



**Vlaanderen**  
is mobiliteit &  
openbare werken

Mobiliteitsplan vervoerregio Westhoek

# adviesraden

feedback over actieplan

Versie: januari 2023

# 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

 **TRAJECT**

**TRACTEBEL**  
ENGIE

**O2**

# INHOUD

Inhoud	3
<b>1</b>	<b>Situering.....6</b>
<b>2</b>	<b>Respons .....7</b>
<b>3</b>	<b>Wegencategorisering .....8</b>
3.1	Vraag 8
3.2	Cijfers 8
3.3	Analyse 9
<b>4</b>	<b>Netwerk van fietsverbindingen.....9</b>
4.1	Vraag 9
4.2	Cijfers 10
4.3	Analyse 11
<b>5</b>	<b>Combinatie fiets bus trein.....12</b>
5.1	Vraag 12
5.2	Cijfers 12
5.3	Analyse 13
<b>6</b>	<b>Auto.....14</b>
6.1	Vraag 14
6.2	Cijfers 14
6.3	Analyse 16
<b>7</b>	<b>Parkeren .....17</b>
7.1	Vraag 17
7.2	Cijfers 18
7.3	Analyse 18
<b>8</b>	<b>Vrachtwagenparkeren.....19</b>
8.1	Vraag 19
8.2	Cijfers 19
8.3	Analyse 20
<b>9</b>	<b>Logistiek .....20</b>

9.1	Vraag	20
9.2	Cijfers	21
9.3	Analyse	22
<b>10</b>	<b>Weginfrastructuur.....</b>	<b>23</b>
10.1	Vraag	23
10.2	Cijfers	23
10.3	Analyse	24
<b>11</b>	<b>Toegankelijkheid.....</b>	<b>25</b>
11.1	Vraag	25
11.2	Cijfers	25
11.3	Analyse	26
<b>12</b>	<b>Zwaar vrachtverkeer.....</b>	<b>27</b>
12.1	Vraag	27
12.2	Cijfers	27
12.3	Analyse	28
<b>13</b>	<b>Algemene opmerkingen.....</b>	<b>28</b>
13.1	Vraag	28
13.2	Analyse	29
<b>14</b>	<b>Conclusies.....</b>	<b>30</b>
<b>15</b>	<b>Bijlage.....</b>	<b>33</b>
15.1	Wegencategorisering	33
15.2	Netwerk van fietsverbindingen	34
15.3	Fiets-bus-trein	35
15.4	Auto	36
15.5	Parkeren	37
15.6	Vrachtwagenparkeren	38
15.7	Logistiek	39
15.8	Weginfrastructuur	40
15.9	Toegankelijkheid	40
15.10	Zwaar vrachtverkeer	41



# 1 SITUERING

Bij de opmaak van de actietabel is het nuttig de mening van de burger te horen. Maar vaak is die minder op de hoogte van de technische aspecten van het actieplan en van het regionaal mobiliteitsplan. Ook werd de burger over de algemene principes al bevraagd in 2020. Toen kon duidelijk de meer generieke visie van de burger gecapteerd worden. Daarom is het weinig zinvol deze oefening te herhalen. We kiezen er daarom voor de gemeentelijke adviesraden te bevragen, hun leden zijn vaak geïnformeerde vrijwilligers die heel nauw bij de burger staan en dus als proxy voor de mening van de burger kunnen dienen.

Voor de regio Westhoek werd een ontwerp actietabel opgemaakt. Dit moet zorgen voor verkeer dat veiliger is, beter voor het milieu, vlotter, toegankelijker voor iedereen, ... De vervoerregio wil dit plan verder afwerken op basis van de mening van burgers, experts en belanghebbenden. Daarom leggen we dit plan voor aan de adviesraden. Hun mening is namelijk belangrijk voor een beter actieplan. Gecoro, Minaraad, cultuurraad, mobiliteitsraad, sportraad, seniorenraad, economische raad, ... iedereen heeft te maken met de impact van regionale mobiliteit. We polsen naar de mening van de raden, zoals ze die kunnen formaliseren, maar ook naar die van individuele raadsleden. Zij zijn namelijk vaak de shortcut naar de mening van de burgers.

We leggen aan de respondenten acht vragen voor met volgende opdracht: Vink aan wat je absoluut gewenst vindt en wat je volgens jou niet thuishoort in het actieplan. Of nuanceer met een vakje tussenin. Gebruik het vrije tekstvak voor verdere motivatie.

Ter situering ontwikkelden we een inleidende presentatie:

[https://www.dropbox.com/s/n33er8rem8dsfqy/VVR\\_WESTHOEK\\_Presentatie\\_Adviesraden.mp4?dl=0](https://www.dropbox.com/s/n33er8rem8dsfqy/VVR_WESTHOEK_Presentatie_Adviesraden.mp4?dl=0)

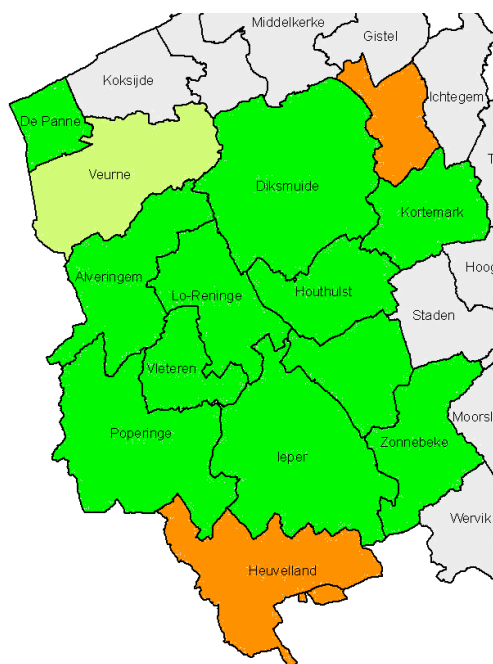
Dit rapport bevat de cijfers en de conclusies van de bevraging. In de grafieken staat de respons van de individuele leden steeds bovenaan, en onderaan de respons van de adviesraden. In bijlage worden de tekstuele reacties toegevoegd.

Het rapport wordt voorgelegd aan de mobiliteitsexperts en de beleidsmakers om de actietabel verder te verfijnen.

## 2 RESPONS

De vragenlijst kon ingevuld worden vanuit de adviesraad of als individuele adviesraadslid. Dit leidde tot zes formele antwoorden van raden en 106 individuele reacties, gespreid over de Westhoek. Koekelare, Heuvelland en Mesen ontbreken, Veurne valt op door lage respons en een kleine gemeente als Zonnebeke door hoge respons.

respons		
adviesraadsleden		adviesraden
Alveringem	1	Landbouwwaad Poperinge
De Panne	8	Cultuurraad Lo-Reninge
Diksmuide	24	Gecoro Ieper
Houthulst	4	Cultuurraad Poperinge
Ieper	34	Seniorenraad Zonnebeke
Kortemark	7	LOKO Zonnebeke
Langemark-Poelkapelle	2	
Lo-Reninge	2	
Poperinge	12	
Veurne	1	
Vleteren	2	
Zonnebeke	9	
	106	



### 3 WEGENCATEGORISERING

#### 3.1 Vraag

We delen de wegen van de Westhoek op volgens de Vlaamse instructies in een net met hoofdwegen voor doorgaand verkeer, een dragend netwerk voor regionale en interlokale verbindingen, en daaronder een lokaal wegennet. De lokale wegen dienen voor ontsluiting en toegang tot woning of erf. Hoe kunnen we die optimaal aanpassen?

#### 3.2 Cijfers





### 3.3 Analyse

Men is er eerder wel voor gewonnen om sluijverkeer op lokale wegen te bannen. Maatregelen zoals tractorsluizen, knips, doorgangverboden en handhaving mogen daar best voor ingezet worden.

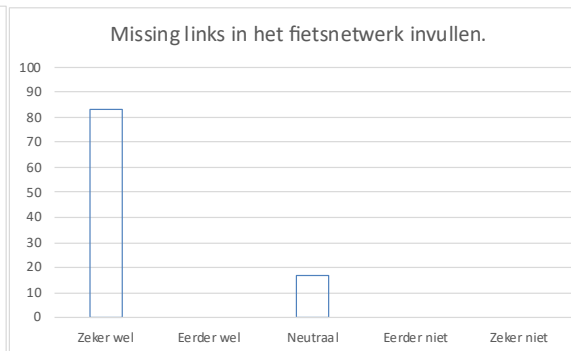
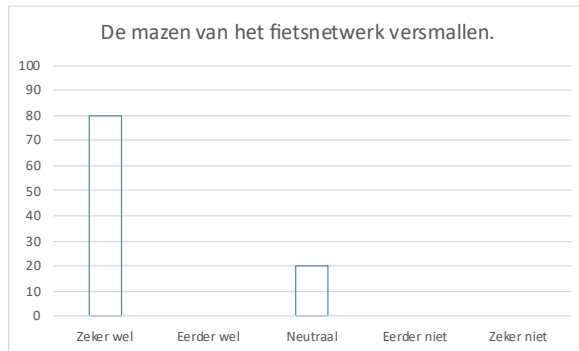
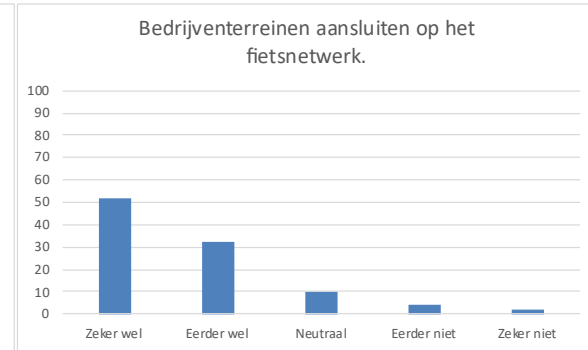
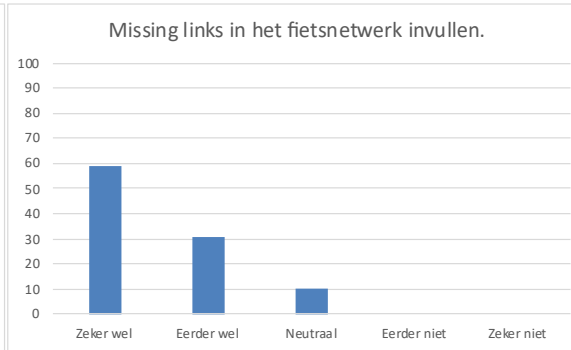
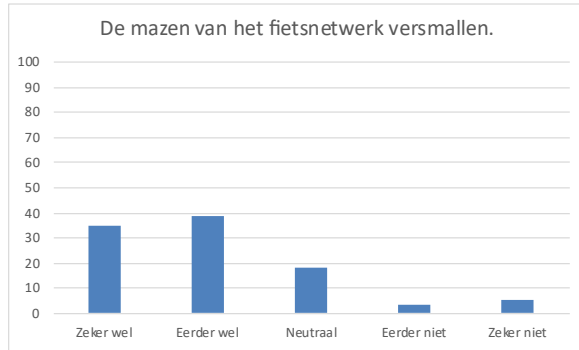
De maatregelen hebben een staart van tegenstanders, die vooral zorgen hebben over omrijtijden en vervelende infrastructuurmaatregelen. Veel respondenten vragen om goede handhaving.

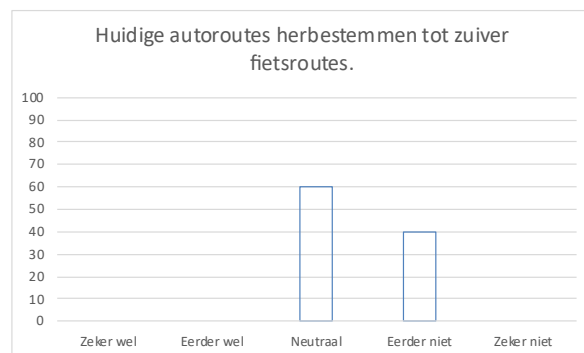
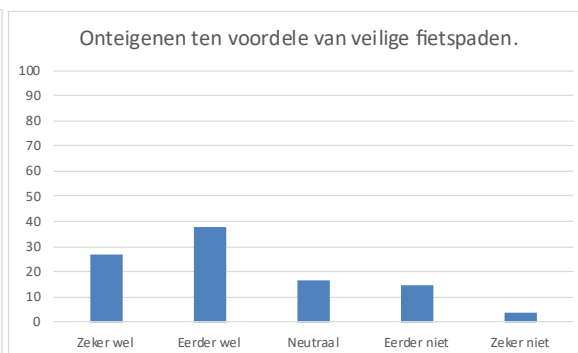
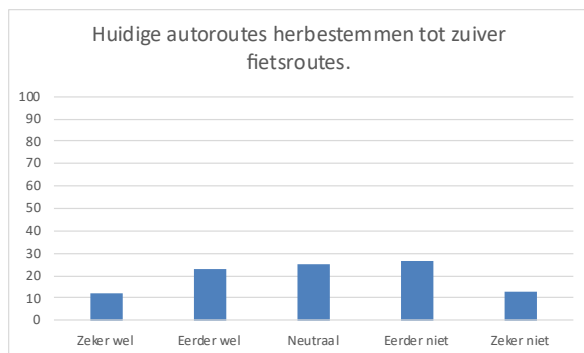
## 4 NETWERK VAN FIETSVERBINDINGEN

### 4.1 Vraag

Het netwerk van fietsverbindingen, voor woon-werkverkeer, woon-schoolverkeer of recreatief gebruik, toont vaak nog lacunes. Soms zijn de mazen van het netwerk te breed, soms ontbreken verbindingen, soms zijn bedrijventerreinen er niet op aangesloten of is een schoolroute niet helemaal veilig. Hoe kunnen we dat verhelpen?

## 4.2 Cijfers





### 4.3 Analyse

Er is stevig draagvlak voor alle maatregelen die het fietsnetwerk versterken, maar die geen offers vragen van burgers of betrokkenen. Twee maatregelen, namelijk 'autoroutes herbestemmen' en 'onteigeningen', hebben een eerder verdeeld beeld. Maar ook hier treedt zeker geen consensus op over het afkeuren van de maatregel. De staart van tegenstemmers is vaak het mondigst dus is weerwoord te verwachten.

