



Regionaal mobiliteitsplan
Vervoerregio Oostende

Feedback actieplan adviesraden

Versie: maart 2023



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

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

1	Situering	5
2	Respons	6
3	Ruimte	7
3.1	Vraag	7
3.2	Cijfers	7
3.3	Analyse	8
4	Wegencategorisering	8
4.1	Vraag	8
4.2	Cijfers	9
4.3	Analyse	9
5	Fiets	10
5.1	Vraag	10
5.2	Cijfers	10
5.3	Analyse	11
6	Openbaar vervoer	12
6.1	Vraag	12
6.2	Cijfers	12
6.3	Analyse	13
7	Auto	13
7.1	Vraag	13
7.2	Cijfers	14
7.3	Analyse	15
8	Parkeren	16
8.1	Vraag	16
8.2	Cijfers	17
8.3	Analyse	17
9	Vrachtwagenparkeren	18
9.1	Vraag	18
9.2	Cijfers	18
9.3	Analyse	19
10	Logistiek	19
10.1	Vraag	19
10.2	Cijfers	20
10.3	Analyse	21

11	Veiligheid	22
11.1	Vraag	22
11.2	Cijfers	22
11.3	Analyse	23
12	Toegankelijkheid	23
12.1	Vraag	23
12.2	Cijfers	24
12.3	Analyse	25
13	Zwaar verkeer	26
13.1	Vraag	26
13.2	Cijfers	27
13.3	Analyse	28
14	Algemene opmerkingen	28
14.1	Vraag	28
14.2	Analyse	29
15	Conclusies	30
16	Bijlage	33
16.1	Ruimte	33
16.2	Wegencategorisering	34
16.3	Fiets	36
16.4	Openbaar vervoer	38
16.5	Auto	39
16.6	Parkeren	41
16.7	Vrachtwagenparkeren	42
16.8	Logistiek	43
16.9	Veiligheid	44
16.10	Toegankelijkheid	45
16.11	Zwaar verkeer	46
16.12	Algemene opmerkingen	47

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 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 nauw bij de burger staan en dus als proxy voor de mening van de burger kunnen dienen.

Voor de regio Oostende werd een ontwerp actietabel gemaakt. De acties moeten zorgen voor verkeer dat veiliger is, beter voor het milieu, vlotter, toegankelijker, ... 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.

We leggen aan de respondenten elf 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/zbe3emryxxow86l/Filmpje_adviesraden%20Oostende.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. Onderaan staat die 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.

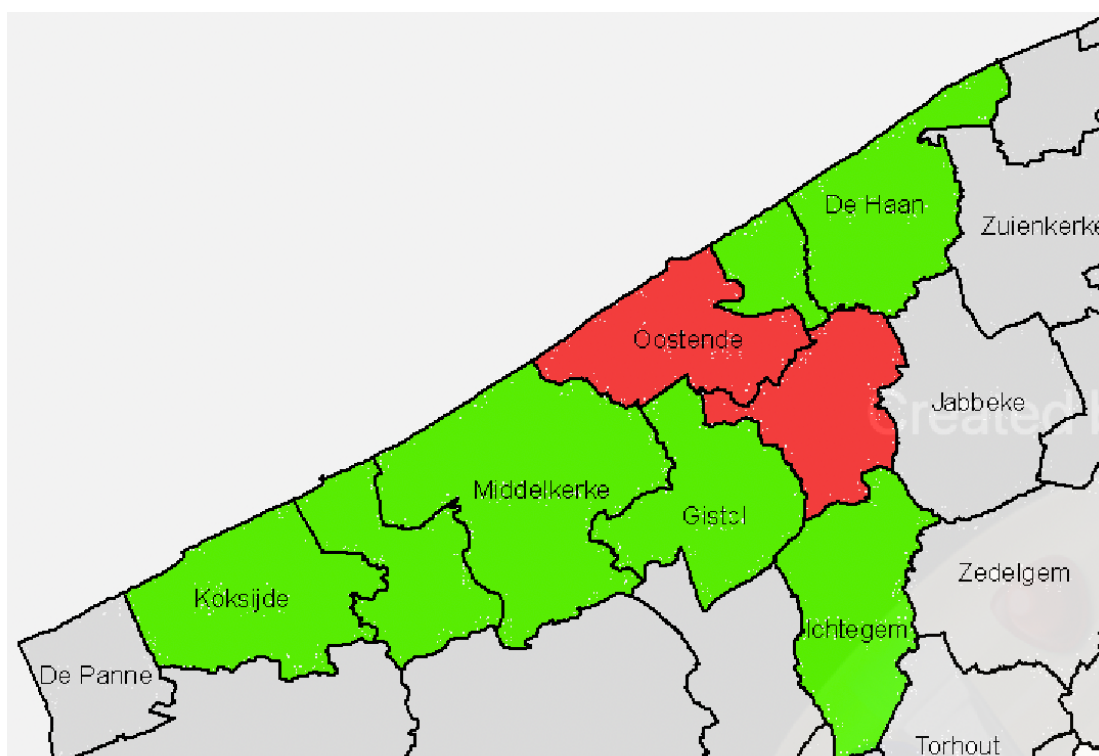
2 RESPONS

De vragenlijst kon ingevuld worden vanuit de adviesraad of als individuele adviesraadslid. Dit leidde tot drie formele antwoorden van raden en 129 individuele reacties, gespreid over de vervoerregio. Er is geen respons voor Oudenburg. Voor Oostende zelf noteren we slechts één reactie.

Respons

Adviesraadsliden		Adviesraden
Bredene	9	Economische raad Nieuwpoort
De Haan	9	Seniorenraad Middelkerke
Gistel	27	Wijkraad binnenstad Nieuwpoort Stad & Sluizen
Ichtegem	15	
Koksijde	26	
Middelkerke	17	
Nieuwpoort	25	
Oostende	1	
Oudenburg	0	

Totaal 129 3

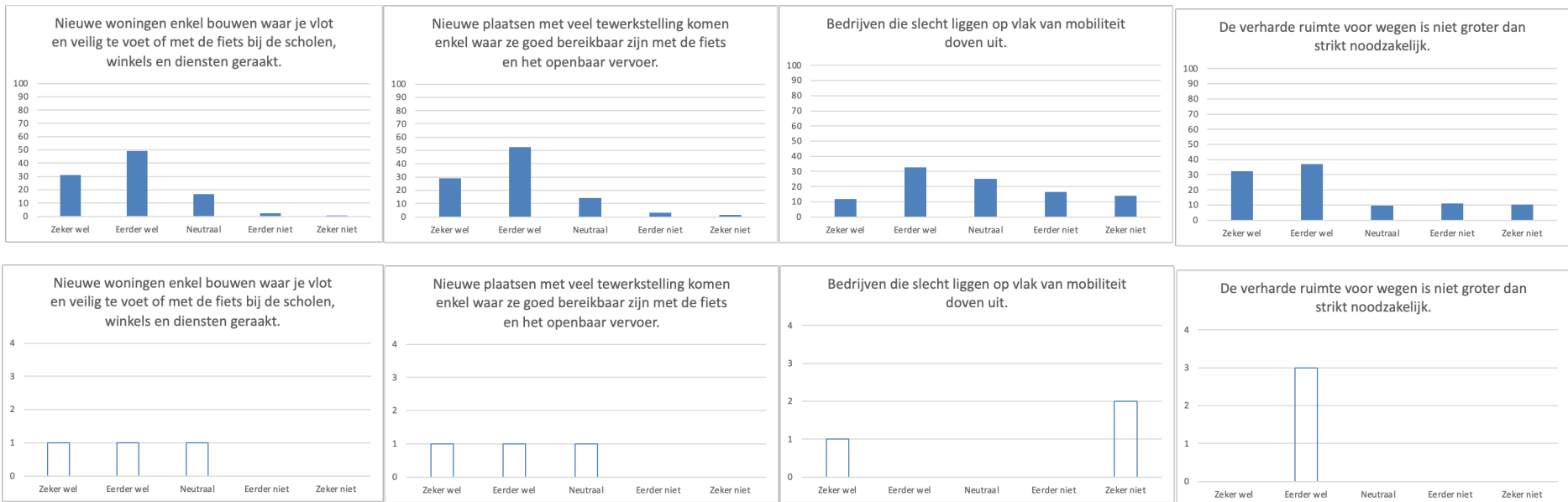


3 RUIMTE

3.1 Vraag

Hoe we ons verplaatsen heeft veel te maken met waar we wonen of werken. Mobiliteit en ruimtelijke ordening hangen nauw samen. Hoe willen we de ruimte zo inrichten dat we betere mobiliteit krijgen?

3.2 Cijfers



3.3 Analyse

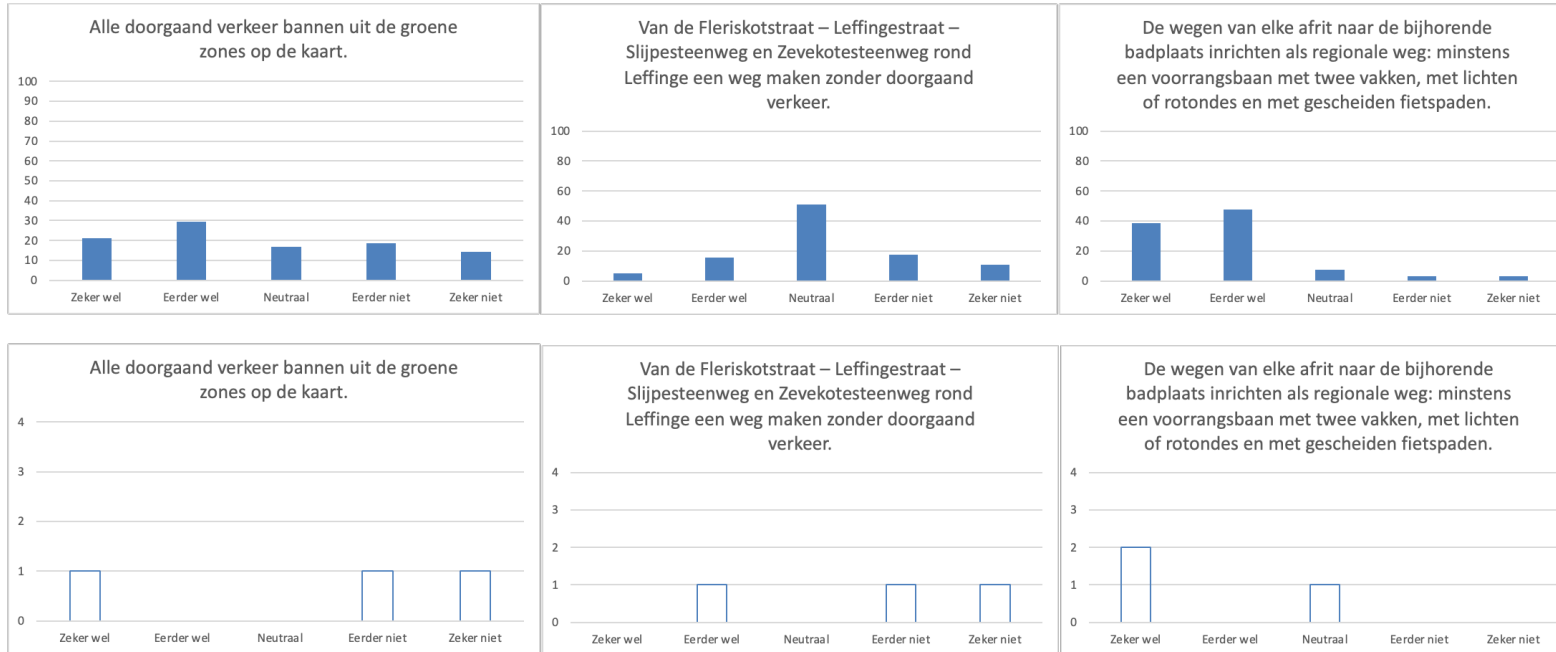
De maatregelen die voorgesteld worden voor nieuwe woningen en tewerkstellingsplaatsen krijgen brede steun. De uitdoofmaatregel voor bestaande bedrijven heeft een kleiner draagvlak en botst op tegenstand van ongeveer een derde van de respondenten. In de vrije tekstruimtes wordt gevraagd om goed doordacht en met het nodige begrip om te gaan met bestaande bedrijven. Er is brede steun voor wegen die niet meer ruimte innemen dan strikt noodzakelijk, al tekenen we hier enkele tegenstemmen op. De vrije tekstruimtes bevestigen ook het belang om ruimte en mobiliteit samen aan te pakken.

