruikt. In de vervoerregio kan worden onderzocht of een meer afgestemd parkeerbeleid, met een meer consistent rand- en afstandsparkeerbeleid én met een afgestemde fiets- en openbaarvervoerstrategie haalbaar is.



Overleg, communicatie en participatie

De Vervoerregioraad Oostende heeft de opdracht om een mobiliteitsplan voor de eigen regio uit te werken. Dat dit een ambitieuze opgave is, hoeft niet gezegd. De grote uitdaging van een mobiliteitsplan is om verschillende noden en wensen te verzoenen. Want... willen we niet allemaal dat we veilig de baan op kunnen met de fiets? En willen wij ons niet tegelijkertijd vlot kunnen verplaatsen met de wagen? Bedrijven willen dan weer dat hun producten zonder veel tijdsverlies op hun plaats van bestemming geraken.

De opmaak van het mobiliteitsplan voor onze vervoerregio veronderstelt dus veel denkwerk en overleg. Heel wat belangengroepen, middenveldorganisaties, burgers, ... hebben goede ideeën over hoe we ons openbaar vervoer kunnen organiseren, over hoe we het fietsen kunnen stimuleren of over welke deelsystemen we kunnen opzetten, ... Deze kennis willen we dan ook meenemen in ons plan.

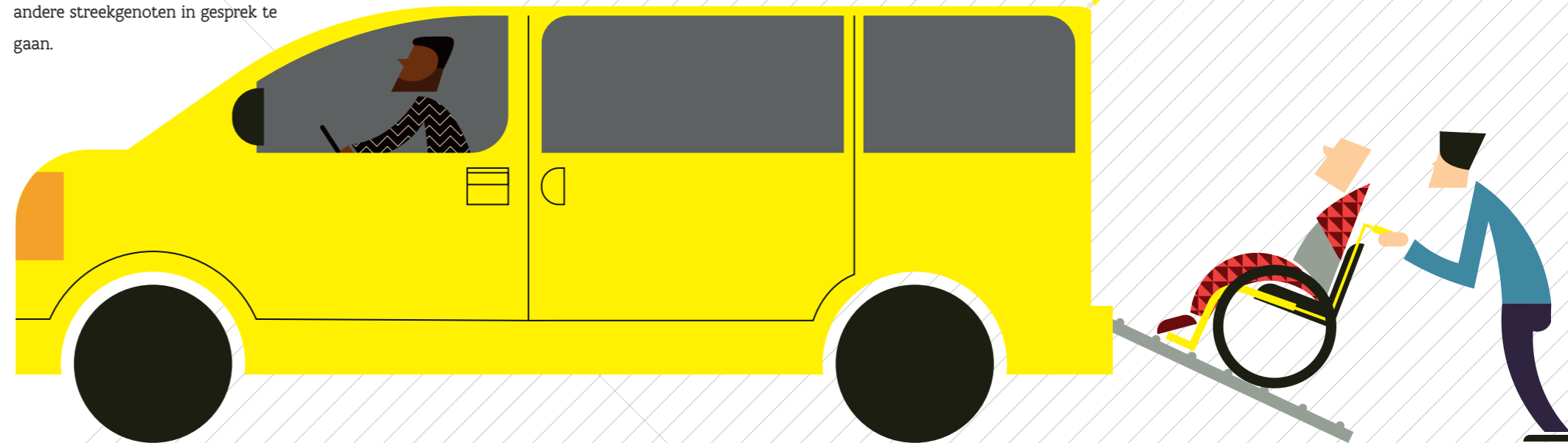
We doen dit op een georganiseerde manier. Als we de juiste vragen op het juiste moment stellen, kunnen we met de verworven inzichten aan de slag en bouwen we stap voor stap een mobiliteitsplan op voor onze regio.

De beschikbare ruimte laat niet altijd toe om voor iedere modi de wenselijke ruimte te voorzien. Een goed mobiliteitsplan durft dan ook keuzes te maken. Deze keuzes moeten vooral goed uitgelegd en doorgepraat worden.

We duiden kort de belangrijkste overleg-, communicatie- en participatie-initiatieven.

Projectgids – Mee aan boord voor een betere mobiliteit!

Deze gids is het basisdocument voor iedereen die op één of ander moment een bijdrage levert aan de uitwerking van het mobiliteitsplan. We leggen uit wat nieuw is in het denken over mobiliteit in Vlaanderen. En we zoomen in op enkele belangrijke uitdagingen waar we met onze regio voor staan. We nodigen je graag uit om over deze en andere mobiliteitsuitdagingen met ons en andere streekgenoten in gesprek te gaan.



Informatiemomenten

We lanceren de dialoog tijdens een aantal informatiemomenten. We nemen even de tijd om vertegenwoordigers van belangengroepen, mensen uit het middenveld, gemeente- en provincieraadsleden, leden van (gemeentelijke) adviesraden, ... uit te leggen waar het concreet over gaat en hoe we de dialoog zullen organiseren. En we wisselen een eerste keer van gedachten over de uitdagingen voor de regio.

Peergroupsessies

Op verschillende momenten organiseren we zogenaamde peergroupsessies. Hier gaan we rechtstreeks in gesprek met jongeren, mensen in armoede, personen met een beperking, werkgevers en werknemers ... en andere specifieke doelgroepen.

We brengen samen in beeld wat de mobiliteitsnoden zijn van deze doelgroepen, zoeken naar inspirerende voorbeelden van hoe deze noden op andere plaatsen worden ingelost, gaan na welke vormen van 'vervoer op maat' een oplossing kunnen zijn.

Stakeholdersgroepen

Wanneer we de strategische visie ontwikkelen en hierbij advies nodig hebben over specifieke mobiliteitsthema's roepen we onze 'stakeholdersgroepen' bijeen. We zetten vertegenwoordigers van beroepsverenigingen, werkgevers- en werknemersorganisaties, kansengroepen, belangengroepen van diverse vervoersmiddelen, ... rond de tafel en gaan na wat het draagvlak is voor de voorstellen en waar nog extra op gewerkt moet worden.

Regiobewoners aan het woord

We willen natuurlijk ook de mening van regiobewoners kennen. We kiezen voor een onlinebevraging van een representatieve steekproef van de inwoners van de Vervoerregio Oostende. Dit gaat om enkele duizenden bewoners.

Voor de deelnemers aan de onlinebevraging maken we een korte documentaire. In een 6-tal minuten tonen we waar het concreet over gaat en welke denkplaatjes op tafel liggen. Hoe de bewoners erover denken, kunnen ze ons vertellen via de enquête.

Meer weten over basisbereikbaarheid?

Wil je je verder verdiepen in 'basisbereikbaarheid'
en de nieuwe visie op mobiliteit in Vlaanderen?

Op www.basisbereikbaarheid.be verneem je er alles over
of je kan rechtstreeks contact opnemen
met vervoerregio.oostende@vlaanderen.be.

atelier \ demitro2

Deze projectgids is een initiatief van atelier \ demitro2.

atelier \ demitro2 is een samenwerking tussen Deloitte, MINT, Traject en O2 voor de
vervoerregio's Aalst, Brugge, Oostende, Roeselare, Vlaamse Ardennen, Waasland en
Westhoek. Tractebel is in onderaanneming van MINT.

Deloitte.

MINT
MOBILITEIT IN ZICHT

TRACTEBEL
ENGIE

TRAJECT

O2