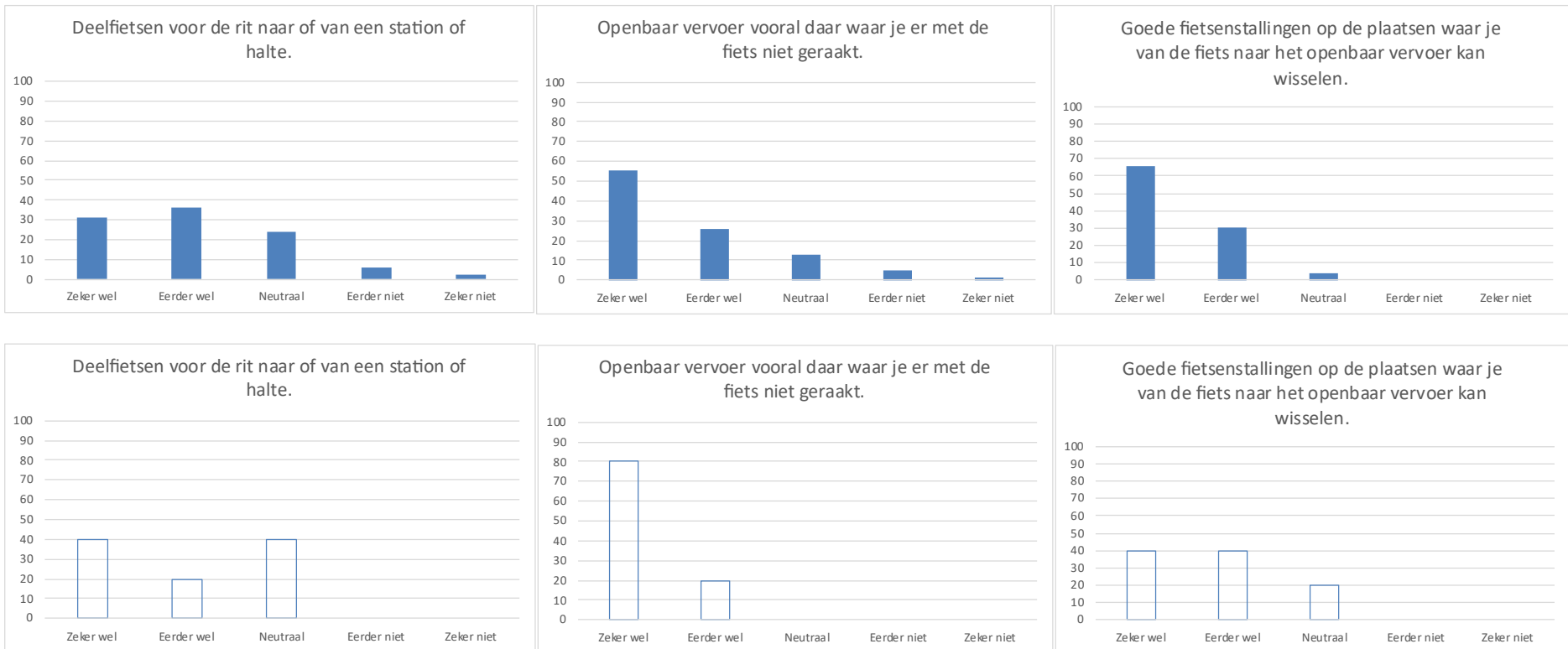
Veel respondenten pleiten voor een goed onderhoud van de bestaande fietspaden, en maken zich zorgen over de combinatie auto-fiets op wegen die te smal zijn voor een goed fietspad.

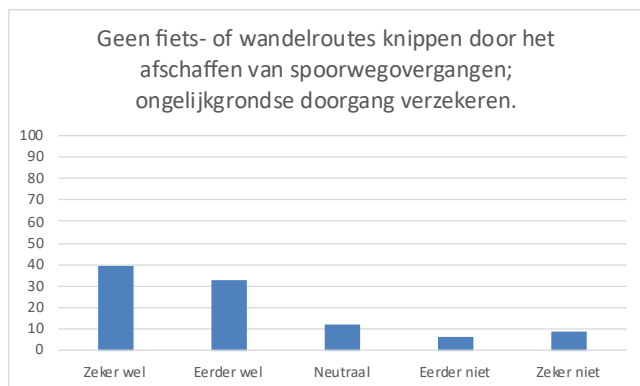
## 5 COMBINATIE FIETS BUS TREIN

### 5.1 Vraag

Vind je dat fiets, bus en trein op elkaar moeten inspelen? Hoe?

### 5.2 Cijfers





### 5.3 Analyse

Overwegend draagvlak voor maatregelen die fiets, bus en trein combineren. De maatregel voor deelfietsen heeft een grotere groep onverschilligen. Mogelijk mensen zijn dit mensen die er niet tegen zijn maar het zelf toch niet overwegen te gebruiken, onbekend maakt onbemind.

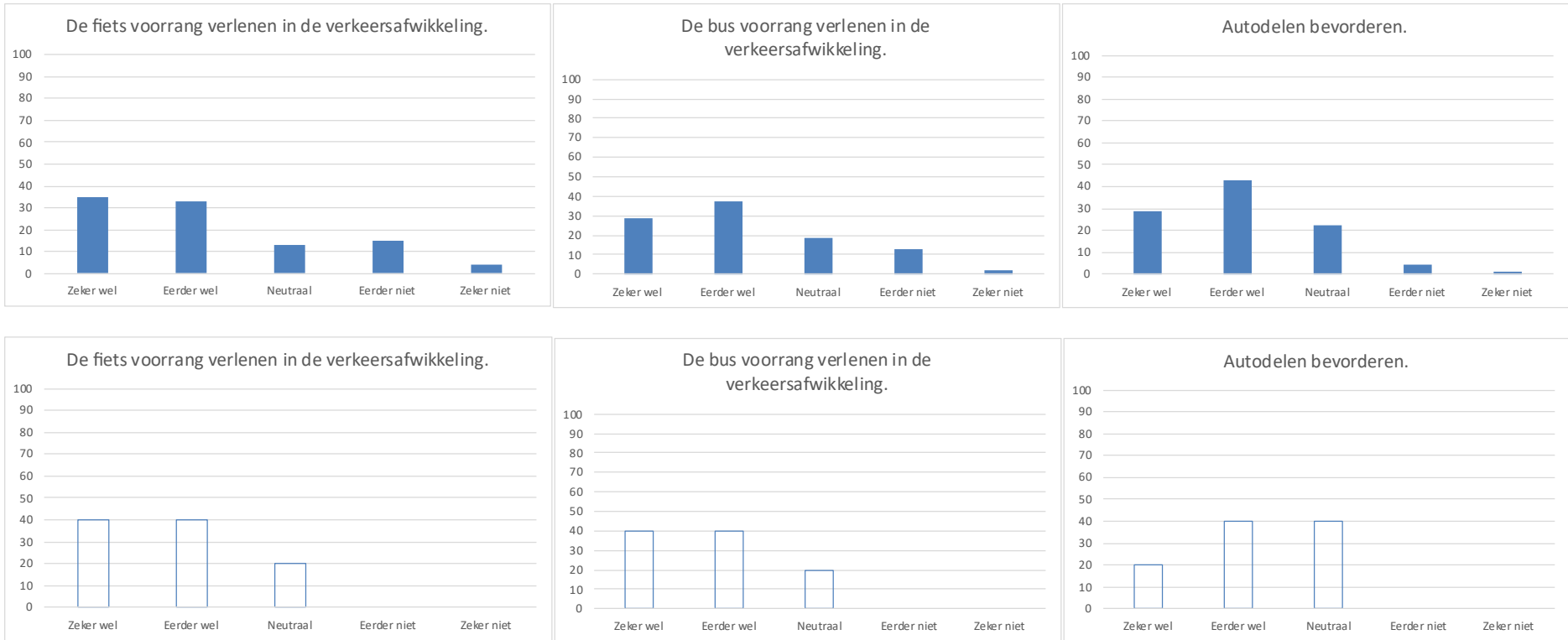
Er is een staart van mensen die niet akkoord gaan met ongelijkgrondse doorgangen die spoorwegoverwegen vervangen. Vooral de kwestie van afschaffen van overwegen leidt inderdaad tot opmerkingen van respondenten, en discussie over toegankelijkheid en veiligheid van tunnels. Ook vinden velen de combinatie fiets en openbaar vervoer ongeschikt voor mensen met een mobiliteitsbeperking.

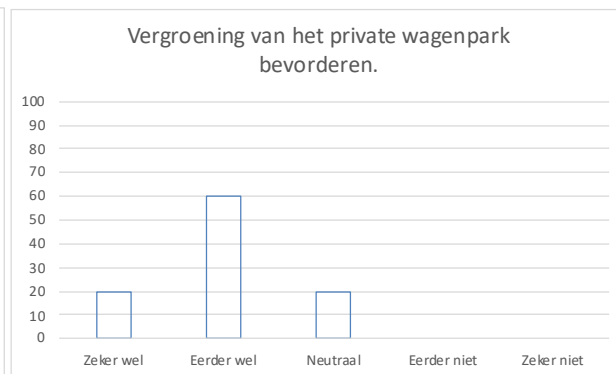
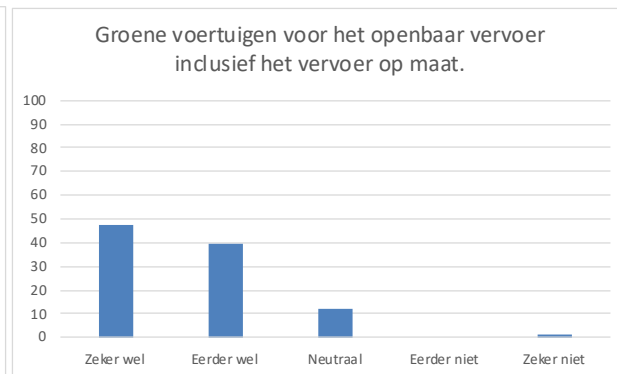
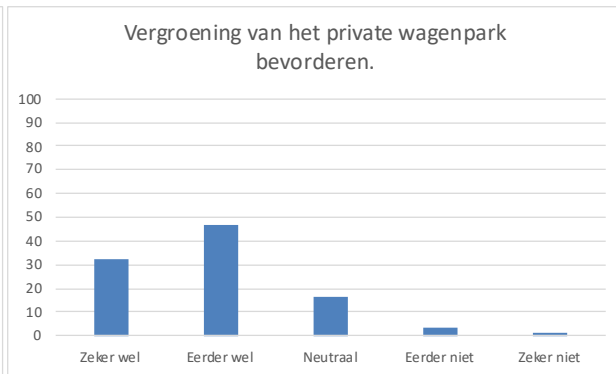
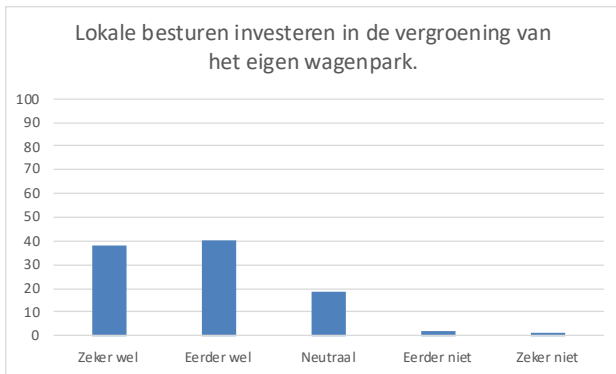
# 6 AUTO

## 6.1 Vraag

Autoverkeer heeft een zware impact op milieu, veiligheid en doorstroming. Hoe kunnen we die impact reduceren?

## 6.2 Cijfers







## 6.3 Analyse

In dit thema is er een duidelijk onderscheid te maken tussen honingmaatregelen en azijnmaatregelen. Voor de honingmaatregelen, waar men iets krijgt, bestaat er een eerder groot draagvlak. Voor de azijnmaatregelen, waar men een inspanning voor moet doen of iets moet voor opgeven, is er vooral een verdeeld beeld. Maar ook bij de azijnmaatregelen is er nooit een consensus die de maatregel afwijst. De azijnmaatregelen hebben een staart van mensen die tegen zijn en die vaak meer reactie zullen geven dan de mensen die voor zijn. Azijnmaatregelen zijn: milieubelastende voertuigen ontmoedigen, de auto voelbaar duurder maken van zijn alternatieven, ... Ten aanzien van minder bekende maatregelen, zoals autodelen, is men overwegend neutraal. Onbekend maakt onbemind. Vaak zijn in de opmerkingen honing- en azijnmaatregelen gekoppeld: geen ingrepen in de auto tenzij er een volwaardig alternatief is via openbaar vervoer. Er leven bij de respondenten ook nog negatieve sentimenten en fake news ten