4 WEGENCATEGORISERING

4.1 Vraag

We delen de wegen van de vervoerregio Oostende op volgens de Vlaamse instructies in een net met Europese (EHW) en Vlaamse hoofdwegen (VHW) voor doorgaand verkeer, een dragend netwerk voor regionale (RW) en interlokale verbindingen (IW), en daaronder een net van lokale wegen die toegang geven tot woningen en erven. Hoe kunnen we de lokale wegen optimaal toepassen?

4.2 Cijfers



4.3 Analyse

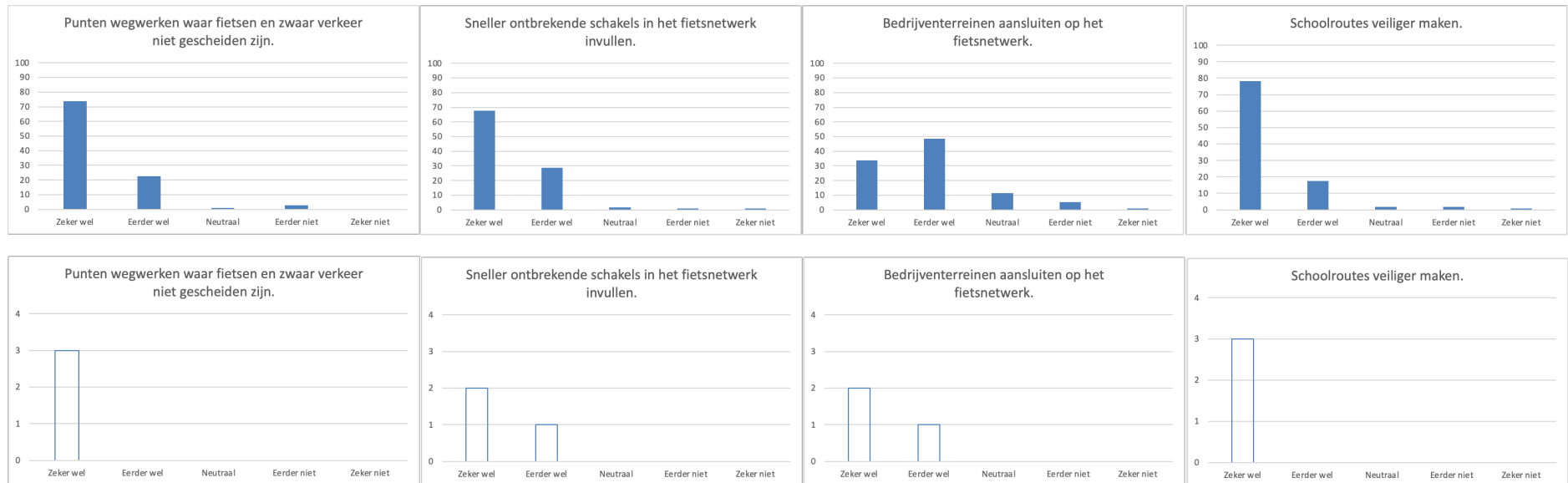
De meeste respondenten steunen de maatregel om van elke weg die een afrit van de E40 verbindt met een badplaats een regionale weg te maken. De maatregelen over het weren van doorgaand verkeer op lokale wegen krijgen minder steun. Ongeveer de helft van de respondenten spreekt zich niet uit over de kwestie van doorgaand verkeer rond Leffinge, die wellicht te specifiek is. De vrije tekstvelden geven het dubbel gevoel rond doorgaand verkeer in kernen weer: sommigen zijn voor het weren ervan, maar anderen willen dit ook niet te ver drijven.

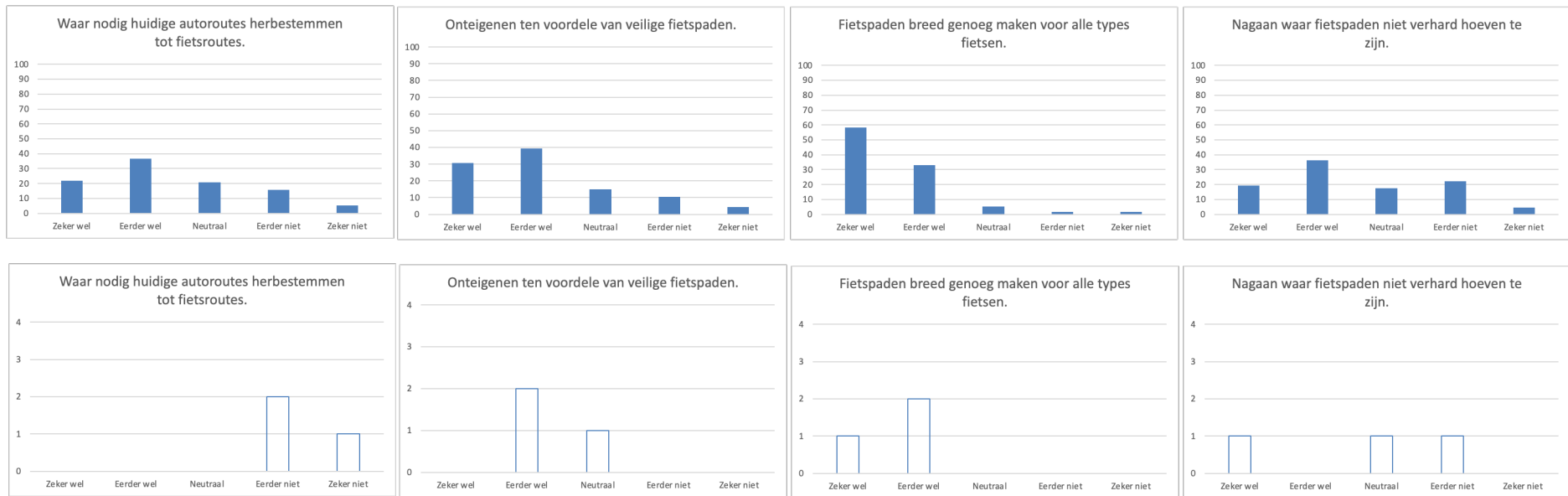
5 FIETS

5.1 Vraag

Het netwerk van fietsverbindingen voor woon-werkverkeer, woon-schoolverkeer of recreatief verkeer toont vaak nog lacunes of is hier en daar van mindere kwaliteit. Hoe kunnen we dat verhelpen?

5.2 Cijfers





5.3 Analyse

De meeste maatregelen genieten brede steun. Zo wil de meerderheid van de respondenten fietsen en zwaar verkeer uit elkaar halen, ontbrekende schakels in het fietsnetwerk invullen, bedrijventerreinen aansluiten op het fietsnetwerk, schoolroutes veiliger maken en fietspaden breed genoeg maken voor alle types van fietsen. Ook het onteigenen in functie van veiligere fietspaden kan op een groot draagvlak rekenen. Minder animo is er voor het herbestemmen van autoroutes tot fietsroutes en voor het onderzoeken waar fietspaden niet verhard moeten zijn. Deze twee maatregelen kunnen slechts de helft van de respondenten overtuigen. Men wil dus liever voorzichtig omgaan met het afnemen van ruimte van de auto ten voordele van de fietser. Ook wil men liever verharde fietspaden, omwille van het comfort. Dat blijkt onder meer uit de vrije tekstruimtes.

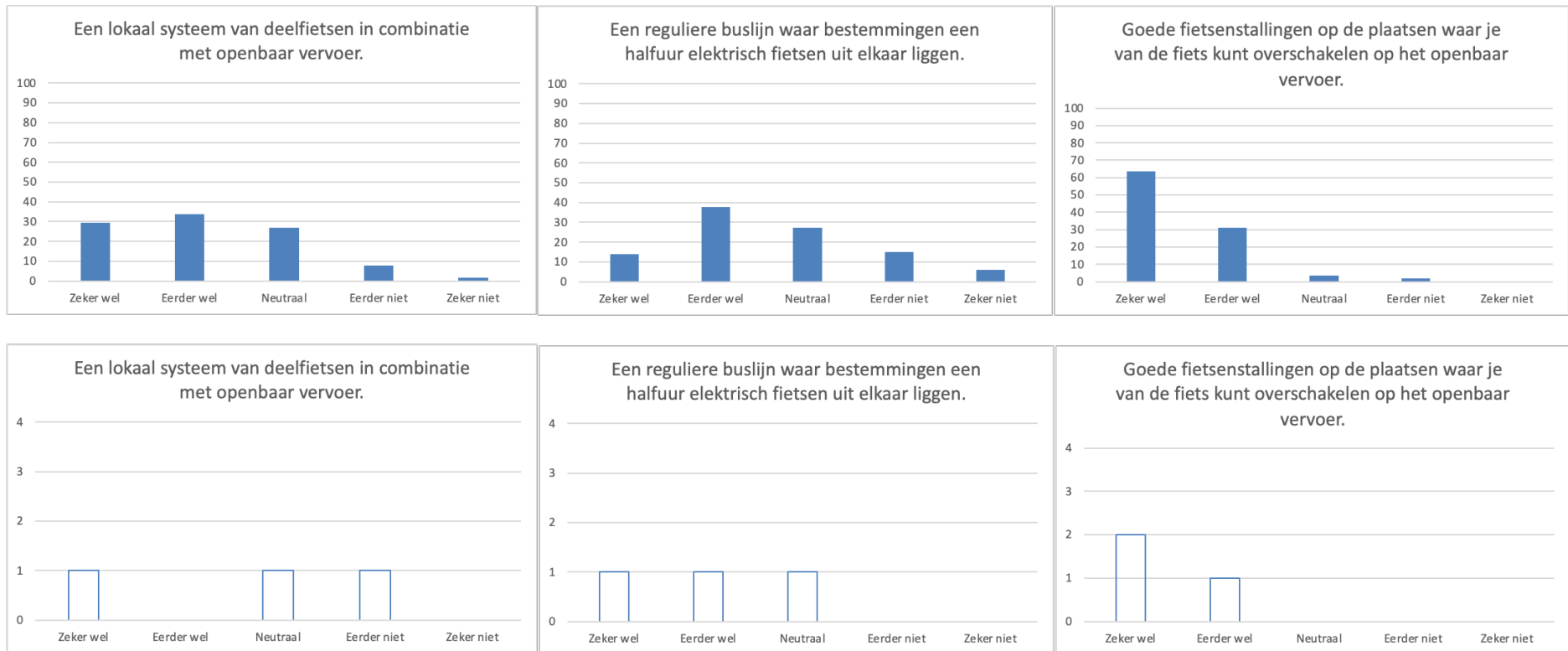
In de vrije tekstruimtes wordt bijkomend een pleidooi gevoerd om de fietspaden voldoende te verlichten, om maatregelen te treffen in verband met de snelheid van fietsers, om de fietspaden goed te onderhouden en om geen vaste en vooraf bepaalde breedte te nemen als uitgangspunt voor fietspaden, maar om die breedte steeds te bepalen in afstemming met de specifieke locatie.

6 OPENBAAR VERVOER

6.1 Vraag

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

6.2 Cijfers



6.3 Analyse

Een groot draagvlak is er voor goede fietsstallingen op plaatsen waar men kan overschakelen van de fiets op het openbaar vervoer. Iets meer twijfel is er over de combinatie van fietsdelen en openbaar vervoer: een kleine meerderheid is duidelijk voor, maar een niet onbelangrijke groep neemt geen standpunt in. Eenzelfde twijfel is er over een reguliere buslijn waar bestemmingen op meer dan een halfuur elektrisch fietsen uit elkaar liggen. Hier is slechts de helft van de respondenten voorstander, terwijl een kwart tegenstander is en het resterende kwart neutraal.

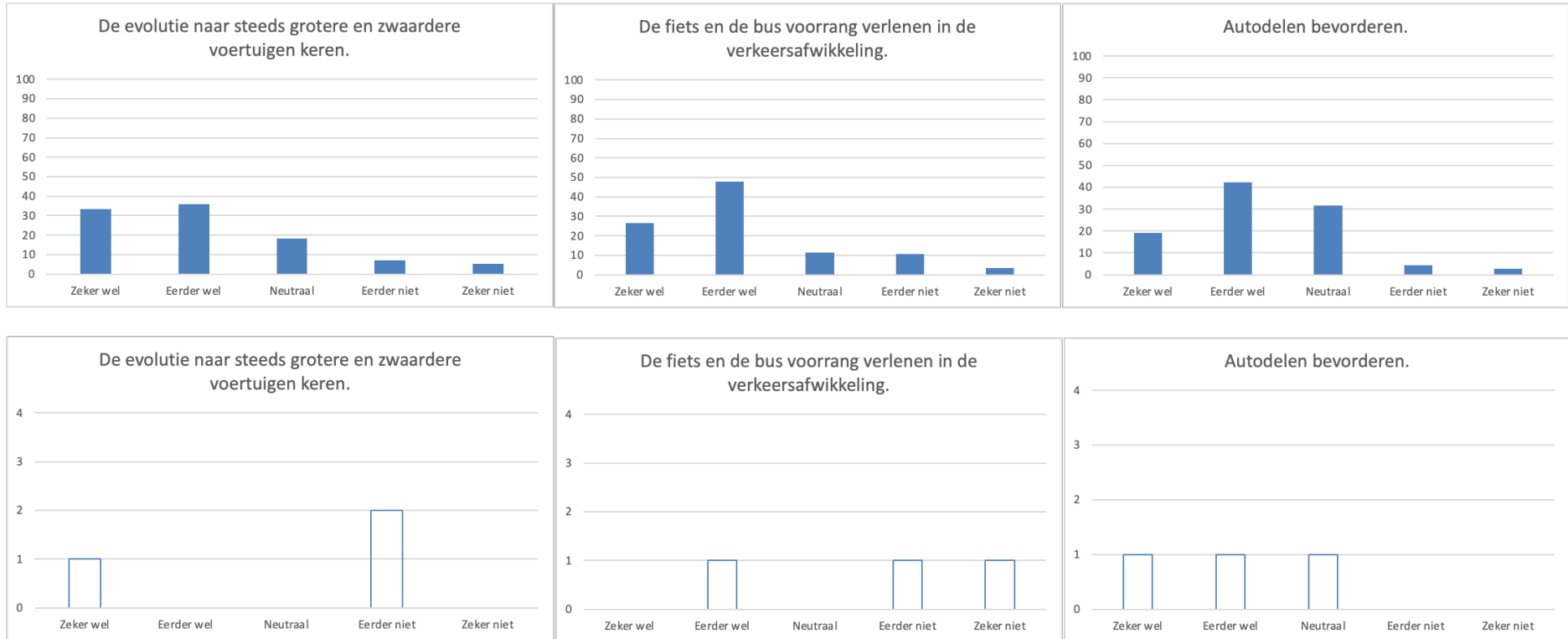
Uit de vrije tekstruimtes komt vooral de vraag naar veilige fietsstallingen naar boven, vooral voor elektrische fietsen. Een fietsstalling lijkt dus pas goed te zijn als hij ook veilig is. Daarnaast zien we een pleidooi om de vuistregel van een halfuur elektrisch fietsen niet overal toe te passen. Veel mensen kunnen niet meer fietsen of niet elektrisch fietsen. Voor die mensen moet er een regulier openbaar vervoeraanbod zijn, zo klinkt het. Een laatste nood die aangekaart wordt is een betere afstemming tussen de dienstregeling van trein, tram en bus.

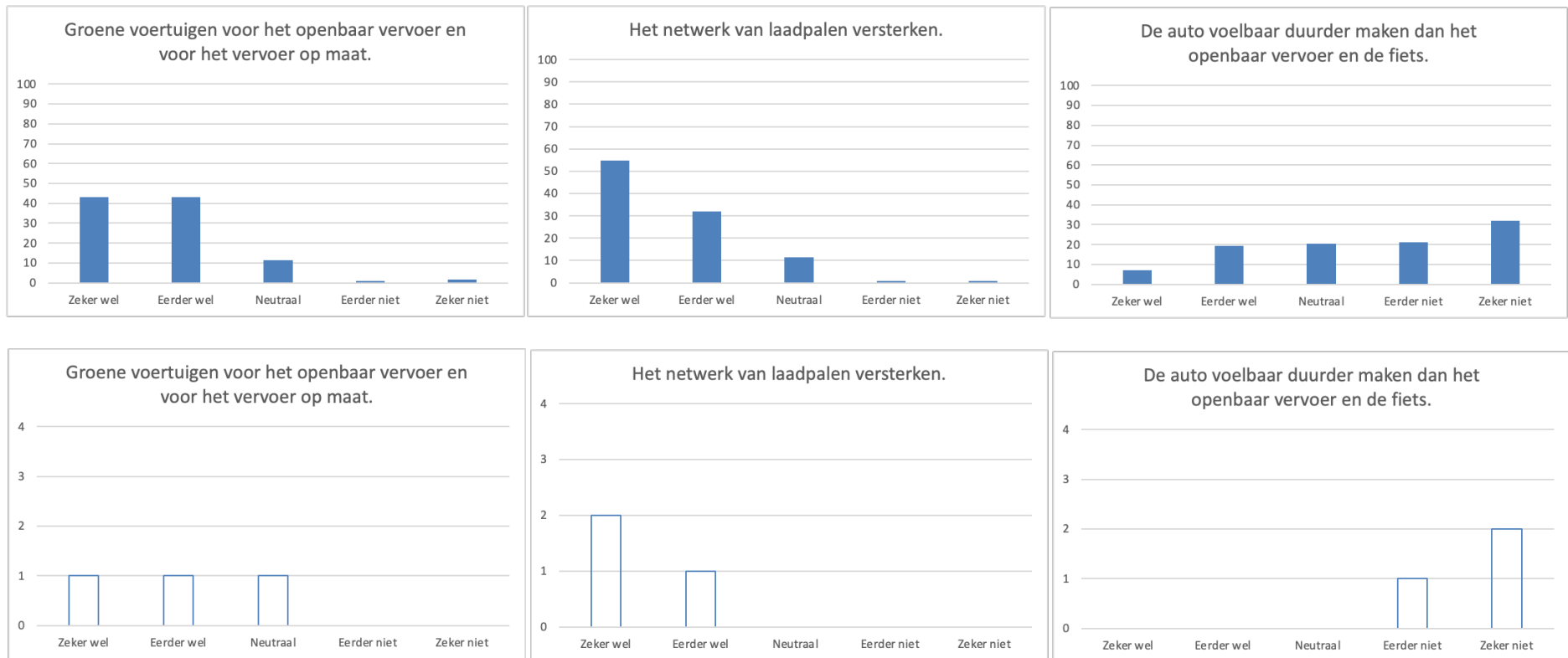
7 AUTO

7.1 Vraag

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

7.2 Cijfers





7.3 Analyse

Het grootste draagvlak is er voor het vergroenen van de voertuigen van het openbaar vervoer en het vervoer op maat en voor het versterken van het netwerk van laadpalen. Ook breed gedragen, hetzij in iets mindere mate, is het steeds groter en zwaarder worden van voertuigen tegengaan en het verlenen van voorrang aan fiets en bus in de verkeersafwikkeling. Inzetten op autodelen ziet een grote groep respondenten wel zitten, maar een belangrijke groep neemt hierover geen positie in, mogelijks omdat ze zelf weinig bekend zijn met autodelen. De maatregel om de auto merkbaar duurder te maken dan de fiets en het openbaar vervoer stoot op verzet. Dit komt ook terug in de vrije tekstvelden. Verschillende redenen worden aangehaald om de auto niet nog duurder te maken dan vandaag. De respondenten willen in plaats hiervan het openbaar vervoer