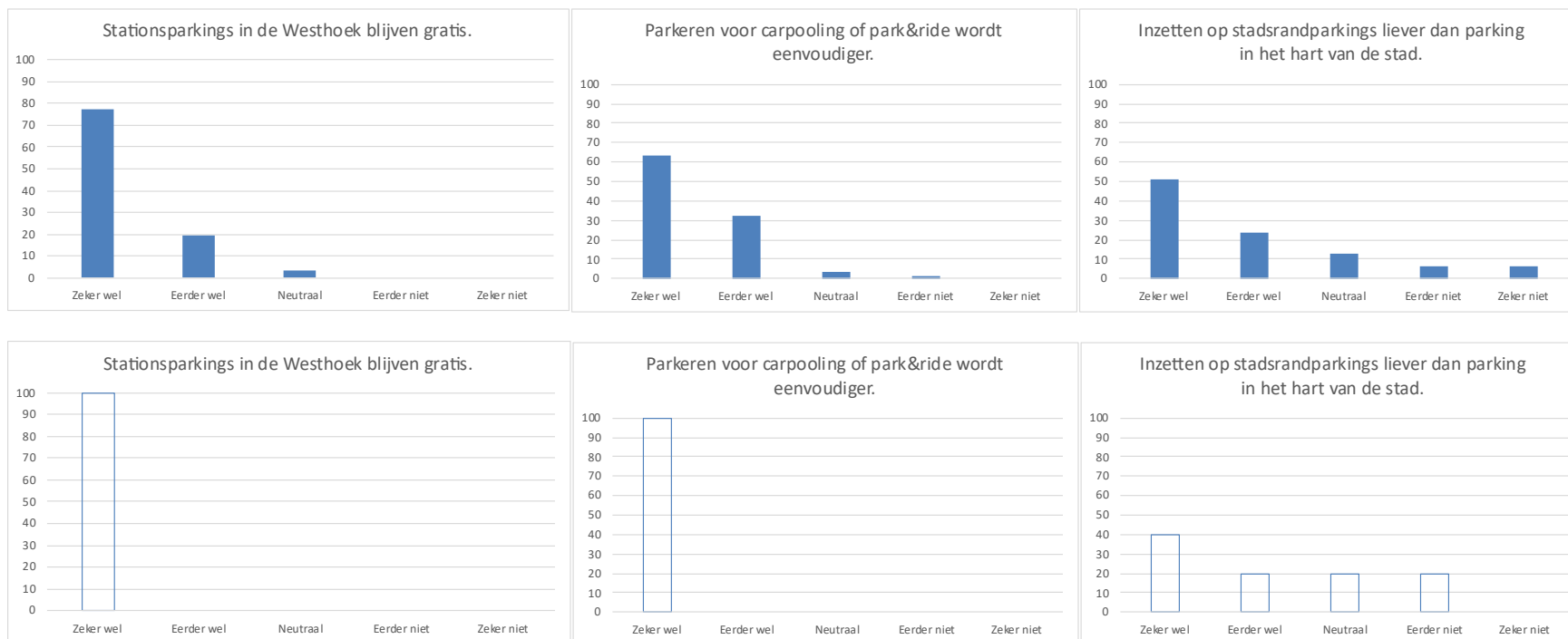
aanzien van de milieupact van elektrische voertuigen. Vaak heeft men schrik voor de kostprijs van maatregelen, bijvoorbeeld die van groenere en daardoor vaak duurdere voertuigen. De portemonnee bepaalt veel. Ook ziet men de auto vaak als enige verplaatsingsmogelijkheid in de Westhoek met zijn disperse bewoning.

## **7 PARKEREN**

### 7.1 Vraag

Het parkeerbeleid kan gebruikt worden om het verkeer duurzamer te maken. Welke maatregelen vinden we nuttig?

## 7.2 Cijfers



## 7.3 Analyse

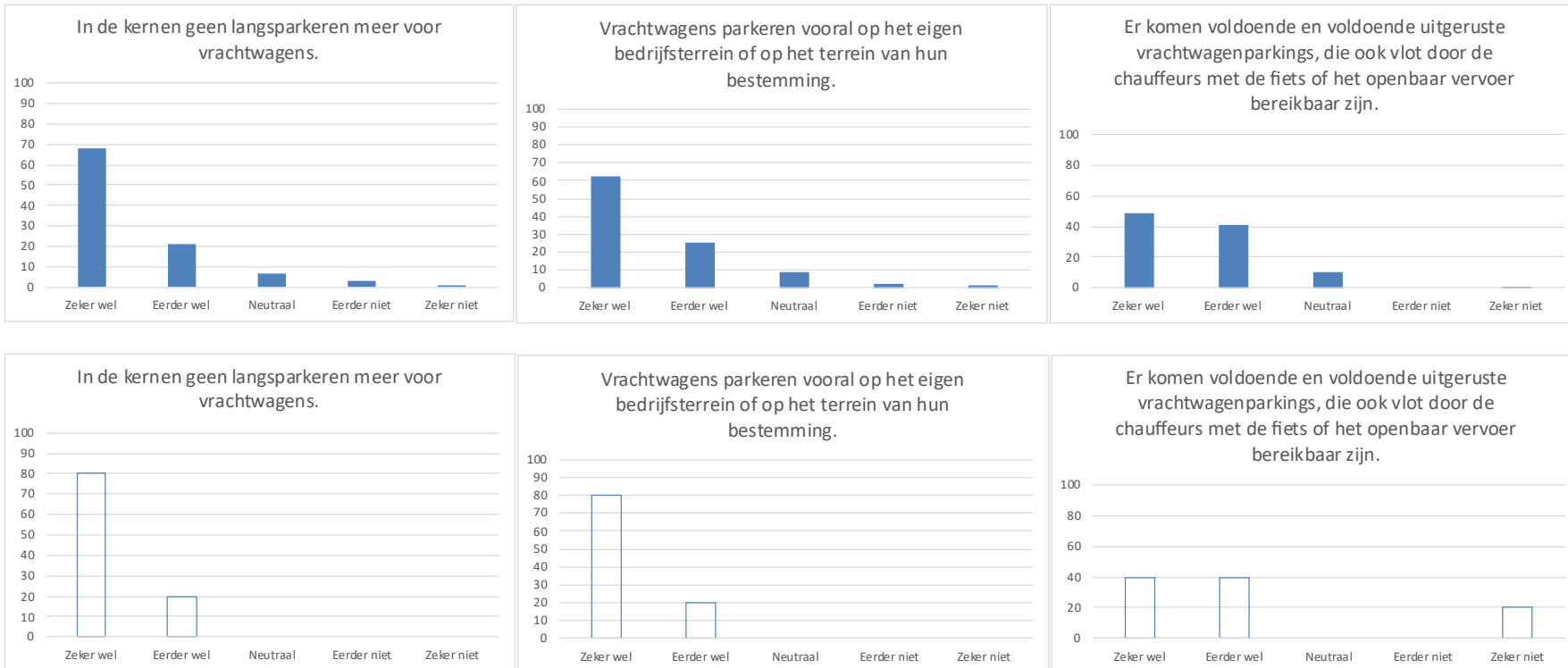
Een opvallend groot draagvlak voor de parkeermaatregelen. Enkel bij het stadsrandparkeren is er een staart die liever in de stad zelf parkeert. Er zijn vooral opmerkingen over toegankelijkheid voor minder mobiele of mensen die de afstand tussen de randparking en het stadscentrum niet uitgewandeld krijgen.

## 8 VRACHTWAGENPARKEREN

### 8.1 Vraag

Willen we geparkeerde vrachtwagens uit de kernen weg houden en het vrachtwagenparkeren beter organiseren?

### 8.2 Cijfers



### 8.3 Analyse

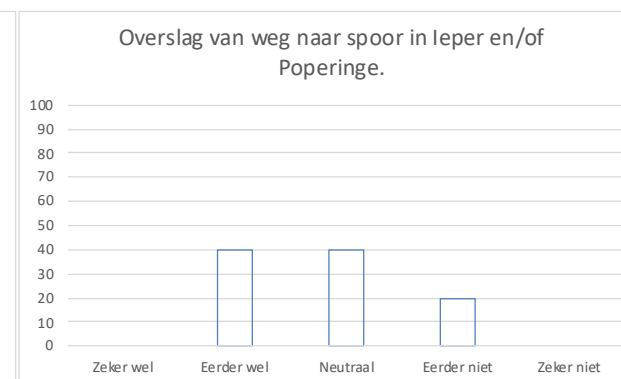
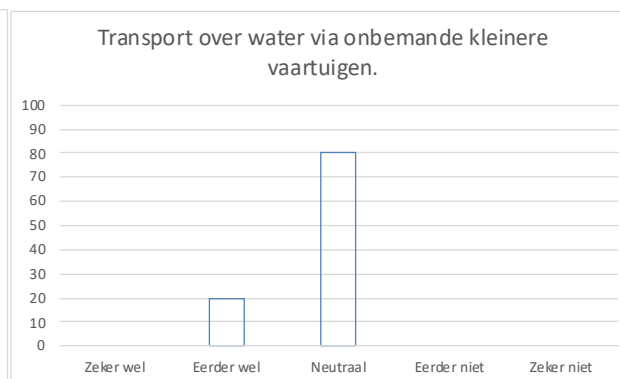
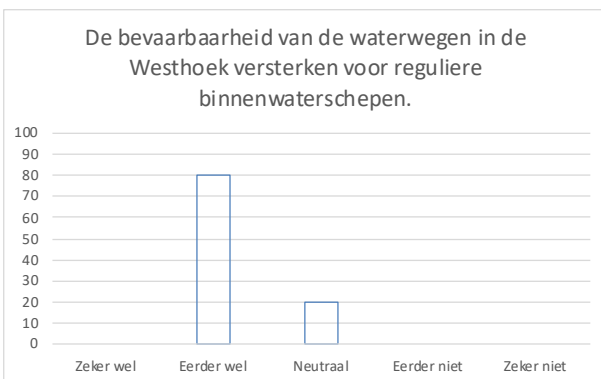
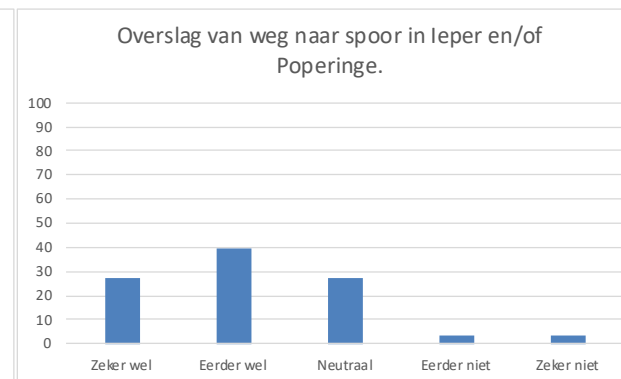
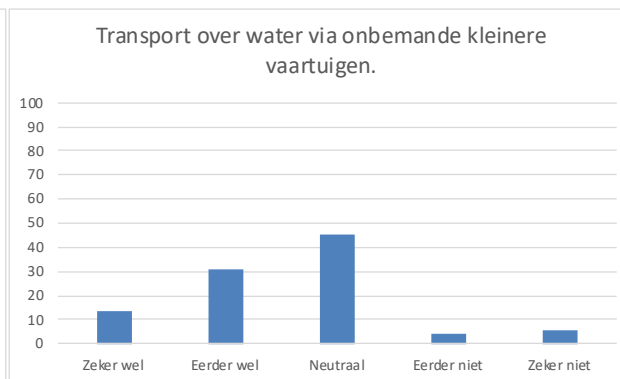
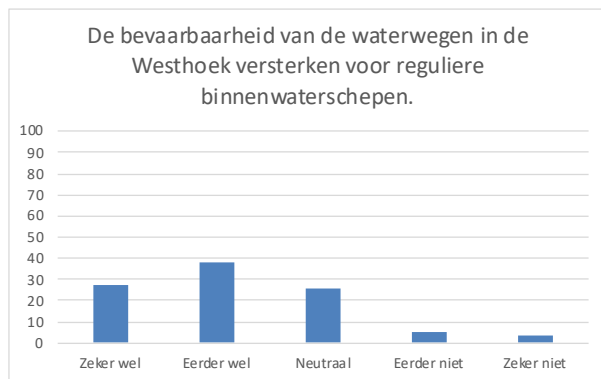
Een opvallend groot draagvlak voor de maatregelen rond vrachtwagenparkeren. Ook in de opmerkingen is er vooral afkeer tegen vrachtwagenparkeren aan de rand van de weg.

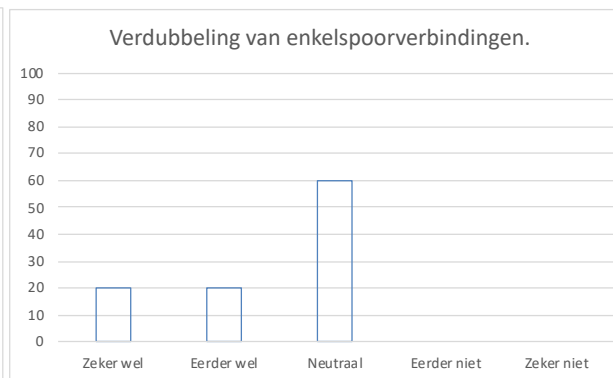
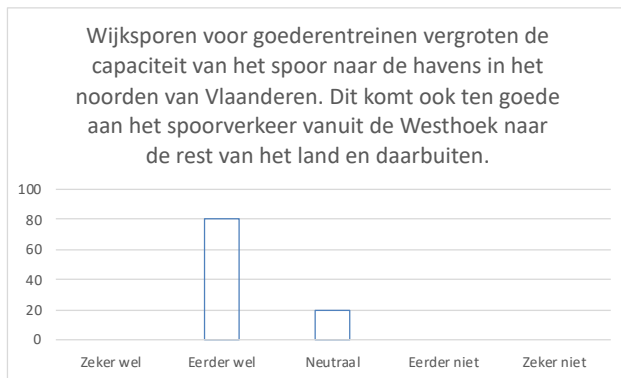
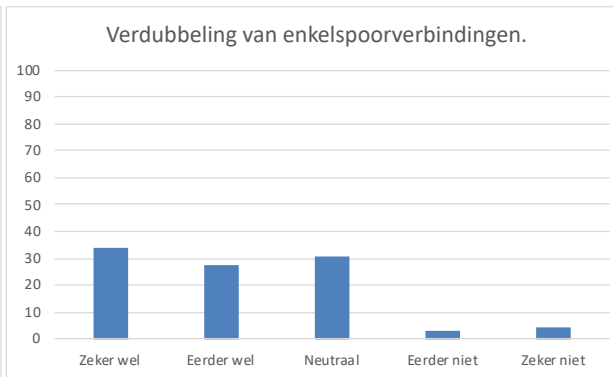
## 9 LOGISTIEK

### 9.1 Vraag

Logistiek verkeer willen we graag van de weg afhalen om het aan spoor- en watertransport toe te vertrouwen. Met welke maatregelen?