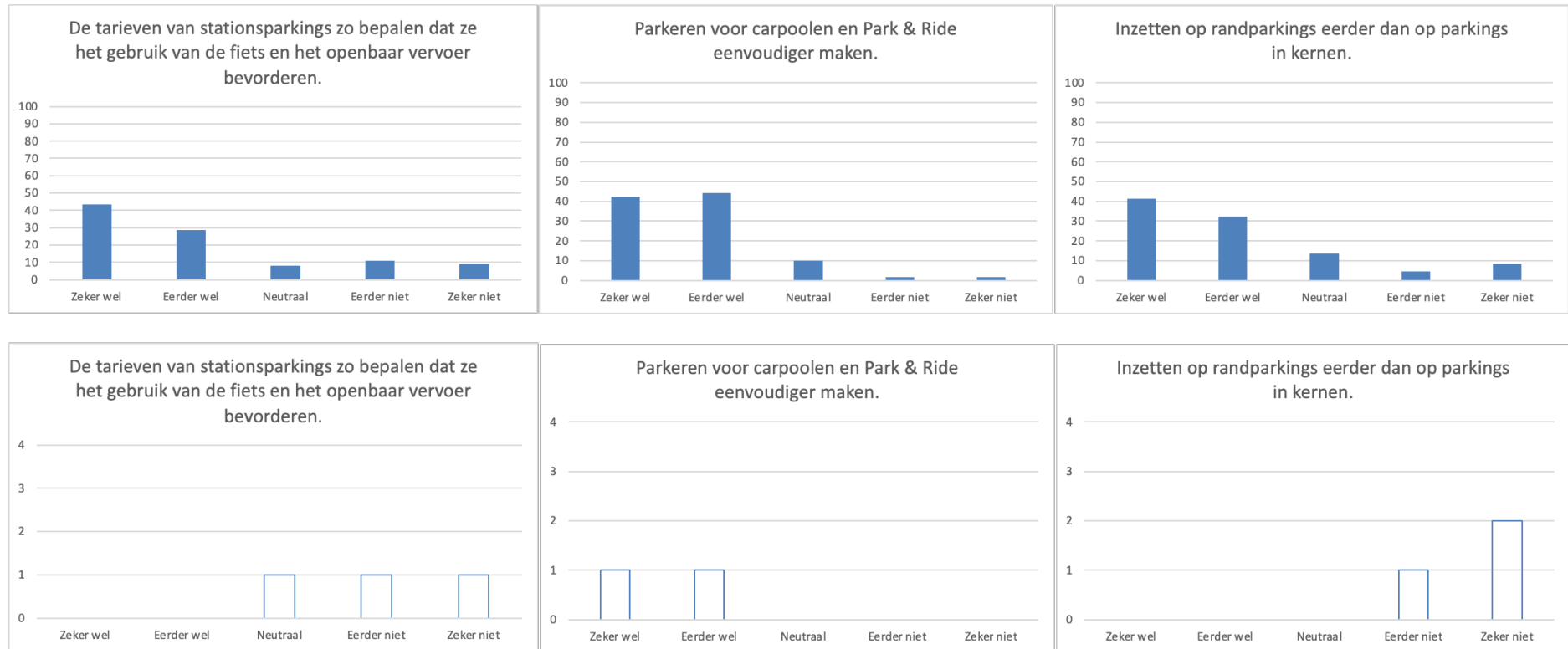
goedkoper en aantrekkelijker maken. De modal shift is zeker een streefdoel, maar te bereiken met honingmaatregelen eerder dan met azijnmaatregelen.

8 PARKEREN

8.1 Vraag

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

8.2 Cijfers



8.3 Analyse

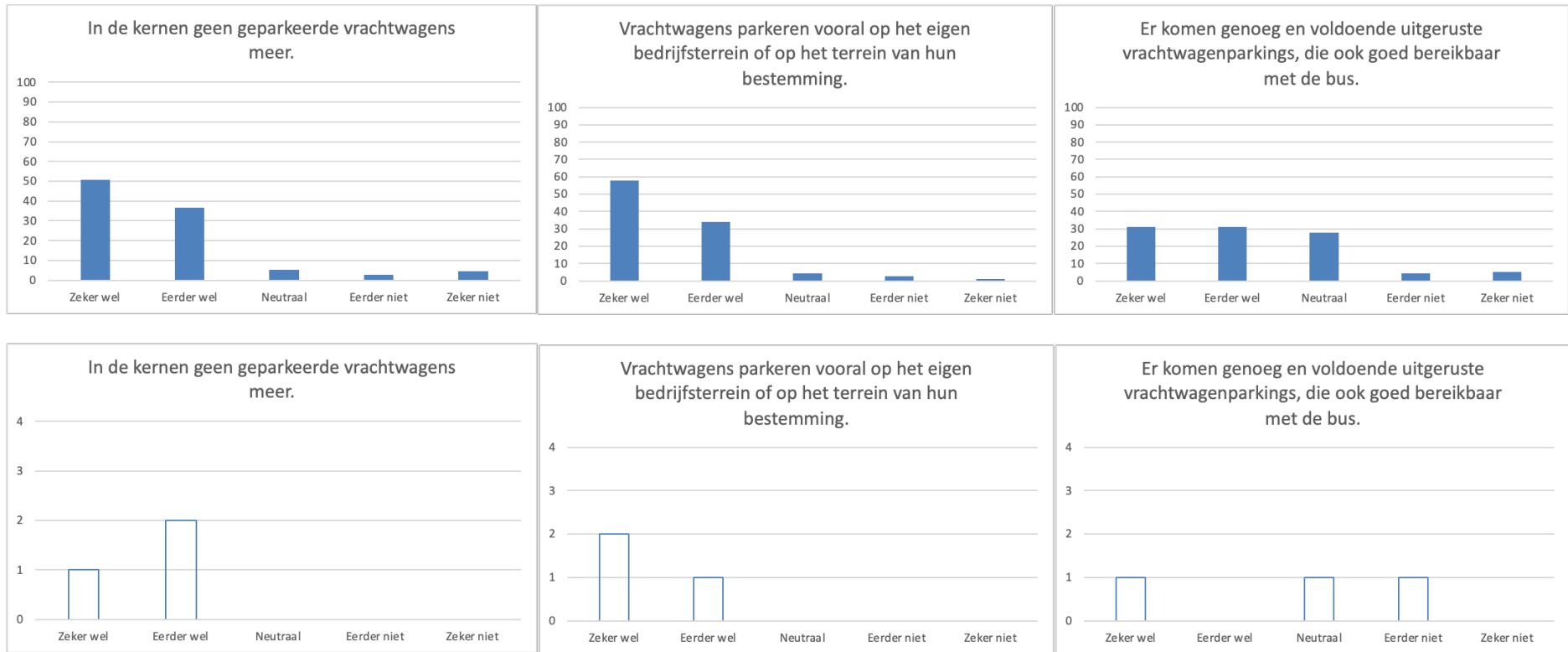
Er is brede steun voor de maatregelen over parkeren, vooral bij de respondenten die als individuele adviesraadleden antwoordden. De formele adviezen van de adviesraden zijn iets minder enthousiast, vooral wat de prioriteit van randparkings tegenover centroparkings betreft. Uit de vrije tekstvelden blijkt dat inzetten op randparkings zeker een goed idee is, maar dat er dan tegelijkertijd ingezet moet worden op gratis of goedkoop openbaar vervoer naar en van stads- en dorpskernen. Er moeten ook steeds parkeerplaatsen in de centra aanwezig zijn voor minder mobiele mensen.

9 VRACHTWAGENPARKEREN

9.1 Vraag

Wil je geparkeerde vrachtwagens uit de kernen weghouden en het vrachtwagenparkeren beter organiseren?

9.2 Cijfers



9.3 Analyse

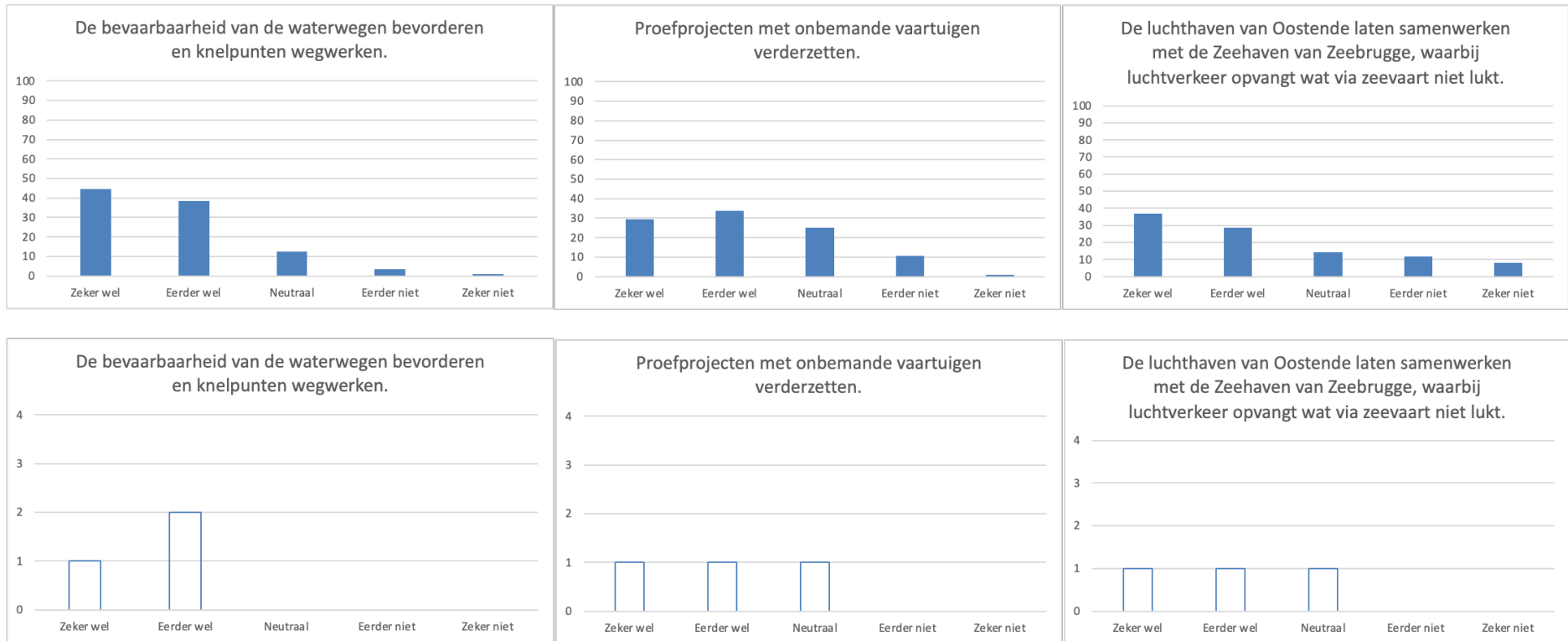
De twee maatregelen die het parkeren van vrachtwagens op het openbaar domein tegengaan genieten grote steun. Draagvlak is er ook voor het aanleggen van voldoende en goed uitgeruste vrachtwagenparkings, al neemt ook een grote groep respondenten hierover geen standpunt in. Mogelijks is dit te wijten aan een soort onwetendheid van burgers over de noden van vrachtwagenchauffeurs en het tekort aan parkeerplaatsen voor vrachtwagens. In de vrije tekstvelden wordt benadrukt dat vrachtwagens steeds moeten kunnen laden en lossen in stads- of dorpskernen, om de lokale handelszaken te bevoorraden.

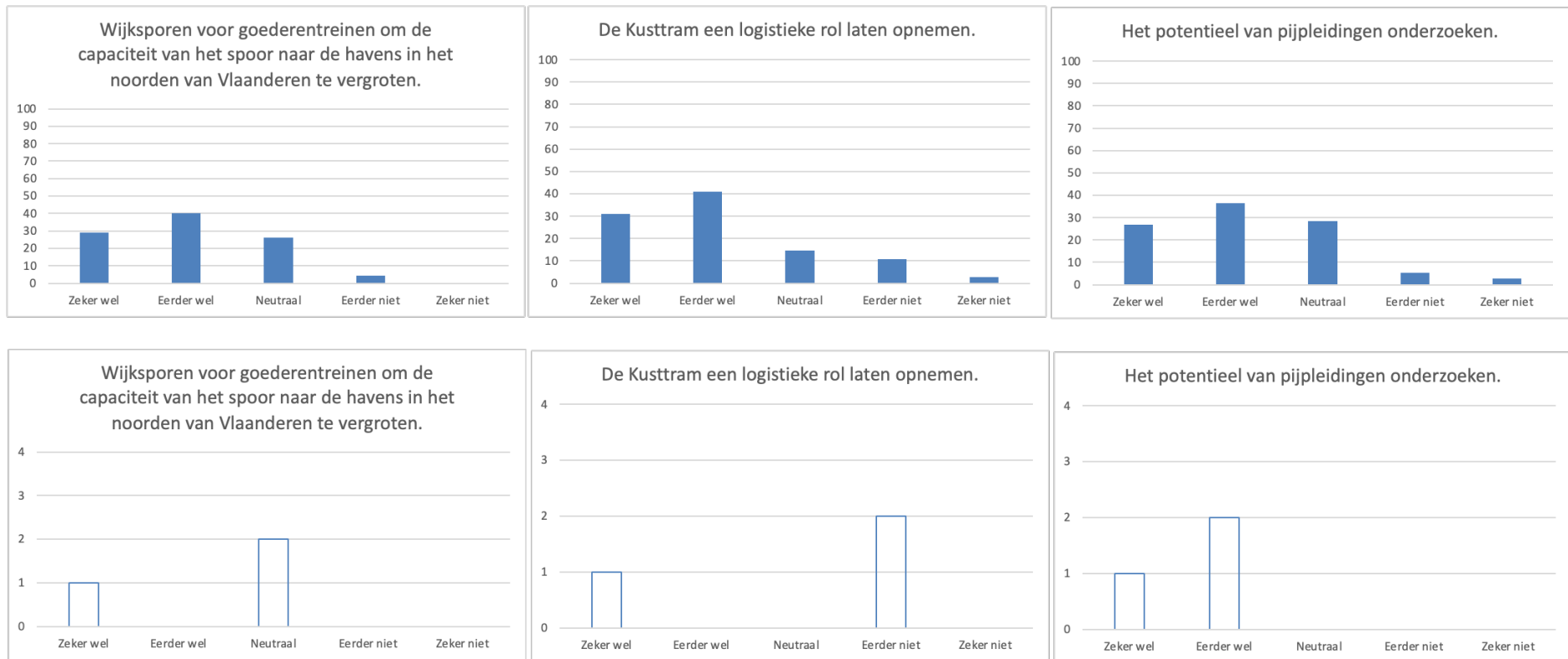
10 LOGISTIEK

10.1 Vraag

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

10.2 Cijfers





10.3 Analyse

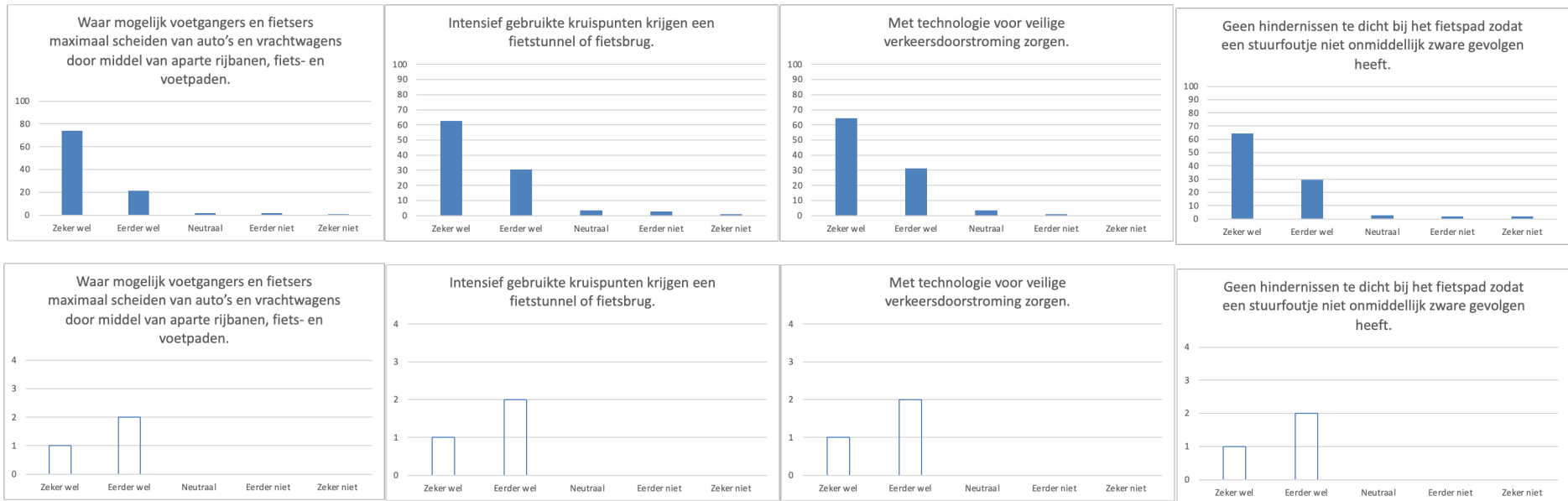
Alle maatregelen krijgen steun van de meerderheid van de respondenten. Voor enkele maatregelen is er wel een niet onbelangrijke groep die geen positie inneemt. Mogelijks komt dit door een gebrek aan voeling met of kennis van logistiek, waardoor de respondenten minder snel geneigd zijn om een duidelijk standpunt in te nemen. Dit blijkt ook uit enkele antwoorden binnen de vrije tekstvelden.

11 VEILIGHEID

11.1 Vraag

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

11.2 Cijfers



11.3 Analyse

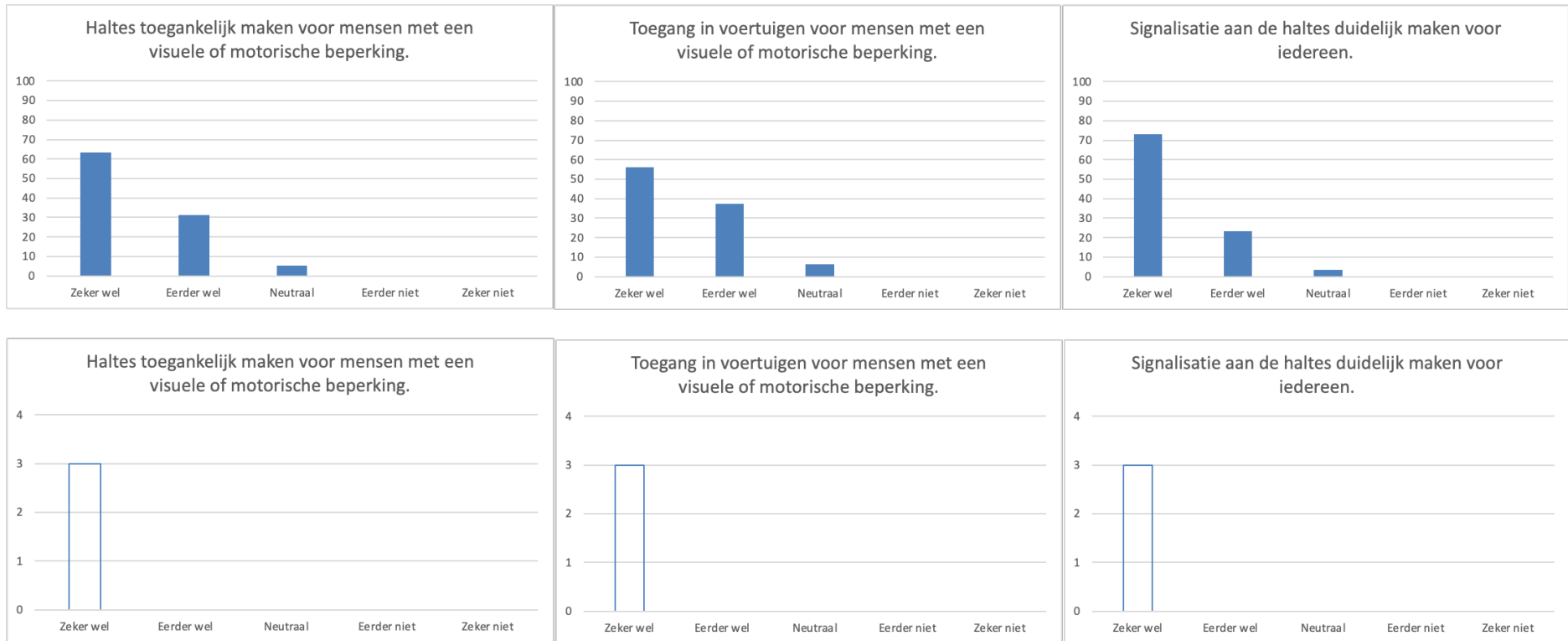
Alle voorgestelde maatregelen op vlak van veiligheid kunnen op grote steun rekenen. In de vrije tekstruimte komt vooral het inzetten van verkeerslichten om de verkeersveiligheid voor fietsers te bevorderen meermaals terug.

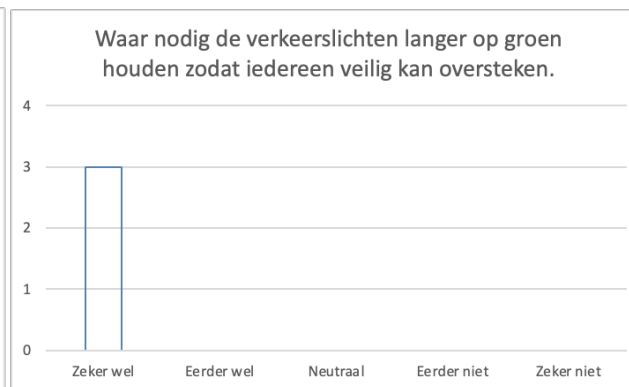
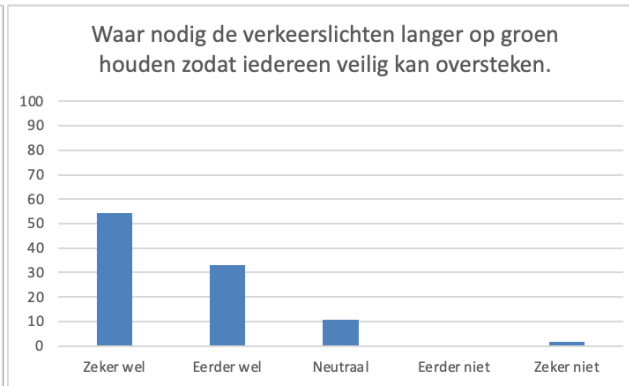
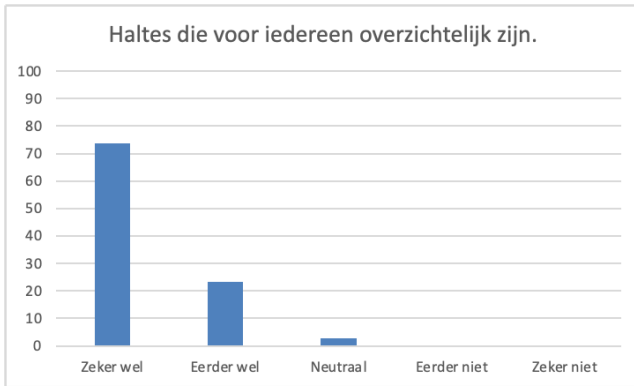
12 TOEGANKELIJKHEID