## 9.2 Cijfers





### 9.3 Analyse

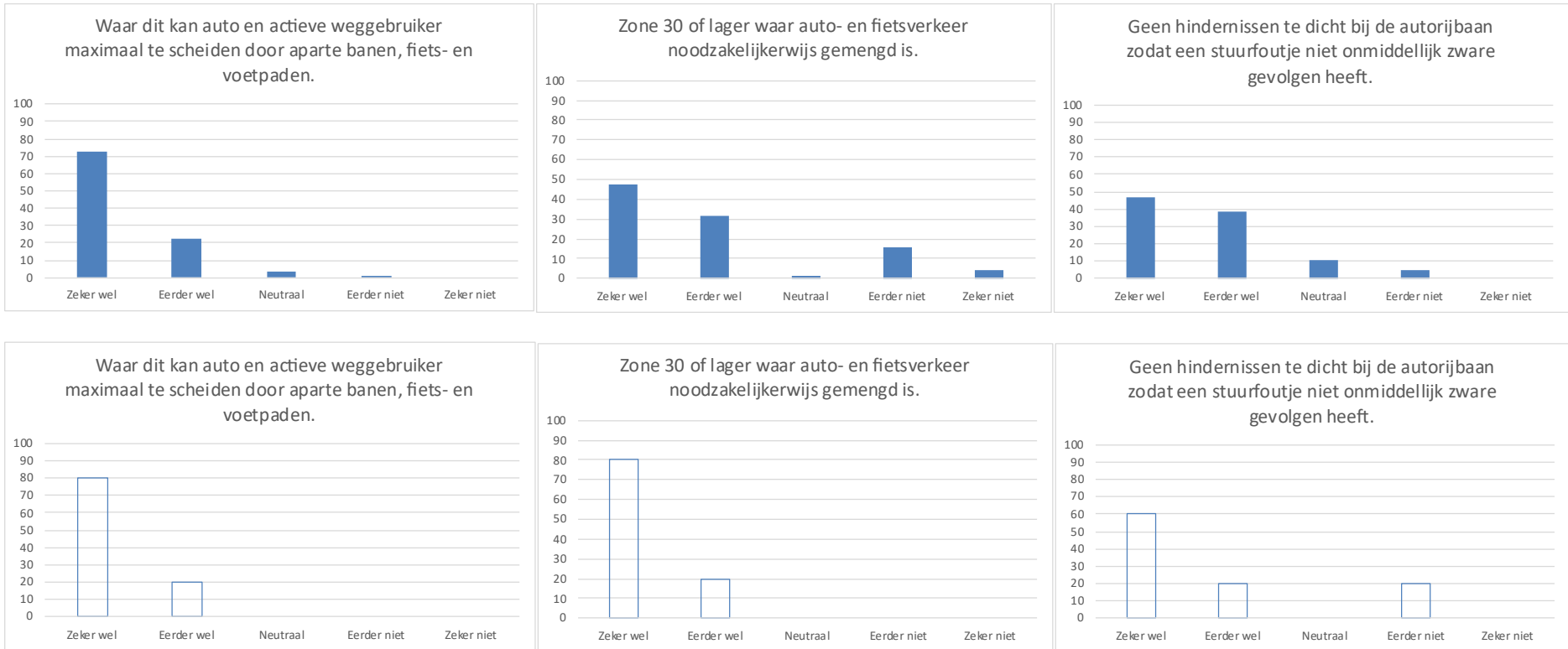
Opvallend is de grote groep respondenten die geen mening geeft. Logistiek is voor velen een ver-van-mijn-bedshow. Wie wél een mening heeft is eerder te vinden voor de voorgestelde maatregelen. De opmerkingen voeren een quasi unisono pleidooi voor de versterking van de spoorlijn Ieper-Poperinge, terwijl men niet gelooft in waterwegverkeer in de Westhoek.

# 10 WEGINFRASTRUCTUUR

## 10.1 Vraag

De aard van de weginfrastructuur is een belangrijke factor om het verkeer veiliger te maken. Hoe passen we de weginfrastructuur aan?

## 10.2 Cijfers





### 10.3 Analyse

Een sterk draagvlak voor maatregelen die de weginfrastructuur veiliger maken. Enkel over zone dertig bestaat er een staart van tegenstanders. Ook uit de opmerkingen blijkt een zorg voor veiligheid.

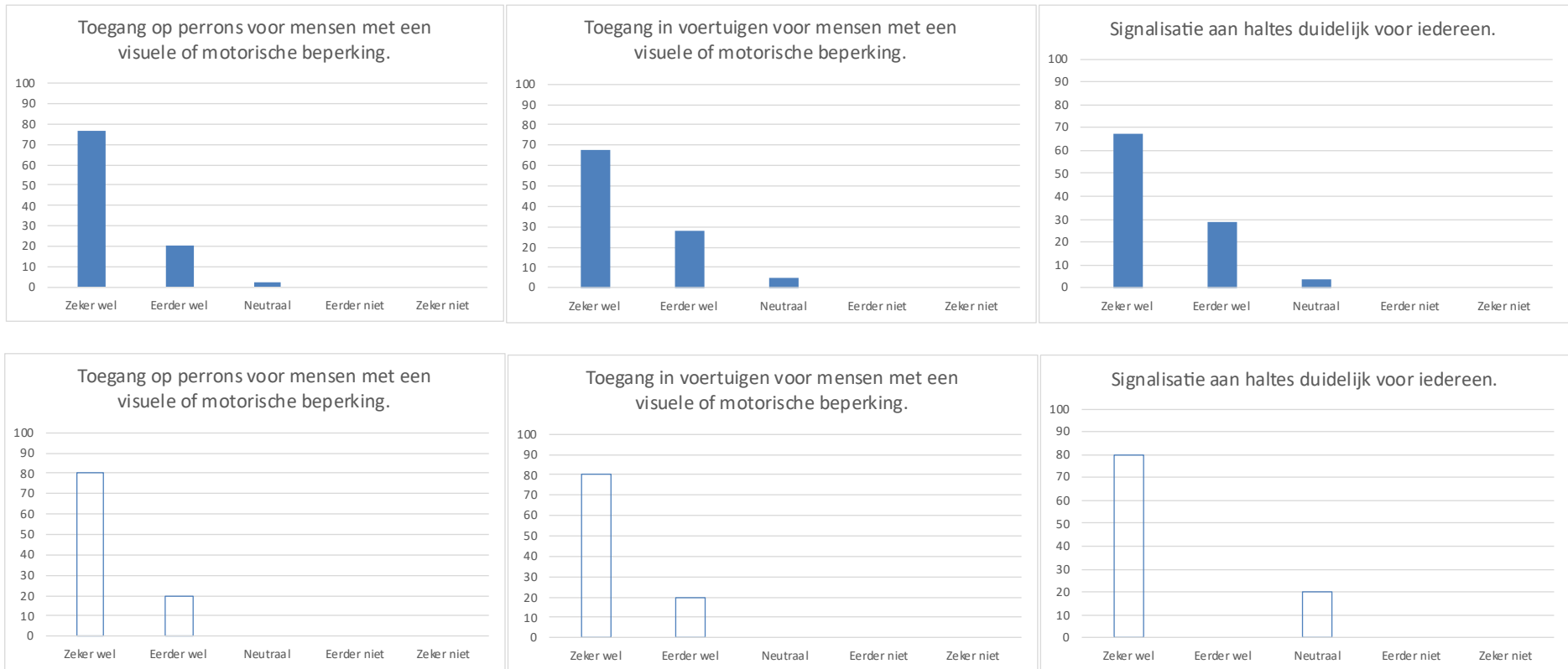


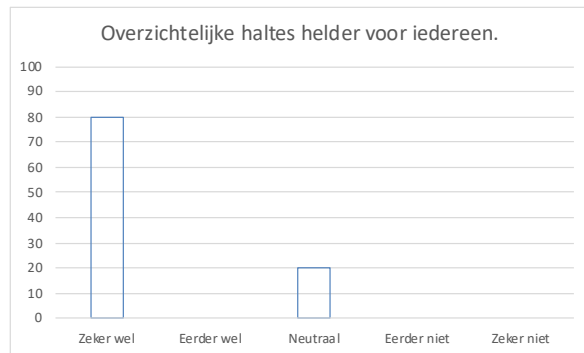
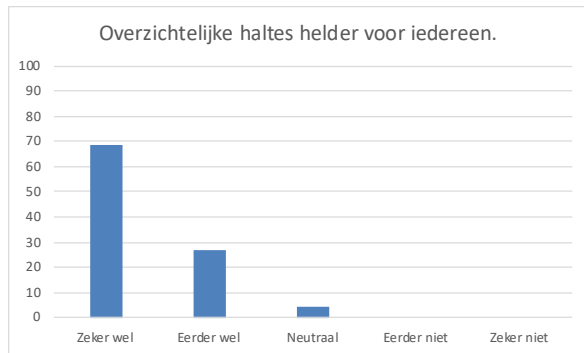
# 11 TOEGANKELIJKHEID

## 11.1 Vraag

Toegankelijkheid heeft niet alleen te maken met toegang tot het openbaar vervoer voor mensen met een visuele of motorische beperking. Hoe willen we maximale toegankelijkheid voor iedereen bereiken?

## 11.2 Cijfers





### 11.3 Analyse

Alle respondenten vinden toegankelijkheid belangrijk. Niemand stelt de maatregelen in vraag. De opmerkingen tonen veel empathie voor wie beperkingen heeft. Daarnaast wordt ook betaalbaarheid aangehaald.

# 12 ZWAAR VRACHTVERKEER

## 12.1 Vraag

Willen we zwaar vrachtverkeer in schoolomgevingen en woonomgevingen weren, op basis van een regio-brede, gedragen visie?

## 12.2 Cijfers



## 12.3 Analyse

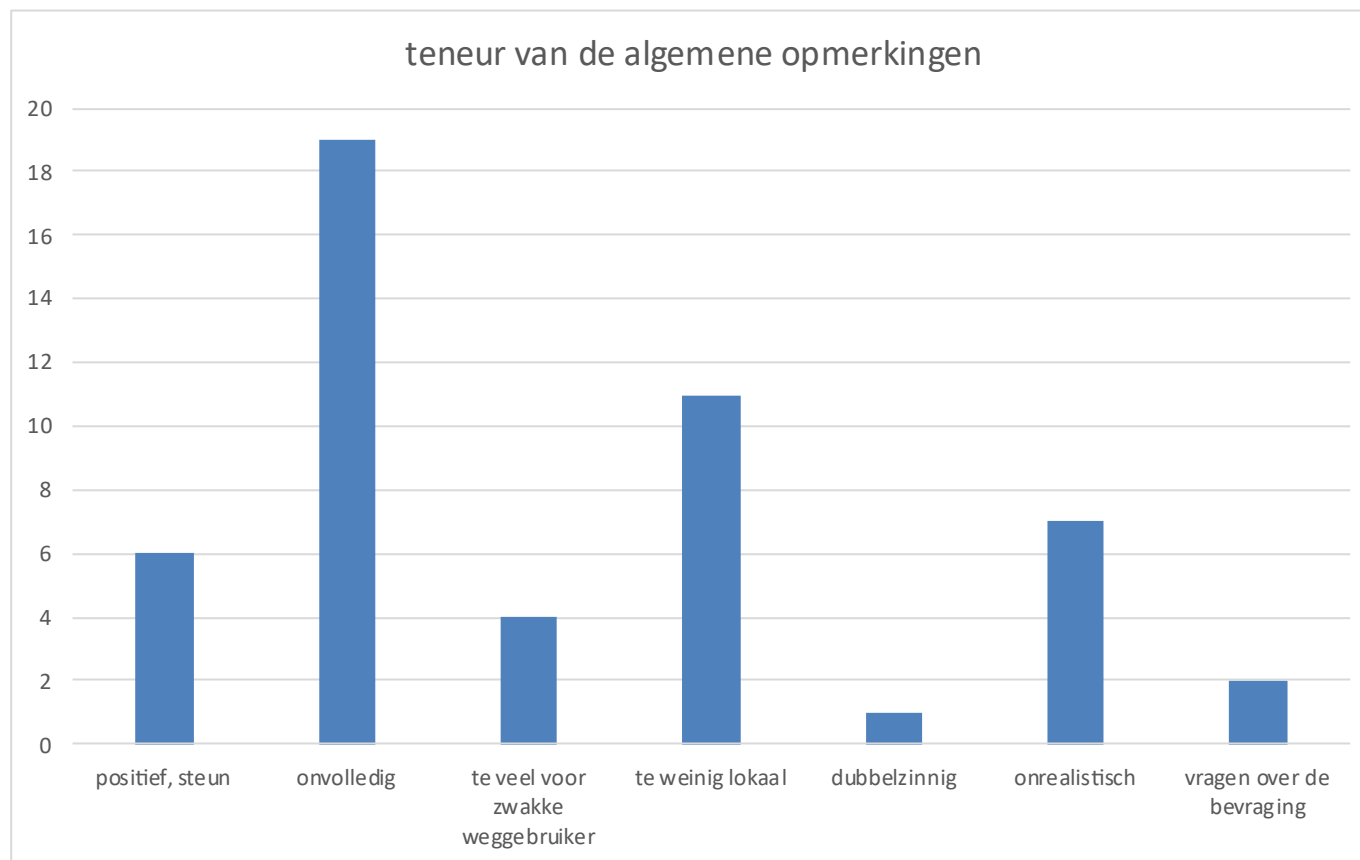
De respondenten tonen een groot draagvlak voor de maatregelen die te maken hebben met het weren van zwaar vrachtverkeer uit school- en woonomgevingen. De staart met mensen met een andere opinie is opvallend klein, maar haalt argumenten van economisch belang aan. Ook wil men harmonisatie op een grotere schaal.

## **13 ALGEMENE OPMERKINGEN**

### 13.1 Vraag

Als je het actieplan verder in detail bekijkt, wat zijn dan je eerste opmerkingen? Wat ontbreekt er? Wat kan beter?