12.1 Vraag

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

12.2 Cijfers





12.3 Analyse

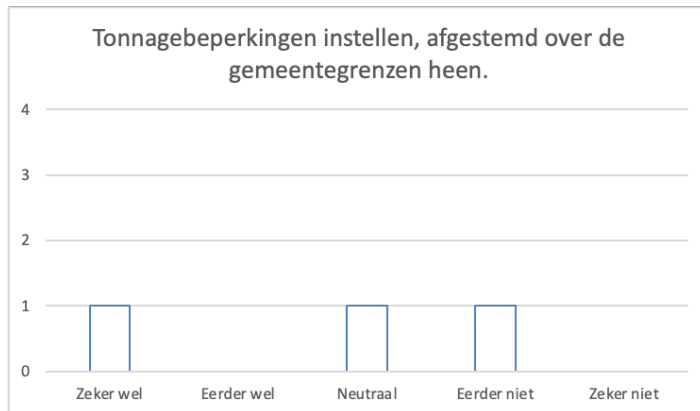
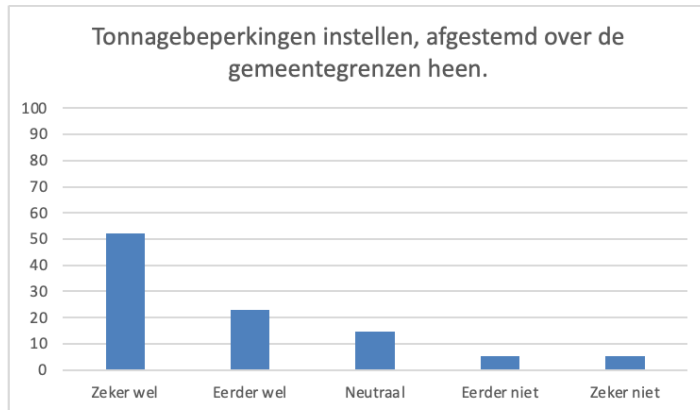
Alle maatregelen over toegankelijkheid worden zeer breed gedragen. Ook in de vrije tekstvelden komt de vraag naar meer toegankelijkheid naar boven, en dat op verschillende vlakken: toegankelijk rollend materiaal, toegankelijke businfrastructuur, meer bushaltes waar het nodig is voor minder mobiele mensen en langere groentijd.

13 ZWAAR VERKEER

13.1 Vraag

Willen we zwaar vrachtverkeer in gevoelige omgevingen beperken?

13.2 Cijfers



13.3 Analyse

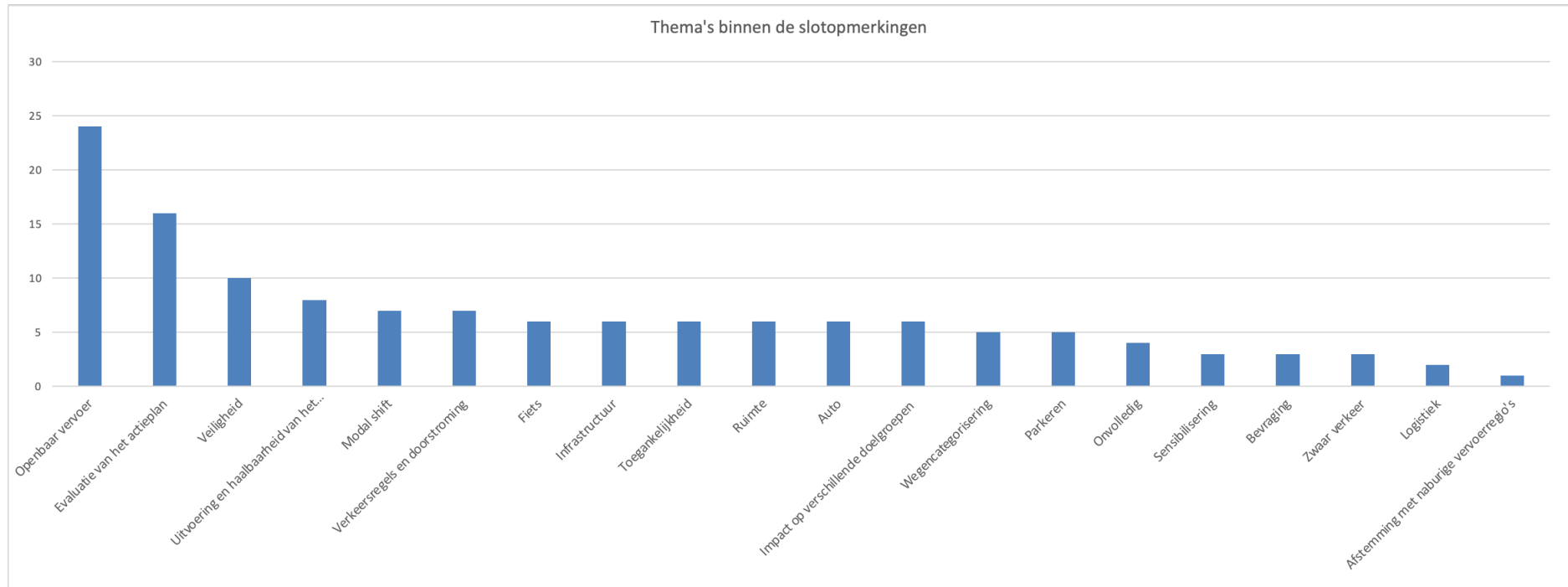
De meeste respondenten steunen de maatregel om tonnagebeperkingen in te stellen die over de gemeentegrenzen heen zijn afgestemd. In de vrije tekstruimtes wordt wel een nuance aangebracht: zwaar verkeer mag geweerd worden met tonnagebeperkingen, maar er is ook veel zwaar verkeer dat lokaal zijn bestemming vindt en dus wel doorgang moet kunnen vinden. Enkele respondenten halen stadsdistributie aan als mogelijke oplossing, maar anderen wijzen op het grotere aantal kleinere bestelwagens of vrachtwagens dat hierdoor in de kernen zou rijden. Er komt dus geen eenduidig standpunt naar boven uit de vrije tekstvelden.

14 ALGEMENE OPMERKINGEN

14.1 Vraag

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

14.2 Analyse



Wat ontbreekt er in het actieplan?

Aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer
Treinverbindingen naar het binnenland
Lokale knelpunten
Strategische toekomstvisie over land versus zee

15 CONCLUSIES

De leden van de adviesraden staan in het algemeen positief tegenover de maatregelen uit het actieplan. In alle grafieken is de groep voorstanders groter of minstens even groot als de groep tegenstanders. In het algemeen is er dus een eerder groot draagvlak voor de verschillende maatregelen. Toch vinden we ook enkele kritische stemmen. Qua aantal wegen deze echter niet op tegen de positieve stemmen.

Voor slechts één maatregel stellen we meer tegenstanders dan voorstanders vast, namelijk het voelbaar duurder maken van de auto tegenover alternatieven. De algemeen positieve teneur is bemoedigend voor zij die het actieplan opstellen. Zij kunnen duidelijk aansluiting vinden bij de mening van de burgers, vertegenwoordigd door de adviesraden.

Uit de analyse van de vrije tekstvelden blijkt dat de kritische respondenten mondiger optreden dan de voorstanders. Zij zijn hierdoor zichtbaarder, en kunnen op deze manier mogelijks meer doorwegen op het actieplan.

We merken in de cijfers dat vooral de honingmaatregelen populair zijn. Dit zijn maatregelen die de burger iets oplevert. De azijnmaatregelen daarentegen zijn minder populair. Dat zijn de maatregelen die van de burger zelf een inspanning vragen of een bepaald voordeel of gemak op de helling zet. Het is bij deze tweede groep maatregelen dat de tegenstand het grootst is.

We kunnen alle voorgestelde acties ordenen volgens de grootte van hun draagvlak door het percentage te berekenen van de respondenten die de acties als 'zeker wel' of 'eerder wel' aanduiden:

Haltes die voor iedereen overzichtelijk zijn.	97
Punten wegwerken waar fietsen en zwaar verkeer niet gescheiden zijn.	97
Sneller ontbrekende schakels in het fietsnetwerk invullen.	97
Signalisatie aan de haltes duidelijk maken voor iedereen.	97
Schoolroutes veiliger maken.	96
Waar mogelijk voetgangers en fietsers maximaal scheiden van auto's en vrachtwagens door middel van aparte rijbanen, fiets- en voetpaden.	96
Met technologie voor veilige verkeersdoorstroming zorgen.	96
Goede fietsenstallingen op de plaatsen waar je van de fiets kunt overschakelen op het openbaar vervoer.	95
Haltes toegankelijk maken voor mensen met een visuele of motorische beperking.	95

Geen hindernissen te dicht bij het fietspad zodat een stuurfoutje niet onmiddellijk zware gevolgen heeft.	94
Toegang in voertuigen voor mensen met een visuele of motorische beperking.	94
Intensief gebruikte kruispunten krijgen een fietstunnel of fietsbrug.	93
Vrachtwagens parkeren vooral op het eigen bedrijfsterrein of op het terrein van hun bestemming.	92
Fietspaden breed genoeg maken voor alle types fietsen.	92
In de kernen geen geparkeerde vrachtwagens meer.	88
Waar nodig de verkeerslichten langer op groen houden zodat iedereen veilig kan oversteken.	88
Het netwerk van laadpalen versterken.	87
Parkeren voor carpoolen en Park & Ride eenvoudiger maken.	87
De wegen van elke afrit naar de bijhorende badplaats inrichten als regionale weg: minstens een voorrangsbahn met twee vakken, met lichten of rotondes en met gescheiden fietspaden.	86
Groene voertuigen voor het openbaar vervoer en voor het vervoer op maat.	85
De bevaarbaarheid van de waterwegen bevorderen en knelpunten wegwerken.	83
Bedrijventerreinen aansluiten op het fietsnetwerk.	83
Nieuwe plaatsen met veel tewerkstelling komen enkel waar ze goed bereikbaar zijn met de fiets en het openbaar vervoer.	81
Nieuwe woningen enkel bouwen waar je vlot en veilig te voet of met de fiets bij de scholen, winkels en diensten geraakt.	80
Tonnagebeperkingen instellen, afgestemd over de gemeentegrenzen heen.	75
De fiets en de bus voorrang verlenen in de verkeersafwikkeling.	73
Inzetten op randparkings eerder dan op parkings in kernen.	72
De Kusttram een logistieke rol laten opnemen.	71
De verharde ruimte voor wegen is niet groter dan strikt noodzakelijk.	70
De tarieven van stationsparkings zo bepalen dat ze het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer bevorderen.	70
Onteigenen ten voordele van veilige fietspaden.	70
De evolutie naar steeds grotere en zwaardere voertuigen keren.	68
Wijksporen voor goederentreinen om de capaciteit van het spoor naar de havens in het noorden van Vlaanderen te vergroten.	68
De luchthaven van Oostende laten samenwerken met de Zeehaven van Zeebrugge, waarbij luchtverkeer opvangt wat via zeevaart niet lukt.	66
Het potentieel van pijpleidingen onderzoeken.	64
Proefprojecten met onbemande vaartuigen verderzetten.	63

Een lokaal systeem van deelfietsen in combinatie met openbaar vervoer.	63
Er komen genoeg en voldoende uitgeruste vrachtwagenparkings, die ook goed bereikbaar met de bus.	62
Autodelen bevorderen.	62
Waar nodig huidige autoroutes herbestemmen tot fietsroutes.	57
Nagaan waar fietspaden niet verhard hoeven te zijn.	55
Een reguliere buslijn waar bestemmingen een halfuur elektrisch fietsen uit elkaar liggen.	52
Alle doorgaand verkeer bannen uit de groene zones op de kaart.	50
Bedrijven die slecht liggen op vlak van mobiliteit doven uit.	44
De auto voelbaar duurder maken dan het openbaar vervoer en de fiets.	26
Van de Fleriskotstraat – Leffingestraat – Slijpesteenweg en Zevekotesteenweg rond Leffinge een weg maken zonder doorgaand verkeer.	21

16 BIJLAGE

In deze bijlage geven we alle tekstuele opmerkingen letterlijk weer.

16.1 Ruimte

- bebouwde lintwegen tussen woongebieden laten uitdoven geen nieuwe bebouwing of verbouwing meer toestaan
- Bedrijven eerder werven in een overbevolkte dorpskern; bewoners worden geconfronteerd met steeds groter wordende drukte die eigen is aan een kustgemeente; minder zou leefbaarder zijn .
- Bedrijven moeten niet uitdoven omdat ze slecht liggen op vlak van mobiliteit maar we moeten hoe we de mobiliteit daar kunnen verbeteren; Niet iedere woning kan in het centrum liggen. Het openbaar vervoer moet aangepast worden aan de noden die er zijn. Er is bvb geen openbaar vervoer van de verschillende deelgemeenten naar Middelkerke. Je kan niet iedere inwoner verplichten te bouwen in Middelkerke
- Bestaande bedrijventerreinen moeten ook bediend worden door openbaar vervoer, niet hele dag, afstemmen op werkuren ('s morgens en 's avonds)
- Bij bedrijven moeten gekeken worden naar impact, aantal externe werknemers, historie, ambitie...
- Bij relocalisatie van bedrijven moet in de eerste plaats gekeken worden naar inbreiding op bestaande industrieterreinen
- De bushaltes, moeten blijven zoals nu bestaan (Groenendijk)
- De kostprijs verbonden aan individuele vervoersmiddelen (auto) is recent spectaculair gestegen. Deze trend zal nog toenemen. Vlotte bereikbaarheid te voet, per fiets of met openbaar vervoer zal aldus in de komende jaren van kapitaal belang zijn voor alle scholen, diensten en bedrijven.
- De plaatsen met veel tewerkstelling mogen natuurlijk niet TE dicht bij de woonkernen liggen (drukte, lawaai, enz...) maar moeten wel goed bereikbaar zijn met fiets en openbaar vervoer.
- Deze vraag is zeer onduidelijk
- Door stedelijke diensten bevoegd bijkomend te bepalen
- eerst de nieuwe aanleg te Lombardsijde bekijken volgens de plannen ziet het zeer goed uit binnenwegen zoals Bassevillestraat eenrichtingsverkeer zowel de volledige straat niet 250 rechtdoor en de volgende 250 meter naar de andere zijde zeer verwarrend
- Er is te weinig mohelijkheid openbaar vervoer Nieuwpoort stad mindervaliden komen niet tot tram en bushaltes
- er kan perfect ervoor gezorgd worden dat bij het bouwen van nieuwe woningen er een veilig fiets- en voetpad aanwezig moet zijn de ambachtelijke zone in Bredene is niet bereikbaar met het openbaar vervoer, maar er kan gezorgd worden voor een veiliger fietspad
- Er moet een bouwstop in Bredene want de gemeente barst uit zijn voegen.
- Er zijn reeds te veel regeltjes en beperkingen, die om den duur het tegenovergestelde effect hebben. Burgers willen niet nog meer betutteld worden, landbouwers stoppen ermee, bedrijven trekken weg, de maatschappij verzuurt.
- goede bereikbaarheid openbaar vervoer kan enkel als dit kwaliteitsvol is. Anders zal men ervan geen gebruik maken
- Het is goed om mobiliteit en tewerkstelling samen te bekijken, maar tewerkstelling mag ook niet helemaal ten koste gaan van mobiliteit. Bij nieuwe woongelegenheden moet mobiliteit sowieso goed bekeken worden.
- Het is te zien welke soort gronden ern nog beschikbaar zijn, bv. bouwgronden , KMO gronden enz...
- Ik heb het soms moeilijk met de "verharde ruimte voor wegen dan strikt noodzakelijk". Dit klopt niet met de realiteit. Hier zou men heel wat kunnen ontharden!
- Je kan toch geen (grote) bedrijven bouwen in 't midden van 't stad !

- laat het landelijke primieren
- Ligging van bedrijven is afhankelijk van hun bedrijfstak niet enkel locatie
- meer fietspaden, zeker voor kinderen !!!
- men kan op verharde wegen het water opvangen en naar laten vloeien op plaatsen waar het wel kan insimpelen, een onverharde fietpad of voetpad is niet aangenaam.
- N het mobiliteitsplan wordt de rol van de fiets steeds groter, echter ontbreekt het aan stimuli om mensen aan te zetten de fiets te gebruiken. Voor de wagen moeten we meer inzetten op auto delen, waarbij er binne industriezones ook drop of/step in plaatsen moeten komen. Deze ontbreken ALTIJD in de industriële zones waardoor de auto primeert
- Niet iedere burger is fan van het openbaar vervoer !
- ontharden is de boodschap en minder nieuwbouw
- ook bereikbaarheid met het openbaar vervoer is belangrijk bij ontwikkelen van nieuwe woonwijken bedrijven: hangt af van de aard van het bedrijf, zijn soms grondgebonden
- Opgepast dat plaatsen met veel tewerkstelling (bvb overheid) niet alleen gecentraliseerd worden te Brussel , Antwerpen of Gent maar in alle centrumsteden. Houdt een uitdovingspolitiek van bedrijven die niet goed scoren inzake mobiliteit de facto een aanpassing van het (G) RUP in ?
- Opmerking bij de onderste stelling (ruimte): Open ruimte is in Vlaanderen schaars. Alles heeft tegenwoordige een bestemming (wonen, industrie, landbouw, mobiliteit, recreatie, natuur,...). Uitbreiding van verharde ruimte voor wegen komt dus bijna altijd in conflict met andere belangen (dikwijls een schaarser goed). Het is goed om bij planning van nieuwe weg, verbreding of uitbreiding, steeds rekening te houden met wat strikt noodzakelijk is. Concreet voorbeeld voor De Haan: aanleg fietssnelweg langs kust = zo minimaal mogelijke inname van bestaand duingebied, dus breedte fietssnelweg en tussenberm niet maximalistisch.
- Punt voor punt zeer krachtige doelstellingen. Het derde punt (bedrijven) vind ik ook belangrijk. Ook al is het een doelstelling met de blik op de zeer lange termijn. Gemeenten kunnen hierop inzetten via hun ruimtelijke planning.
- Teveel verharding
- Uit doven mag niet boven de tewerkstelling staan.
- Van 1 en 2 wordt de ligging bepaald door het gewest plan , of een structuurplan. Of Openbaar vervoer daar voldoende aanwezig is of zal zijn hangt in grote mate af van de lijn of ze daar in willen investeren .Nieuwe woningen worden meestal via verkavelingen aan de rand van een gemeente of stad neergepoot ; vaak weg van scholen en andere voorzieningen .De discussie over dit alles moet verder open getrokken worden en mag zich niet alleen beperken tot mobiliteit , ook de leefbaarheid van een dorp of worden moet ingecaluleerd worden; dud grn hoogbouw meer binnen een stadskern
- Veel te veel beton, verharding. Zou dringend aangepakt moeten worden.
- Veilige gescheiden assen zijn erg belangrijk
- Verharde ruimte voorzien voor betere mobiliteitconnecties.
- Verharding mag indien water in de buurt kan infiltreren
- Vragen te algemeen
- we hebben bedrijven hard nodig, ligging is afhankelijk van de aard van het bedrijf. Bedrijven wegpesten kan niet !
- wegen : zijbermen met doorlaatbare verharding
- woonwerkverkeer zoveel mogelijk bij de woonkernen, sommige bedrijven die historisch gegroeid zijn de mogelijkheid laten om te blijven indien geen plaatselijke verstoring vooral van de leef- of natuurruimte
- Zeker onnodig plaatsen te verharden die tot niets nodig zijn.

16.2 Wegencategorisering

- 'Doorgaand verkeer' is een rekbaar begrip...
- Akkoord bij de eerste stelling: landelijke wegen zijn momenteel belangrijk voor landbouwverkeer en recreatief fietsverkeer. Dus ontmoedigen doorgaand autoverkeer door reglementering en weginrichting (Bredeweg in De Haan: voorbeeld van hoe het niet moet).