## 13.2 Analyse



onvolledig, wat ontbreekt in het plan?

verdere ideeën over openbaar vervoer	9
verdere ideeën over fietspaden	2
wegsignalisatie	
voetgangers	
vrachtwagenparking	
fluovestjes	
milieuvriendelijker voertuigen	
basisvoorzieningen	
wegonderhoud	

## 14 CONCLUSIES

De leden van de adviesraden staan in het algemeen positief tegenover de maatregelen uit het actieplan. In alle grafieken is de groep die 'zeker wel' of 'eerder wel' reageert groter of minstens even groot als de groep die 'eerder niet' of 'zeker niet' antwoordt. We onderscheiden drie antwoordprofielen:

- Men is in het algemeen akkoord met de maatregelen en er treedt een eerder groot draagvlak op.
- Er is een meerderheid akkoord maar we vinden toch ook een aantal tegenstanders.
- De voor- en tegenstanders liggen in balans.

Wat dus niet voorkomt zijn acties met meer of overwegend tegenstanders. Dit is bemoedigend voor de opstellers van het actieplan. Zij vonden blijkbaar aansluiting bij de mening van de burgers, vertegenwoordigd door de adviesraden.

Uit een analyse van de vrije tekstvelden blijkt wel dat respondenten die tegen zijn veel mondiger optreden dan voorstanders. Zij kunnen wel een impact hebben, doordat ze zichtbaarder zijn, op beleidsmakers die uiteindelijk het actieplan moeten goedkeuren.

We merken in de cijfers dat vooral de honingmaatregelen populair zijn. Dit zijn maatregelen waar de burger / mobiliteitsgebruiker iets geschonken wordt. De azijnmaatregelen, waarbij de mobiliteitsgebruikers zelf ook een inspanning moet doen of een bepaald voordeel of gemak verliest zijn minder populair. Het is bij die maatregelen dat er een groep tegenstanders kan optreden.

We kunnen de voorgestelde acties ordenen op populariteit, door te kijken welk percentage ingenomen wordt door 'zeker wel' en 'eerder wel':

Toegang op perrons voor mensen met een visuele of motorische beperking.	98
Stationsparkings in de Westhoek blijven gratis.	97
Signalisatie aan haltes duidelijk voor iedereen.	97
Goede fietsenstallingen op de plaatsen waar je van de fiets naar het openbaar vervoer kan wisselen.	96
Parkeren voor carpooling of park&ride wordt eenvoudiger.	96
Waar dit kan auto en actieve weggebruiker maximaal te scheiden door aparte banen, fiets- en voetpaden.	95
Toegang in voertuigen voor mensen met een visuele of motorische beperking.	95
Overzichtelijke haltes helder voor iedereen.	95
Ook de kostprijs is vaak een belangrijke rem op de toegankelijkheid voor een categorie mensen. Toegang tot mobiliteit betaalbaar voor doelgroepen.	95
Schoolroutes beveiligen.	94
Regels voor zwaar vrachtverkeer die in de gehele regio van tel zijn en niet afwijken in de verschillende gemeenten.	93
Geen zwaar vrachtverkeer in woonomgevingen, behalve voor leveringen.	92
Missing links in het fietsnetwerk invullen.	90
Er komen voldoende en voldoende uitgeruste vrachtwagenparkings, die ook vlot door de chauffeurs met de fiets of het openbaar vervoer bereikbaar zijn.	89
Vrachtwagens parkeren vooral op het eigen bedrijfsterrein of op het terrein van hun bestemming.	88
Groene voertuigen voor het openbaar vervoer inclusief het vervoer op maat.	87
Tijdens begin en einde van de school zwaar vrachtverkeer in schoolomgevingen weren.	86
Geen hindernissen te dicht bij de autorijbaan zodat een stuurfoutje niet onmiddellijk zware gevolgen heeft.	85
Bedrijventerreinen aansluiten op het fietsnetwerk.	84

Het laadpalennet versterken.	84
Openbaar vervoer vooral daar waar je er met de fiets niet geraakt.	81
Vergroening van het private wagenpark bevorderen.	79
Zone 30 of lager waar auto- en fietsverkeer noodzakelijkerwijs gemengd is.	79
Alle sluijverkeer bannen.	78
Lokale besturen investeren in de vergroening van het eigen wagenpark.	78
De mazen van het fietsnetwerk versmallen.	74
Inzetten op stadsrandparkings liever dan parking in het hart van de stad.	74
Geen fiets- of wandelroutes knippen door het afschaffen van spoorwegovergangen; ongelijkgrondse doorgang verzekeren.	72
Autodelen bevorderen.	72
Deelfietsen voor de rit naar of van een station of halte.	68
De fiets voorrang verlenen in de verkeersafwikkeling.	68
De bus voorrang verlenen in de verkeersafwikkeling.	67
De bevaarbaarheid van de waterwegen in de Westhoek versterken voor reguliere binnenwaterschepen.	66
Overslag van weg naar spoor in Ieper en/of Poperinge.	66
Wijksporen voor goederentreinen vergroten de capaciteit van het spoor naar de havens in het noorden van Vlaanderen. Dit komt ook ten goede aan het spoorverkeer vanuit de Westhoek naar de rest van het land en daarbuiten.	66
Verboden voor doorgaand verkeer en handhaving.	64
Onteigenen ten voordele van veilige fietspaden.	64
Verdubbeling van enkelspoorverbindingen.	62
Harde inrichtingsmaatregelen zoals tractorsluizen, knips,...	60
Huidige autoroutes herbestemmen tot zuiver fietsroutes.	35
De auto voelbaar duurder dan openbaar vervoer of fiets.	31

Uit een analyse van de vrije tekstvelden blijkt dat de minder enthousiaste respondenten veel mondiger optreden dan de voorstanders. Zo kunnen zij kunnen een impact hebben op beleidsmakers die uiteindelijk het actieplan moeten goedkeuren, gewoon omdat ze zichtbaarder zijn,



## 15 BIJLAGE

In deze bijlage geven we alle tekstuele opmerkingen letterlijk weer.

### 15.1 Wegencategorisering

- + controle is noodzakelijk
- als aangespoelde voel ik heel sterk hoe men hier in de Westhoek omgaat met regelgeving. Het is zeer goed, maar ik hou er geen rekening mee.
- als de lokale wegen ook dienen voor ontsluiting van erf, hoe kan je dan tractorsluizen inbouwen (en ik ben geen landbouwer)
- Als deze wegen betaald worden door de overheid, zouden ze voor iedereen toegankelijk moeten zijn.
- Betutteling en handhaving werkt niet en wordt niet aanvaard als er geen draagvlak is.
- Bij het huidige verkeersinfact (te hoge bevolkingsdichtheid die om ook andere - milieuredenen niet in het minst - beter afneemt...) helpt het niet nog meer voertuigen in de reeds verzadigde aders te dwingen door het zogenaamde sluipverkeer te weren...
- Bij het nemen van maatregelen zal men steeds rekening moeten houden met de concrete situatie.
- De Panne is niet verveeld met doorgaand verkeer
- De politie moet de nodige controles uitvoeren
- De verkeerssituatie moet wel leesbaar blijven. Geen wirwar van eenrichtingsstraten zodat je heel wat moet omrijden om bvb jouw huis te bereiken
- Enkele gekende sluipwegen in het stadscentrum moeten aangepakt worden
- Er zijn genoeg randwegen zodat er niet door de stadskern moet gereden worden
- Geen fan van harde inrichtingsmaatregelen. Zwaar vervoer is in elke straat geregeld noodzakelijk, denk maar aan verhuishwagen, vuilniskar of brandweer. Veelal belemmeren de inrichtingsmaatregelen ook deze noodzakelijke verplaatsingen.
- Gewenste verkeersstromen positief behandelen. Dit door de vlotheid ervan te verbeteren. Kilometerheffing vrachtverkeer niet/goedkoop op de daarvoor uitgeruste wegen en wel kilometerheffing op wegen waar we het vrachtverkeer niet wensen. m.a.w. net het omgekeerde dan de situatie nu.
- Handhaving is heel belangrijk. Stelselmatige controles voorzien op alle wegen.
- hangt toch ook wel af van het alternatief: hoe lang moet je omrijden als er bv een knip komt?
- Harde inrichting kan nooit een zwakke handhaving vervangen
- Heden zijn er andere mogelijkheden dan 'ambetante' en soms onveilige fysieke ingrepen om sluipverkeer af te dwingen: slimme camera's!
- Het is niet mogelijk om +3.5 ton overal te beperken, er moet rekening gehouden worden dat bereikbaarheid gehandhaafd wordt er geen omwegen van 30 min het resultaat zijn. Niemand wil vrachtwagens maar we hebben ze wel nodig.
- Het optimale gebruik van de wegen is ze gebruiken waarvoor ze dien. Groot vervoer moet ontmoedigd worden van sluipwegen. Dat wel. Maar geen rare harde ingrepen.
- Hierdoor zullen er wel bepaalde kruispunten drukker worden, zodat ook daar ingrepen zullen noodzakelijk zijn om de veiligheid te garanderen.
- ik kan niet aanvinken. Is het achtergrond kleur van mijn n scherm die de oorzaak is? Inscin elk geval ik kies voor handhaving en eerder streng knippen en vermijden dat er sluipverkeer is.
- Ik woon in een smalle eenrichtingsstraat ,de tractoren rijden deels op het voetpad,wat ik gevaarlijk vind.
- Ik woon in een straat waar een groenten Fabriek staat, voor zij er staat was ik in de militieraad, Ik was tegen, nu staat er een fabriek die 800.000 Miljoen€ waard is , moet die nu weg? 60 kamionsdie aan 30 rijden, en 50 traktoors die 50 rijden;

- Lokale wegen zijn meestal smalle wegen zonder fiets- of voetpaden. En bovendien in onze landelijke streek met veel zwaar landbouwverkeer. Dit is uiterst gevaarlijk voor een voetganger. Een groot deel van de bevolking is oud en heeft hulpmiddelen nodig om te stappen (kruk of rolator), valrisico is groot. Ook voor mensen met rolstoel die kunnen niet uitwijken in de graskant.
- Meer controle
- moeilijk te oordelen bij niet voldoende kennis van plaats
- Moeilijk te realiseren langs een gewestweg maar wel nuttig op gemeentewegen.
- op kleine gewestwegen éénrichtingsverkeer in lassen
- Openbare weg mag door iedereen gebruikt worden weliswaar door het toepassen van de gebruikelijke verkeerswetgeving of verkeersreglement .Desnoods aangepast met aangepaste snelheidsbeperking of tonnagebeperking.
- soms is toegang tot magazijnen nodig, dus dit zal moeilijk op te lossen zijn
- voorbeeld: we wonen te Pervijze N 35, heel drukke weg; het doorgaand verkeer Diksmuide-Veurne , woon- werkverkeer mag de Rousdammestraat niet meer nemen, alhoewel dat enkele km korter is. er ligt nu een veilig fietspad, wat houdt gewone auto's daar tegen? hiermee krijgt ons dorp alles te slikken. vandaar mijn antwoord: eerder niet
- Waarom alle verkeer werven op reeds bestaande wegen, in deze omgeving is er zeker geen druk verkeer.
- was het maar zo simpel...
- Zeer algemene instructies. Iedere eventuele toestand is anders
- zorg dat er enkel met fietsen doorgaand verkeer mogelijk is.
- Zwaar transport met mastodont tractoren en dito aanhangwagens niet toelaten op lokale en landelijke wegen

## 15.2 Netwerk van fietsverbindingen

- aanpassing aan het fietsverkeer en veilige fietspaden.
- Altijd speciale aandacht voor schoolroutes
- Autoverkeer bannen op bepaalde stukken van de weg kan enkel als er een redelijk alternatief is voor de wagen. Verkeersveiligheid moet ook uiteraard structureel bekeken worden, maar is ook een zaak van elke weggebruiker: aangepaste snelheid zowel van de wagen als de fiets, maar ook nultolerantie op te weinig zichtbaar in het verkeer zoals fluojas en goed werkende verlichting.
- bestaande fietspaden verder aanpakken, aanpassen aan de nieuwe normen
- Bestaande fietspaden zouden ook een stuk veiliger gemaakt kunnen worden, denk maar aan het fietspad langs de vaart richting knokke brug. Dit fietspad is zeer gevaarlijk en in zeer slechte staat.
- Bij (her)inrichten van straten in Vlaanderen is de rooilijnbreedte altijd te klein om alles te faciliteren. Bij regel een rangorde vastleggen. Pas wanneer men in het ontwerp voldoet aan de prioritaire voorziening mag men de volgende opnemen in het ontwerp. 1:stappen 2:fietsen 3:rijden 4:parkeren. Wensen we ooit fietspaden aan te leggen op onze smalle rooilijnbreedtes zal een oplossing voor parkeren moeten gezocht worden. Vinden we een oplossing van collectief parkeren, vind je ook een oplossing voor laadinfrastructuur,... Zonder regelgeving van hogere overheden zullen lokale besturen hiervoor nooit kiezen. De afstand tussen het individu die wenst te parkeren voor eigen door is hiervoor te klein met een lokaal bestuur
- Bij jullie voorstellen ontbreken het 'hoe' en ten koste waarvan en van wie.. Als ik dan 'eerder wel' wens te kiezen lijkt mij hetzelfde scenario als bij de verkiezingen : ik stem en na de verkiezingen 'interpreteren' de coalitiepartijen naar eigen 'goeddenken' mijn stem... Nu ja...
- De bestaande fietspaden in goede staat brengen.
- Domme vraag betreffende autoroutes. Waarom er geen fietsstraten van maken?30km/h Men kan terug gaan leveren met een steekkar zoals in de middeleeuwen.

- fietsen gaat samen met veiligheid. Woon-, school- en werkverkeer moet op een veilige manier kunnen, maar niet aan hoge snelheid.
- Fietspaden juist voor fietsers, hier in Poperinge wordt dat dikwijls gebruikt als parkeerplaats voor vrachtwagens en bestelwagens.
- Fietsverkeer in schoolomgeving prioriteit geven. Kinderen aflossen aan de schoolport niet te sterk faciliteren zeker voor oudere leerlingen.
- Gratis goed georganiseerd openbaar vervoer van de staat zal meer oplossen dan alle hierboven genoemde mogelijke maatregelen.
- gratis opladen van e-bikes zou handig zijn. veel werkgevers staan het opladen van batterijen niet toe. Ook is het belangrijk om fietspaden en wegen zoveel mogelijk te scheiden. Ik ben zowel een fietser als een weggebruiker, ik zie dat veel fietsers graag op de rand van de weg rijden met passerende auto's omdat de ondergrond iets is en zichzelf daarbij in gevaar brengen. het fietsnetwerk is geweldig voor fitness, toerisme, fitnessgemeenschap, vele voordelen.
- Het aangewend woord & de stelling mbt "mazen" is niet echt duidelijk, vandaar : Neutraal
- huidige fietspaden gebruiksvriendelijk aanleggen aanpassen aan de nieuwe elektrische fietsen - autoroutes herbestemmen tot fietsroutes = slechte vraagstelling. Is niet de bedoeling dat alle autoroutes worden herbestemd tot fietsroutes.
- Ik ben een fietser, mijn vrouw een auto, en ik vind, dat de automobilist, veel moet betalen, taks enz ,en van langsom meer den duvel aangedaan word, hier in het dorp, 30km P/U fietsstraat, en wat nog, en elke dag vlammen Politie en Ziekenwagens hier voor bij aan 130/120 p/u is dat dan niet gevaarlijk voor kinderen en Fietsers
- Stimulatie om parking te creëren op privéterreinen. Wanneer conflicten ontstaan in smalle straten tussen fietsers en auto-en vrachtverkeer dienen de parkeerstroken te verdwijnen.
- Veilige fietspaden zijn in eerste instantie de huidige fietspaden veilig maken door juist materialen en putten en bulten in het huidig wegdek eindelijk eens herstellen.
- Wat bedoel je met autoroutes? Indien dit toeristische autoroutes zijn, dan mogen die, wat mij betreft, eerder wel omgevormd worden tot fietsroutes.
- zo veel mogelijk fietsverkeer scheiden van gewoon auto- en vrachtverkeer

## 15.3 Fiets-bus-trein

- Als regelmatige fietser spreekt dit voor zichzelf
- Busverkeer moet veel beter. Probeer maar eens een restaurant en dan 's avond met het openbaar vervoer terug naar huis na 21.00 u
- De oplossingen zullen budgetgewijs impact hebben .
- deelfietsen vooral bij stations belangrijk. Anders kun je vaak eigen fiets gebruiken om naar een bushalte te gaan. Maar wel belangrijk dat je je fiets op de bus zou kunnen meenemen. Zo kun je weer verder bij het afstappen van de bus.
- fiets bus en trein op elkaar laten inspelen vooral voor woon-werk verkeer (en niet zozeer voor recreatief fietsen) want dat is recurrent verkeer op dikwijls donkere momenten van de dag
- Fiets- en/of wandelwegen niet opofferen bij sluiting overweg !
- Fietser en voetganger voorrang geven ; het zwaar verkeer buiten dorpen omleiden
- Fietsverhuur of andere voorzieningen moeten ook ruimer kunnen bv huren in Poperinge en terugbrengen in Ieper
- Hangt af van de drukte van het fietsverkeer(bij 2 en 4)
- Hoofdtransportmiddel kan niet altijd de fiets zijn. Niet alle senioren kunnen zich met de fiets blijven verplaatsen. !
- Ik ben minder valide, mag niet met de scootmobiel op de tram, dus Neutraal.
- Ik vraag me af hoe oudere mensen nog op een of andere bestemming kunnen geraken
- Is momenteel voor deelgemeente Beselare een catastrofe
- laatste vraag: spreekt mekaar tegen .....
- Meestal biedt het afschaffen van overwegen voor wandelaars en fietsers nieuwe opportuniteiten via ventwegen. Ook een koker biedt een oplossing.

- Met de fiets geraak je overal. Het openbaar vervoer kan veeeeeeeel beter en efficiënter ingezet worden door het af te stemmen op de grote gebruikers: studenten en werknemers. Overwegen voor trein zijn op de meeste plaatsen veilig. Ondergrondse tunnels kunnen veel onveiliger zijn bij regen of ijzel!
- Niet iedereen kan fietsen. Het is dus ook belangrijk dat er openbaar vervoer is op plaatsen waar er gefietst kan worden. Ook is het ov een goed alternatief voor de fiets bij slecht weer e.d.
- Nihil
- Ongelijkgrondse doorgang onder de spoorwegen voor fietsers en voetgangers, maar dan zonder trappen, zodat ook de rolstoelen deze kunnen nemen. Slecht voorbeeld : Ieper om van de stationsparking aan de achterkant van het station naar de stad te kunnen moet men via een tunnel waar men met de fiets aan de hand in een gootje langs de trap gaan en voor rolstoelen helemaal niet mogelijk en een lift is er niet.
- Spooroverweg sluiten maakt altijd het af te leggen traject langer, en voor de fietser leidt dit meestal tot meer conflictsituaties
- Veel Courage, Ik ben al een 5 tag fietsen gestolen, altijd aangegeven, en genummerd, 300 Politie mensen in Ieper, en ze zoeken er nog, nooit een fiets terugzien, mechien is dat de oplossing, dan kunnen ze niet van privé, maar de fiets van de staat pakken.
- Veilige duidelijke overgangen van spoorvoertuigen met lichten rood of groen maar geen knipperlichten.
- Vooral aandacht voor de veiligheid van alle weggebruikers in specifieke gevallen

## 15.4 Auto

- Aanpassingen volgens de ligging.
- Als het aanbod aan openbaar vervoer voldoende is kan je de auto duurder maken; vandaag zocht mijn dochter op om van Pervijze naar Wespelaar te reizen: duurtijd 3u en drie kwartier; met de auto minder dan de helft..
- Als het openbaar vervoer goedkoper komt zullen meer mensen het gebruiken. (mogelijks wel gemakkelijker gezegd dan gedaan. Fietsstraten zijn benauwelijk voor de fietser en frustrerend voor de auto. Meestal zorgen ze voor meer problemen. De fiets is geen verkeersremmer. Groen is belangrijk.
- Als je de auto wil duurder maken, moet het openbaar vervoer in de westhoek drastisch uitgebreid worden. Dit werkt enkel in steden waar een uitgebreid aanbod van het openbaar vervoer is.
- Als minder valide kan ik geen gebruik maken van openbaar vervoer. Ik vind dat men niet belasten volgens gebruik en niet volgens bezit van een auto, dus geen algemene verkeersbelasting maar betalen voor de gereden KMS, is veel socialer.
- Als rolstoelgebruikster (paraplegie) is op dit moment mijn auto het zekerste vervoermiddel van a naar b zonder afspraken te moeten maken bij al dan niet toegankelijk openbaar vervoer dus voor mensen in mijn geval is het volgens mij zeker niet de bedoeling onze wagen nog duurder te maken dan dat deze al is en overgaan tot eventueel milieuvriendelijke wagens is een investering die niet voor iedereen weggelegd is denk ik.
- Als vergroening van welk wagenpark dan ook betekent dat het gaat om de aanschaf van elektrische voertuigen, dan ben ik daar geenszins een voorstander van. Elektrische wagens zijn immers niet groen en het gewone wagenpark kangeenszins vervangen worden door elektrische voertuigen wegens te duur en te weinig grondstoffen. De productie van dergelijke wagens heeft een enorme impact op het milieu en de batterijen zijn nauwelijks afbreekbaar. Ik geloof wel in combinaties van waterstof en andere brandstoffen. Maar dat is toekomst muziek. Het wordt dringend tijd dat men in Europa eerst leert wandelen vooraleer te lopen.
- auto is al duur genoeg, wij wonen "in het gat van den uil"
- belasting op private vervoermiddelen zijn reeds torenhoog. hou eens rekening met de "openbaar vervoer armoede" in de Westhoek.
- Bij 'vergroening van het wagenpark bevorderen' staat weerom niet hoe. Daardoor valt te vrezen dat wie het zich minder kan veroorloven financieel zal gepenaliseerd worden... Ik sta achter vergroening van het wagenpark maar kan dit in jullie lijst niet als dusdanig aanvinken bij gebrek aan alweer 'verborgen agenda' !! Heb noodzakelijkerwijs 'Neutraal' aangevinkt...
- De auto duurder maken, maar onvoldoende aanbod aan openbaar vervoer is geen goede keuze. Het is een en en verhaal
- De kosten voor deze maatregelen moeten gedragen worden door de hoge inkomens.

- de portemonnee bepaalt veel. Fietser in de voorrang is belangrijk, vooral in stedelijke gebieden.
- Door meer en betere fietswegen langs onze wegen zullen mensen meer verplaatsingen maken met de fiets maken momenteel is dit veelal onmogelijk of onveilig
- Eerst voorzien dat het openbaar vervoer in orde is voor de westhoek laat veel te wensen over. Bussen uit het stadscentrum weg houden.
- Eigenlijk zou het allemaal maximum moeten kunnen. IDEaliter ... Hierin is het belangrijk dat alle spelers er worden voor gemotiveerd door de schade in te calculeren en effectief aan te rekenen via shift in belasting...
- Elektrische wagens moeten betaalbaar blijven, nu is het klassewagens in de vorm van een bedrijfswagen;
- Er zijn veel andere factoren die een veel grotere impact hebben op milieu, .....
- geef voorrang aan auto's op de buiten ring, geef voorrang aan fietsen en bussen in de binnenstad
- Het STOP-principe respecteren (eerst stappers, dan trappers, dan openbaar vervoer en laatst privévervoer)
- hou rekening met een regio die geen faciliteiten kent en waar iedereen zijn eigen agenda heeft qua verplaatsing
- Iedereen op de fiets Of 100% milieuvriendelijk: het voet. Of een milieuvriendelijke wagen kopen, minimum elektrisch 35.000€?
- in onze streek is het openbaar vervoer te zwak (footprint en frequentie) waardoor de auto onze vriend moet zijn. Dus ook parking voorzien dichtbij openbaar vervoer stelplaatsen (bus en trein) met voorziening laadpalen
- maak het openbaar vervoer democratisch, voor iedere doelgroep betaalbaar, dit hoeft niet gratis maar wel heel goedkoop
- Meer de fiets promoten.
- Mensen zullen altijd met de auto rijden, dus verplichten tot groene voertuigen zal nooit succesvol zijn
- vergroening is maar vergroening bij zover dat er geen co2 uitstoot is bij het maken van elektriciteit .Ook de wieken van windmolens vragen veel materiaal dat niet gerecupeerd word.
- Waar geen of nauwelijks openbaar vervoer is, straf je de automobilist te sterk door het duurder maken van de auto, vooral mensen die niet mobiel of fit genoeg zijn om te fietsen.
- Zelf opletten, de mensen niet hier een groene auto laten kopen, en de oude vervuilende, opsturen naar Azië of Afrika, Weet je wat ik wel, hier de mensen hun geld uit hun buezen halen.
- Zolang het openbaar vervoer geen waardig alternatief biedt, is het bestraffen van de auto geen oplossing. Genoodzaakt zal de auto blijvend gebruikt moeten worden wensen de mensen dezelfde mobiliteit te behouden. Hierdoor lijkt het mij doeltreffender om in te zetten op vergroening van het wagenpark en daar stimulerende en bestraffende maatregelen op in te zetten.

## 15.5 Parkeren

- bij de vorige vraag had ik hier suggestie voor, volledig in lijn met deze vragen
- Bij het aanmaken van randparkings is het wel belangrijk dat er dan vervoer is naar het centrum, ook op zondag. Niet iedereen is in staat om een uur tevoet te lopen.
- De auto's uit het stadscentrum houden is goed voor de veiligheid van de zwakke wegebruiker, maar is ook interessanter voor de handelren in de stad, alleen voetgangers en fietsers bekijken de etalages en zullen rapper gebruik maken van een rustig terrasje.
- De Gezinnen Beperken in Auto's, B V 5 personen, 3 Auto's De auto fabrieken minderauto's laten maken. En de lijn Parastatale, jaja, kosten veel belastinggeld, maar vraagt eens wat.
- De parking in het centrum worden veelal gebruikt door mensen die er werken ,misschien expliciet parking voorzien voor tijdelijke gebruikers.
- De randparking aan station moet dringend aangepakt worden
- Drastisch ingrijpen op de wijze waarop wij parkeren is de enige hefboom om alle andere vraagstukken op te lossen. We zijn naast koplopers in lintbebouwing ook koplopers in lintparkeren. Verbod op lintparkeren en enkel nog parkeren op een parking. Vanuit die parkeerzones start de rest van het mobiliteitsnetwerk.

- Duidelijke aanwijzingen noodzakelijk.
- graag inzetten op stadsrandparkings, eventueel ook pendelbusje naar de centra
- Gratis en eenvoudiger parkings enkel voor gebruikers van openbaar vervoer. Andere gebruikers toegelaten, mits betalend
- Grote stadsrandparkings blijven combineren met kleine parkings in het centrum voor wie niet mobiel genoeg is om te voet de afstand van de stadsrandparking naar het centrum te overbruggen.
- Ik zou graag bepaalde straten verkeersvrij zien maar dat druist in tegen de mening van handelszaken
- INDERDAAD IN POPERINGE STATIONSPARKING IS RANDPARKING? NAAR DE DORPEN IS HET OPENBAAR VERVOER SPIJTIG GENOEG AFGEBOUWD.; ENKEL EEN VERBETERING HIERIN KAN AUTOVERKEERD VAN DE DORPEN AFREMMEN;;;
- niets is prettiger dan in de stad rond te wandelen met geen of bijna geen verkeer
- Oudere mensen, mindervaliden, kinderkoetsen, snelle boodschappen hebben helemaal geen verhaal met randparkings. Zo dood u de kleinhandel in de steden.
- Ouderen en minder mobiele mensen zijn steevast de dupe bij verminderde parkeergelegenheid in het centrum. Alleen wie 'jong en gezond' blijkt lijkt mee te tellen !
- Parkeren is meer dan ooit moeilijk. Zeker voor ouderen die willen zelfstandig blijven inkopen doen en bankkieren. Er worden meer en meer parkeerplaatsen geschrapt in de binnenstad terwijl er juist meer nodig zijn. Het alternatief van randparkingen is in veel gemeentes niet of niet goed uitgewerkt. Je kunt er wel parkeren maar hoe geraak je dan terug naar de stadskern zonder in een wandelclub te moeten zitten om de afstanden te kunnen overbruggen.
- Parkings in het hart van steden ontharden en een andere invulling geven
- Stadsrandparking niet te ver van het centrum of veel gratis busverbindingen naar het centrum
- Stadsrandparking nopen gratis goed georganiseerd vervoer naar de stad
- Stationsparkings mogen niet beperkt worden in duur.
- Tien jaar geleden heeft het stadsbestuur van Diksmuide nagelaten om centraal ondergronds een grote parking aan te leggen onder het marktplein, dit ondanks de mogelijkheid van een pps verband en dus ook een goed te dragen financiering. Nu is het zoeken naar mogelijkheden her en der. Dat kan centraal of aan de rand, maar zal kwantitatief en kwalitatief nooit die verguisde keuze kunnen benaderen. De kostprijs zal ook steeds hoger zijn.
- Veel meer groen in de stad. Geen auto's tussen de Lakenhallen en de Kathedraal
- Zowel inzetten op grote randparkings voor evenementen of toerisme maar zeker ook genoeg parking in het midden van stad voor minder mobiele mensen van Diksmuide zoals ouderen of mindervaliden .

## 15.6 Vrachtwagenparkeren

- caLICANES AAN DE RAND VAN POPERINGE EN BELGIË IS UITGELEZEN PLAATS VOOR PARKING VAN VRACHTWAGENS;;; in Poperinge moet men inderdaad de industrie oproepen om de plaats te voorzien..
- De fiets komt steeds terug. Suggesties vrachtwagen parkeren zijn niet steeds ernstig.
- De vrachtwagens hebben hun functie door iets te vervoeren.Parkeren op bedrijfsterrein of op plaats van bestemming ?
- De vrachtwagens mogen van mij gerust langs de weg staan, buiten de bebouwde kom en waar ze de veiligheid van andere weggebruikers niet hinderen.
- Geen idee betreffende vrachtwagens.
- Goed, goed, goed
- Het is een schande om de vrachtwagens langs invalswegen of bv Noorderring in Ieper te zien staan, vooral tijdens de weekends
- Ik zie geen vrachtwagens langs de baan, Voor mijn deur rijdenze30 In mijn straat staan ze op de parking Fabriek, En de weg er naartoe veel te smag, wie zijn schuld is dat?
- nog veel werk aan motivatie en handhaving

- Om vrachtwagens van de weg te halen en dus ook van de parkings zou het goederentransport via trein terug opgestart moeten worden, maar daar zijn natuurlijk investeringen voor nodig.
- vrachtverkeer is een economische activiteit. Het is daarom al te gek dat overheidsgeld moet instaan om op publieke ruimte hun verantwoordelijkheid op te nemen.
- vrachtwagenparkeren gaat hand in hand met veiligheid (voor chauffeur en omwonenden)
- vrachtwagens horen niet te overnachten langs de openbare weg in het stadscentrum
- Vrachtwagens zoveel mogelijk buiten centrum laten en ladingen op kleinere bestelwagens overladen om de stad in te rijden en de winkels te bevoorraden.
- Vrachtwagenverkeer verbieden in de ruime omgeving van scholen en/of enkel toelaten richting werven binnen bepaald tijdsvenster.

## 15.7 Logistiek

- Dan moet je wel stoppen met overal bedrijventerreinen te maken.
- Eerst goederenstation afschaffen en doen opnieuw aanleggen ? Waar is daarvoor nog plaats
- Er moest al lang dubbel spoor zijn tussen Poperinge en Komen en als dat niet haalbaar is, dan zeker tussen Ieper en Komen.
- Geen idee betreffende spoor.
- Goederenstation in Poperinge werd eerder al opgedoekt
- Goederentrein verbinding met Frankrijk via Adinkerke herstellen en spoorverbinding Diksmuide-Adinkerke verdubbelen.
- Goederenvervoer per spoor kan alleen maar uitgebreid worden als de spoorwegen betrouwbaar zijn. Dit blijken ze momenteel absoluut niet meer te zijn voor personenvervoer. welke garantie is er dan dat ze dit wel zijn voor goederentransport.
- ik vind dit geen prioritair actiepoint: wat zal de winst zijn ?
- Ik vind alle voorstellen nogal onrealistisch voor de westhoek.
- Infrabel heeft recent alle wijksporen in alle stations afgeschaft. Dit geldt ook voor de wijksporen die in gebruik waren voor reizigerstreinen. Dit is een besparingsmaatregel die directe impact heeft op de regelmaat van het treinverkeer. Gezien de verzadiging van de resterende spoorinfrastructuur is er geen plaats meer voor reguliere goederentreinen in de Westhoek.
- meer boten in de grachten kunnen meer kwaad dan goed doen.
- snelheid van overslag is vermoedelijk heel belangrijk. Ik heb geen idee of de investeringskost in verhouding is tot 'de winst' die kan gemaakt worden.
- Station Ieper voorzien van lift zodanig dat men niet steeds moet versporen als er iemand met een rolstoel mee moet omdat er maar één toegankelijk spoor is (spoor 1)
- treinaanbod kan verdubbelen maar als het spoor verdubbeld wordt De Panne-Diksmuide; én het busaanbod daarop afstemt en iets later op de avond nog een mogelijkheid is om thuis te geraken zonder wagen
- Vaart Komen Ieper realiseren
- Veel van die bevindingen zijn niet van toepassing voor de Westhoek
- Verdubbeling spoor is al lang gevraagd tussen Poperingen en Ieper... Poperinge kan zich organiseren om als eindstation te upgraden... Laatste kans...??
- vrachtvervoer naar Zeebrugge of Duinkerke bv is via de trein heel moeilijk. Welke zijn de bevaarbare waterwegen die we zouden kunnen inzetten voor dit alternatief vervoer? Blijf aub met beide voeten op de grond, er is hier geen Albertkanaal! focus op zaken die in onze streek realistisch zijn.
- Wat blijft er over van goederenvervoer per spoor in de Westhoek. Enkelspoor leent zich daartoe niet. Watertransport in Ieperse ? Beide opties zijn al jaren out.
- Waterwegen benutten, vereist laad- en losinfrastructuur, waar dan vaak toch nog eens vrachtwagentransport nodig is. Enkel interessant voor verre afstandsvervoer over water.
- Waterwegen in de westhoek zijn zo passé dat de kosten om die aan te passen voor het hedendaags vervoer over water nooit terug te winnen zijn.
- Waterwegen versterken maar niet ten koste van de natuur Verdubbelen spoorwegen niet ten koste van de natuur

- Zeker een universitair, die betaald is van de staat, en juist een job kreeg? Dit zijn al vragen die 30Jaar geleden albeantwoord zijn.

## 15.8 Weginfrastructuur

- Als elke autogebruiker een fietsgebruiker wordt voor delen zal dit makkelijker gaan.
- Betonblokken of reflecterende paaltjes om fiets en autoverkeer te scheiden zijn heel gevaarlijk voor zowel de automobilist als de fietser
- controle is noodzakelijk momenteel heeft de fietsstraten weinig zin, 9/10 steken auto's roekeloos de fietsers voorbij
- De IJzerlaan in Diksmuide is totaal niet fietsvriendelijk en vaak erg gevaarlijk voor fietsers en voor voetgangers die de weg moeten oversteken. Zone 30 en heraanleg van de weg is er hoognodig! Dit met in de eerste plaats een veilig deel, bv. met een fietsweg, voor de fietsers. Al jaren rijden auto's, vrachtvervoer, (zware) tractors soms aan hoge snelheid naast de fietsers. Dringend iets aan te doen!
- Die scheiding is belangrijk - zeker mee te rekenen waar er nog gewerkt zal worden. Roesbrugge is een knelpunt - het tractor verkeer, end e vrachtwagens zouden moeten geremd worden (zware irrealis vanuit bepaalde industriële economische . krachten) - afbouw van de monsterbedrijven hoort bij de gezond making van bepaalde economische bedrijvigheid. Dit is van lange adem en zal sensibilisering moent activeren om de nodige draagkracht op te wekken. .... Draagkracht kun je ondermijnen door niet actief te sensibiliseren.
- Fietsen voldoende beschermen volgens de mogelijkheden en duidelijk signalisatie.
- Gelieve gebruik te maken van slimme verkeersborden zodat vb 's nachts geen 20 km per uur moet gereden worden in de omgeving van een school maar waar dan op die momenten 50 km per uur kan gereden worden. Snelheidsbeperking voor fietsen is ook belangrijk en zorgt voor extra veiligheid
- Handhaving door dagelijkse controles op de snelheid in zone 30. Dagelijks erger ik mij aan het gedrag van mensen zonder burgerbesef.
- Laatste 2 vragen zijn te gek om los te lopen
- Natuurlijk, Goede fietspaden, Maar dan toch gasten met E-Bike die 45 P/U Rijden.
- Veiligheid zwakke weggebruiker is prioritair.
- Vooral aandacht naar de overgangen van afzonderlijke fietspaden naar gemengd verkeer. De fietser komt hierbij dikwijls in een conflictzone terecht door de versmalling (bottleneck) van de weg.
- wat wordt bedoeld met hindernissen, tijdelijke of definitieve?
- Worden bomen ook gezien als een hindernis? Het kan niet de bedoeling zijn om alle bomen langs de weg te kappen.
- Zone 30 is frusteren, voorrang van rechts ronduit gevaarlijk. Scheidt zoveel mogelijk de auto en fietspaden. Daardoor versmal je de rijbaan en gaan auto's trager rijden waar nodig.
- Zone 30 ook effectief handhaven
- Zone 50 invoeren op de weg Esen-Vladslo, wegens geen fietspad en slechte weg.

## 15.9 Toegankelijkheid

- Belangrijk is dat het openbaar vervoer een voldoende hoge frequentie heeft en dat ze betrouwbaar is (dus iedere dag effectief werkt)
- Betaalbaarheid is spijtig genoeg gediscrdeiteerd door het wegvallen van de soldiariteit tussen de verschillende niveaus;
- Dit zijn strikte voorwaarden die gekoppeld moeten worden aan alle subsidies.
- Een volmondig "zeker wel" op al bovenstaande deelvragen!



- En vrije toegang kunnen krijgen op gelijk welk moment dat mensen met een beperking het openbaar vervoer willen gebruiken tzt, niet 24 uur op voorhand reserveren
- het instappen in de trein is zelfs voor mensen zonder motorische beperking moeilijk door het hoogte verschil
- ik heb geen visuele of motorische beperking, ik vind het aartsmoeilijk om in de plaats van deze mensen hier de mening te beïnvloeden, vraag het specifiek aan hen
- in dit digitale tijdperk kunnen haltes op de smartphone in beeld gebracht worden. De huidige signalisaties volstaan.
- Is dit hier allicht gedaan?
- Misschien is het efficiënter dat iedereen een goed basisinkomen heeft i.p.v. allerlei korting voor vervoer, energiegebruik,....
- Mogelijkheid tot individueel vervoer via bvb taxi en taxicheques.
- Openbaar vervoer in ieder dorp of gehucht (>500 inw)
- rekening houden met mensen die zich moeilijk verplaatsen en aanpassingen goede voor iedereen.
- toegang mobiliteit voor iedereen betaalbaar houden! gratis zoals in Luxemburg?
- Toegang tot openbaar vervoer moet haalbaar zijn voor iedereen. Niet allen de mensen met een beperking maar ook die in armoede!
- Toegankelijkheid moet de norm worden ook voor verplaatsingen van vervoersarme personen of bv mensen met visuele beperking, zij kunnen zich op geen andere manier verplaatsen.
- Vervoer op vraag en op maat kan de toegankelijkheid voor doelgroepen verhogen. Het nastreven van 1 ultieme oplossing in 1 type vervoer is misschien te hoog gegrepen waardoor een tweede vervoerstype invoeren het totaalplaatje haalbaarder maakt.
- Zorg dat alle openbaar vervoer voor Belgen gratis en goed georganiseerd is er zullen veel minder auto's nodig zijn en wie hardleers de auto wil blijven gebruiken, die moet betalen.

## 15.10

## Zwaar vrachtverkeer

- aLGEMEENE REGLEMENTERINGEN EN KEUZES ZIJN BELANGRIJK. Soms zijn bepaalde entiteiten beter verplaatst om een algemene regel te kunnen urgeren... In bepaalde gevallen kan ook de school zijn stromen van leerlingen en leerkrachten kanaliseren zodat het probleem na rijp beraad kan door reglementeringen het best geregeld worden...
- Bijvoorbeeld enkel laden en lossen wanneer er weinig verkeer op de baan is.
- de grootte van de vrachtwagens in woonomgevingen beperken
- Doorgang door dorp en stadskernen betalend maken voor groot vrachtvervoer. Zo zullen ze meer gebruik maken van de gratis grote wegen die dit vrachtvervoer aankunnen.
- het sluikverkeer door zware vrachtwagens moet dringen aangepakt worden. GPS systemen sturen de camions door heel smalle straten en dorpskernen
- het zou inderdaad goed zijn dat deze regels tellen in de hele regio
- Ik denk dat regelgeving van vrachtvervoer best op Vlaams niveau geregeld wordt om verwarring en ongevallen te vermijden.
- ik voel een verborgen agenda bij deze vragen. in het algemeen is de meerderheid voorstander om "eerder wel" te antwoorden maar de ene plaats (gemeente) is veel gevaarlijker dan de andere en dus moeten er specifieke oplossingen gezocht worden. Vrachtverkeer zorgt wel voor aan- en afvoer van goederen die hier geproduceerd worden of geconsumeerd worden en zijn dus levensnoodzakelijk
- Maatregelen moeten begeleid worden met goede bewegwijzering zodat de vrachtwagens weten hoe ze dan hun bestemming kunnen bereiken. Anders leidt dit tot ellenlange files.
- meer enformeert voor snelle vrachtwagens in schoolzones.
- slimme kilometerheffing kan hier de oplossing zijn. Afschaffen van de huidige regeling want deze maakt rijden op wegen voor vrachtverkeer betalend en wegen waar we geen vrachtverkeer wensen gratis. De factor tijd (moment van de dag) kan meegenomen worden in de bepaling van tarief
- Tonnage beperkingen : problemen van ene niet verleggen naar andere stad / gemeente (bvb in Heuvelland = éénzijdige beslissing)

- vrachtverkeer heeft hinder dag en nacht: getril en geluidsoverlast naast de onveiligheid op de weg; trilling en geluidsoverlast is nefast voor de gezondheid, dat is intussen genoeg bewezen. ook uitstoot roetdeeltjes , fijn stof.
- Vrachtwagenchauffeurs moeten leveren op tijd en men moet die mensen respecteren (draaischijf voor de economie). Zij hebben niet gevraagd om in iedere gemeente meerdere bedrijfsterreinen aan te leggen.
- Waar mag het zwaar verkeer nog rijden als alle gemeenten zoals Heuvelland en Ieper borden zetten?
- Waar moeten die dan rijden, Laten vliegen mechien Kom zeg
- Zelfde regels in dezelfde politiekezone, is dan duidelijk voor iedere inwoner.
- Zwaar verkeer is in de Westhoek hoofdzakelijk intensief landbouwverkeer, veroorzaakt door loonwerk. Dit fenomeen is ontstaan door de industrialisering van de landbouw. Dit zorgt niet alleen voor onveilig verkeer, ook veel wegen zijn hieraan niet aangepast en lopen schade op die de hele gemeenschap moet dragen.
- Zwaar vrachtverkeer buiten de steden ne gemeenten houden. Dubbel arceren, ook al is het met de 4 pinkers op, verbeiden en sanctioneren voor alle verkeer.
- Zwaar vrachtverkeer in schoolomgeving enkel aan beperkte snelheid .Vrachtwagens weren is moeilijk,de lobby vd transportsector zal dat zeker afkeuren ,bovendien betekent dit meer km,uren ,energie .Beter is schoolomgeving goed aanduiden en controle op snelheid opvoeren .

## 15.11 Algemene opmerkingen

- - duidelijk kiezen lijkt me een betere strategie dan ontmoedigen. -Wetgeving die grote lijnen vastlegt. Heel veel missing links worden nog steeds gemaakt door lokale belangen. -Parkeren mag niet langer gezien worden als een basisuitrusting van een weg. Een weg dient om je te verplaatsen niet om je auto als obstakel achter te laten. Langs autostrades is dit voor iedereen evident dat je er niet mag parkeren, waarom wordt deze denkwijze niet doorgetrokken over alle andere type wegen. -Parkeren moet zijn eigen ruimte en rechten krijgen. Hiervoor moet ruimte voorzien worden, andere mobiliteit stromen op aangesloten worden. Deze denkwijze moet doorgetrokken worden tot het parkeerplaatsje voor de deur en mag niet stoppen bij de centrumsteden met hun parkeerhavens.
- - veel dubbelzinnige vragen - de enquête stelt geen specifieke vragen over de bestaande problematieken op Westhoekniveau - hanteren van het STOP-principe - te weinig aandacht voor de voetgangers - te weinig OV in de streek van de Westhoek - vervoer op maat - wat komt in de plaats van de belbus? - OV is gericht op schoolgebruik - wat met de werkende mens? - halvering van het aantal bussen OV tijdens de schoolvakanties = invloed op het gebruik voor de niet schoolgangers - geen OV tijdens het weekend in de deelgemeentes (Hollebeke, Zillebeke, ...) - OV op mekaar afstemmen (bus - trein) - goederenvervoer niet relevant via het spoor en het water - ..... -
- Adviezen formuleren OK! Maar deze realiseren is wat anders; het hangt altijd af van het kostenplaatje.
- Alle Vragen lijsten, en ik heb er al veel ingevuld, Niets is goed gekomen, veel tijd verlies ingestoken.
- Alles in orde
- Als je het actieplan verder in detail bekijkt, wat zijn dan je eerste opmerkingen, wat ontbreekt er? Wat kan beter?
- daadkrachtige beleidsvisies binnen de Lijn en de NMBS (wat er nu amper is) en parallel financieel ondersteund door de politiek
- dat moet ik nog eens grondig inkijken... ik hoop dat een omleidingsweg rond Pervijze dorp in deze planning is opgenomen ; eens de omleidingsweg in Diksmuide een feit is zal de verkeersstroom door ons dorp heel zeker toenemen. Die staat reeds meer dan 40 jaar op het gewestplan!
- De fietsers en voetgangers zijn in feite de zwakke weggebruikers maar manifesteren zich soms als de sterke weggebruikers in het verkeer met soms catastrofale gevolgen
- De oplossing = openbaar vervoer van de overheid, goed georganiseerd en gratis voor Belgen zou de hoeveelheid andere weggebruikers beperken waardoor veel problemen vanzelf opgelost raken.
- De westhoek openbaar vervoer grote ramp. De staat van de wegen in de westhoek erbarmelijk slecht, men wil deze regio promoten als fiets regio maar fietspaden en binnen wegen in zeer slechte staat .
- Degelijke afgescheiden en goed onderhouden fietspaden om fietsers aan te moedigen wat vaker de fiets te nemen
- Dit zijn algemene bedenkingen. Het ware interessant mocht men voor de onmiddellijke omgeving, dwz je eigen stad of gemeente suggesties kunnen naar voor brengen. En wees gerust die zijn er.

- Dringend afschaffing van de onrealistische fietsstraten in de centrumzone 30. De verkeersregel fietsstraten is in de praktijk niet uitvoerbaar en wordt trouwens door niemand nageleefd, zelfs de politie niet. Creëert bij de zwakke weggebruiker een onterecht veiligheidsgevoel dat leidt tot onaangepast en onbewust roekeloos fietsgedrag buiten de zone 30.
- Duidelijke wegsignalisatie met goedzichtbare verkeersborden geplaatst volgens de wettelijke voorschriften.
- Dun bevolkte regio waar je vaak nergens raakt zonder auto door gebrek openbaar vervoer komt hopelijk niet volledig in de problemen als de "belbus" wegvalt. Denk aan alle leeftijdscat. a.u.b.
- Eerste opmerking: teveel fiets accenten. Tweede opmerking: geen duidelijke bevraging over plaatselijke knelpunten, zoals De Panne, Plopsaland.
- Hellingen aan winkels en restuarants voor rolstoelgebruikers.
- Het 'hoe (consequenties)' bij de voorgestelde werkpunten...
- Het blijft een open deur intrappen maar de spoorlijn Poperinge Ieper kan beter worden afgeschaft, niets dan voordelen: men kan er een prachtig fietspad van maken en zo veel minder moeten oteigenen voor een vrijliggende fietspad naast de baan, Infrabel hoeft niet meer op zn achterpoten ivm alle overwegen en de weinige passagiers hebben een alternatief in het uitgebreide busnetwerk
- Het grote probleem zal zoals altijd de duur het financiële zijn terwijl actie en vlugge aanpassingen oh zo belangrijk zijn. Mag ik hopen dat met dit actieplan de Westhoek geüpdatet wordt.
- Het is een duidelijke en volledige bevraging.
- Het is een zeer goede samenvatting. Scheiding van fietser en autoverkeer is een goede zaak. Aanmoediging om als zwakke weggebruiker niet te capituleren is zeer goed. De motivering om het verkeer milieuvriendelijker te maken is indirect wel aanwezig maar soms moet er wel eens nadruk komen op de milieu voordeligste beslissing - ecologie> economie.... leefbaarheid ja, LEEFbaarheid - gezond en natuurlijk, klimaat consistent want daar heeft leven ook mee temaken...overhitte economisch nooit genoeg is stresserend, en...
- het is jammer dat we te weinig tijd hebben om dit nog op een algemene vergadering van de seniorenadviesraad te agenderen
- het is niet gemakkelijk om "de buiten" op het openbaar te krijgen
- Het mobiliteitsplan heeft weinig of geen aandacht voor voetgangers in de stads- of dorpscentra, nochtans is dit de grootste groep autobestuurder is als hij uitstapt ook voetganger. Bij de (her)aanleg van wegen dient hier zeker meer aandacht besteed te worden. Zeker nu de vergrijzing in volle opgang komt. Het kan niet dat ouderen niet uit hun woning durven komen omwille van de slechte staat van de voetpaden. Dit leidt tot vereenzaming. En ook handelaren zouden er beter van worden als er meer wandelaars in de stad komen.
- Het ziet er al goed uit maar voor de uitwerking moeten besturen durven en koning auto wat minder koning maken. Dit zou stemmen kunnen kosten van de gebruiker van koning auto.
- Hou het economisch en praktisch werkbaar. Fietsers en voetgangers mogen geen keizers worden die alles bepalen.
- Ik vind het goed
- In de Westhoek is de auto bannen voor velen niet haalbaar. Een ruim aanbod aan openbaar vervoer daarentegen is wel haalbaar. Ik werk in Kortrijk dikwijls tot 22h (navormingen). Het is voor mij onmogelijk om thuis te geraken met het openbaar vervoer. Tot Ieper of Poperinge station kan in bepaalde gevallen nog lukken maar dan stopt het openbaar vervoer. Inderdaad van Ieper station tot in Vleteren is het evenver te voet als met de wagen. Maar 's avonds laat verkies ik toch het laatste.
- Lijkt me een goedactieplan. Het (zoveel mogelijk) realiseren zal andere koek worden
- Meer parking vrachtwagen en meer controle
- Neutraal
- Om het fietsverkeer duidelijker op de weg te tonen, het dragen van FLUOVEST/ GESJE VERPLICHTEN, dag en nacht
- Oog voor goede en correcte connectiviteit: realistische rijtijden i.f.v. de afstanden, bvb Ieper - Kust in 40 min. Ook goede verbindingen met de agglomeratie Rijsel (Lille, Fr)
- Openbaar en betaalbaar vervoer in ieder dorp en gehucht!
- Overschakelen naar alternatieve milieuvriendelijk voertuigen
- Parking sportzone Poperinge aanpassen

- Probeer de zwakke te beschermen en het zware verkeer door de N8 te weren.
- Ruimer aanbod openbaar vervoer.
- Stop met het organiseren van rally's en andere zoekwedstrijden met auto's. Fietspaden beter onderhouden worden, teveel modder of putten in de baan, verlichting fietspaden laat te wensen over.
- Te weinig divers werkaanbod in onze streek, zorgt ervoor dat mensen verder weg gaan werken (Kortrijk, Roeselare, Diksmuide, Gent, zelfs verder). Hoe bind je deze mensen toch aan de westhoek vanuit mobiliteitsperspectief? Voor hen is de auto en frequent (!) openbaar vervoer zeer belangrijk. Verder is de verbinding naar de kust (Nieuwpoort (recreatief, shoppen) , Oostende (voor werk, recreatie, shoppen) geen evidentie met openbaar vervoer. Doortrekken van A19 was niet mogelijk, een spoorverbinding is er niet. Hierover werden geen vragen gesteld (maw waarvoor dient de mobiliteit, naar waar wil je gaan?). Wel veel vragen over welke soort mobiliteit.
- Toveren kan niet! Dit actieplan moet zijn kans krijgen, zoveel is duidelijk. Alle overheden (alle niveaus) en vele agentschappen zijn betrokken partij. De neuzen moeten dus allemaal in dezelfde richting staan!!
- Traag uitbouwen wat kan. Nooit onnodig buskeren.
- Vanuit de regionale en stadsbesturen moet er ook meer impact kunnen komen op de regie van de nationale wegen. Cf Diksmuide: ondanks de nieuwe kwartring zal er nog steeds zwaar vervoer door het centrum van Diksmuide rijden dat vanuit Oostende en de E40 komt!
- Voor het wegverkeer wordt de Westhoek geconfronteerd met specifieke problemen die specifieke oplossingen vergen. De N8 en N35 doorkruisen verschillende dorpen, en vormen tevens sluiptwegen voor zwaar vervoer uit het VK/ Calais en Duinkerke. Voor deze wegen dient de tolheffing aangepast te worden. Daar bovenop worden de dorpen overal geteisterd door het intensief zwaar landbouwverkeer. Dit vervoer moet gekanaliseerd worden. In Frankrijk zijn max tonnages, wegen en tijdstippen strikt gereguleerd. De Westhoek is op dat vlak het wilde westen met dodelijke slachtoffers als gevolg. Bij het openbaar vervoer is er nog altijd geen overeenstemming tussen de dienstregelingen van de Lijn (Vlaamse bevoegdheid) en de NMBS (Federale bevoegdheid) Dit zou moeten de basis vormen van het actieplan maar na meer dan 20 jaar is men hierin nog niet geslaagd. Nu de Belbus zal verdwijnen is deze samenwerking meer dan dringend. Het is de verantwoordelijkheid van De Lijn om vervoer te verzekeren vanaf de treinstations naar alle dorpen. Dit hoeft niet met een bus te zijn, maar ook personen met beperking moeten thuis kunnen geraken, ook al nemen ze de laatste trein. Dit is een basis-dienstverlening waarvoor ook de Westhoeker belasting betaald. Ik stel vast dat de TEC in Wallonië hierin meer investeert, zelfs voor de bediening van de Ardeense stations.
- voor Voormezele minimale toegang voor bejaarden aan cultureel centrum met auto die voor hen heel belangrijk is anders geen mogelijkheid om deel te nemen aan activiteit.
- Vrij volledig
- Wanneer komt er een oplossing voor de beruchte N8 ( BRIELEN °
- Wat krijgt prioriteit ? Kan de vraag ook bekeken worden : hoe kunnen we verplaatsingen beperken : bij vb. door basisvoorzieningen ook in de dorpen te behouden ( zoals bankautomaat,postservice,voedingswinkel ....?)
- Wat ontbreekt, is een snelle route naar het noorden van de provincie, heel belangrijk voor economische activiteit in regio Ieper, ook voor auto verkeer. Als men nu naar de kust wil, duurt dat een eeuwigheid en de weg is in zeer slechte staat. Ook de regio rond Oostende en Brugge zou hierdoor veel beter bereikbaar zijn ipv via Kortrijk. Ook een snellere buslijn naar de kust lijkt me opportuun.
- We hebben een mooi wegennet maar het onderhoud is soms heel minimaal. Voor iedereen auto's zwaar vervoer en zeker voor fietsen is het beter op goed onderhouden wegen te rijden.