- de eerste vraag is onduidelijk. Alles onderliggend aan de wegenis toont groen op deze kaart (voor mij althans).
- De kammenstructuur doorzetten
- De kustweg stapsgewijs knippen om doorgaand verkeer te weren
- de oost west verbinding langs Oostende verbeteren door het verkeer verder buiten de stadszone te houden
- De toestand van Leffinge is mij niet bekend. Ik veronderstel dat de afritten naar de badplaatsen nu reeds conform zijn aan de beoogde doelstellingen. Indien niet, dringen afwerken vooral de fietspaden
- de vraag kan echter gesteld worden of het niet beter voorkomt om de fietsers langs een alternatieve route naar de badplaatsen te brengen ipv langs een zeer drukke verbindingsweg tussen snelweg en badplaats
- Doorgaand gemotoriseerd verkeer in groene zones zo veel mogelijk bannen
- doorgaand verkeer in een winkelstraat is zeker goed voor de handelszaken, zie het omgekeerde effect in vb. Middelkerke destijds, delen in Oostende enz.
- Doorgaand verkeer in groene zone behouden!!!!
- Doorgaand verkeer is van uitermate belang voor de lokale handel. Indien in de albert 1 laan in nieuwpoort geen doorgaand verkeer zou zijn betekent dit omzetverlies/klanten verlies en op lange termijn banenverlies
- Een goeie connectie tussen de kustgemeentes is essentieel voor het toerisme.
- Het echte alternatief ontbreekt, altijd half werk. Bovendien moeten landbouw wegen, naast de landbouwvoertuigen, enkel nog beschikbaar zijn voor wandelaars en fietsers. Môme teel zijn het de geliefde vluchtwegen voor auto's. Op deze wegen dient er worden ingezet op dynamische verlichting zodat de veiligheid van de trage bestuurders/wandelaars gegarandeerd is
- Ik snap dit onderdeel niet goed. De eerste vraag lijkt me wel heel verregaand, als je hierin meegaat dan is er gewoon geen doorgaand verkeer meer?? Als ik het goed begrijp. De tweede kwestie is iets zeer specifiek, waarbij ik veronderstel dat er toch nog meerdere van die kwesties zijn in de vervoerregio; ik denk vooral aan de aansluiting en de ontsluiting van Oostende. Wat de derde vraag betreft lijkt die aanpak vanzelfsprekend, ware het niet dat je door dorpskernen moet bij momenten (soms ligt het dorp voor de badplaats; gaat dat voorrangstracé dan dwars door die dorpskern? De problematiek van Bredene is het doorgaand verkeer vanuit Bredene Dorp (en alle verkavelingen eromheen). Dat zou in principe via de Kustbaan kunnen, maar in de praktijk kiest iedereen voor de makkelijkere en snellere (stoplichten) oplossing via Bredene Sas. Met als gevolg het fuieffect en de onleefbaarheid van de Fritz Vinckelaan en vooral Buurtspoorwegstraat. Een andere problematiek is de mobiliteit tussen Bredene en Oostende, zeker voor zwakke weggebruikers. Voor fietsers én voor voetgangers zeer oncomfortabel én onveilig. Met het gekende knelpunt De Bolle, maar ook met de onveilige oversteekplaatsen richting Damiaan (voor en na de fietstunnel). En met de onveilige toestanden in het havengebied aan de Demeysluis en het hele havengebied. Hoofdoorzaak ligt op dit thema van doorgaand verkeer. Tussen Bredene en Oostende wordt er absolute prioriteit gegeven aan doorgaand verkeer. Maar voor die zone komt daar dan daar nog specifiek bij dat ook tram, bus en havenverkeer hun prominente plaats krijgen... Fietser en zeker ook voetganger komen daar absoluut op de laatste plaats. Vanaf de Spuikom tot aan de uitlopers van het Maria Hendrikapark. Voor mij en vele anderen een absoluut prioritair aan te pakken element in mobiliteits- en vervoersbeleid. In de marge: wat betreft dit laatste punt zijn er wellicht al vele studies, cijfers, ideeën en plannen. Maar wat betreft het mobiliteitsvraagstuk in Bredene zelf, doe ik opmerken dat er GEEN deftig materiaal is. Ik weet niet of het regionaal vervoersplan een extra impuls gegeven heeft qua studie, maar volgens mij dateren de mobiliteitscijfers in Bredene van 2015! Toch wel zeer bedenkelijk gezien de toenemende problematiek...
- In Gistel is het nog altijd een doorn in het oog dat doorgaand verkeer richting Jabbeke door ons centrum moet passeren. Niet enkel is daar een fietsstraat, maar ook verschillende scholen. Voor doorgaand verkeer is de baan frustrerend en het type voertuigen dat hier soms passeert is beangstigend (vrachtwagen met aanhanger, grote landbouwvoertuigen, ...). Een baan inrichten die het centrum passeert zou wenselijk zijn.
- IW naar Wenduine is afdoend ingericht geen opschaling naar RW gewenst. Traject vanaf de Vijfwegenrotonde naar De Haan is problematisch (Vijfwegenstraat en Bredestraat passen daarin NIET, onaangepaste wegen voor auto's + fietsers)
- Kaart met groene zones?
- Laat de bus 4 en 9 zoals ze rijden !
- minder lichten maar meer met (leuke) grote rotondes werken
- niet alleen tijdens de spitsuren maar de wegen naar de diverse winkelcentra te Oostende, Middelkerke, Bredene langsheen de schaarse steenwegen slibben nu al dicht zodat doorgaand verkeer in de groene zones onvermijdelijk is . daarenboven worden de bruggen over het kanaal Oostende Plassendale al intensiever gebruikt door zowel recreatieve -

als beroepsvaart met nog meer stilstaand verkeer tot gevolg. Voorstel om bijgevolg bij die drukke oversteekplaatsen (vb Gistelse steenweg) een extra brug te voorzien zodat het scheepvaartverkeer geschat kan worden alvorens door te varen en bijgevolg het verkeer minder hinder zou ondervinden.

- niet overdreven afsluiten aub
- Veiligheid gaat voor
- Veiligheid primeert voor elk weg gebruiker, wagen fiets of voetganger steeds gescheiden houden tot maximaal weg confort zonder ongevallen!
- verkeer werven uit de groene zones is niet realistisch afritten autosnelweg: hier en daar wel erftoegangen (historisch gegroeid), ook randparkings moeten toegankelijk zijn
- Via de Kromme Elleboog rijden velen richting Leffinge, maar slaan dan voor het dorp af naar de Fleriskotstraat, om zo naar het winkelcentrum van Middelkerke (site Colruyt/Euroshop) te gaan
- Vlotte verbinding maken en roterende of randparkings aanleggen op slimme plaatsen, zodat de centra's van de badsteden niet doorkruist dienen te worden.
- Vooral het doorgaand zwaar vervoer is een groot probleem
- Vraag 1: de 'groene zone' op dit plan zou mogelijks/idealiter wel verfijnd kunnen worden op basis van extra criteria (cfr. E40 - bij uitstek bedoeld voor doorgaand verkeer maar in groene zone?). Vraag 3: er wordt dan bedoeld: inrichten met twee vakken in elke richting?
- We hebben geen aangepaste lijn vervoer in nieuwpoort stad er zijn te weinig opstapplaatsen voor de mensen voorbij de markt is het openbaar vervoer te ver vooral voor ouderen en mindervaliden in middelkerke hebben ze de kleine lijn bussen die op aanvraag een dienst verlenen in nieuwpoort niet je kunt dus je auto niet wegdoen of je zit gevangen thuis En de mobile dienst is voor velen ook een probleem ...
- Wegen van de afrit naar de badplaats moeten voldoende capaciteit hebben om toerisme het hoofd te bieden.
- wij zien geen groene zone op de kaart vraagstelling is onduidelijk en verwarrend
- zeker de sluiptwegen moeilijker maken
- Zonder doorgaan verkeer: is : geen leveringen enz ...
- Zoveel mogelijk rust brengen in de groene zones, welzijn van mens en dier en onze fel begeerde natuur

16.3 Fiets

- Fietsen moeten zoveel mogelijk fysiek van zwaar verkeer gescheiden worden. Er moet vooral aandacht zijn voor kruispunten (dodehoekongevallen). 2) Het bestaande fietsnetwerk is toereikend (toerisme). 3) Niet de breedte van de fietspaden is een pijnpunt, wél de verkeersdiscipline van de gebruikers. Traditionele (tragere) fietsers worden vaak van het fietspad weggedrumd door eBikers, bakfietsen en 'would-be flandriens'.
- 1° Oppassen met onteigening: erg onpopulair en schadelijk voor draagvlak. 2° Fietspaden zo breed mogelijk: geen absoluut gegeven, er moet rekening worden gehouden met andere bestemmingen van ruimte. Bovendien moet er op fietspaden een beperking van snelheid worden ingesteld. De hoge snelheden van speedpedelecs (dikwijls opgedreven) wordt erg onaangenaam ervaren door alle andere fietsers. 3° Onverharde fietspaden OK maar oppassen met ongebreideld nieuwe recreatieve fietspaden (ook onverhard) door duingebied of beschermde natuurgebieden.
- Alle aandacht naar een fietsinfrastructuur ten koste van voornamelijk trage autowegen. Waar kan in de open natuurruimte de wegen niet verdichten met asfalt noch beton. Voorkeur verharde met dolomiet of gelijkwaardig materiaal
- autoroutes herbestemmen tot fietsroutes > laat nog wat plaats voor de auto, niet iedereen fietst
- bedrijventerreinen KMO's aansluiten op fietsnetwerk in minder zinvol gezien het bestemmingsverkeer voornamelijk vrachtgerelateerd is en ook bestelwagens betreffen specifiek gericht op laden/lossen. Wat verstaat men onder niet verharde van fietspaden? Ik begrijp dat niet overal beton moet liggen maar wel dat comfortabel kan gefietst worden voor de niet recreatieve fietser die dagelijks de fiets gebruikt voor woon-Werk verkeer. De ervaring leert dat grint telkens putten maakt en moet bijgevoerd worden.
- De Groen 62 (Oostende-Torhout) verlichten met lage verlichting op zonne-energie, die aanslaat bij beweging (bestaat reeds elders!)

- De groene 62 is een belangrijke fiets-as voor de regio. Het grootste stuk daarvan is aangebracht in half-verharding. Anno 2023 is dat niet langer aangepast aan de fietsen waarmee we vandaag rijden. Ik denk daarmee aan de bakfietsen (zwaardere lading), elektrische fietsen en speedpedelecs. Bij droog weer zorgt het voor enorm veel stof, bij nat weer is de fietsverbinding een moddelpoel wat het ook onveilig maakt (valpreventie). Daarnaast heeft het een niet te onderschatten impact op het onderhoud en hoge slijtage van het fietsmateriaal. Deze fietsverbinding zou absolute prioriteit moeten hebben om de gemeente en regio te ontsluiten. Zeker gezien de nabijgelegen N33 geen veilig fietspad heeft als alternatief!
- De meeste fietspaden voldoen niet aan de vooropgestelde normen qua breedte. Verlichting is noodzakelijk, echter moet deze dynamisch zijn. Bedrijfsterreinen zijn absoluut niet afgestemd op de behoefte, zijnde fietspaden en gedegen openbaar vervoer!
- De N9 (Bredene - Strooiënhaan) heeft nu geen afgescheiden fietspad. Maar is een fietspad daar wel nodig ? Richting De Haan-Blankenberge kun je via de Sluizestraat - richting Brugge kun je via binnenwegen over Stalhille en Houtave (of langs de vaart). Richting Zuienkerke is inderdaad een probleempje ... Moeten we fietsers niet meer begeleiden naar de "tragere" wegen?
- de verschillen met de speedelecs op de fietspaden is te groot om veilig verkeer (zeker bij veel verkeer) te garanderen snelheidsbeperking voorzien in verkeersdrukke zones
- Er mag geen hinder zijn tot werkverkeer globaal ; ook niet tegenover de mensen die geen fiets kunnen besturen wegens letsel dienen hun werk te kunnen vervoeren buiten uren openbaar vervoer...
- er moet wel een duidelijk onderscheid gemaakt worden in de verschillende types van fietsverkeer en er moet daarmee rekening gehouden worden in de uitvoering
- Er zijn meer en meer problemen met (te) snelle fietsers: speedelecs en koersfietsen
- fietsen moet veiliger kunnen, maar de term Koning Fiets mag geen bovenhand nemen
- Fietsers en mindervalide wagens hebben nog steeds op verschillende plaatsen problemen
- fietspaden beter in orde houden
- Fietspaden die niet verhard zijn zijn vlug moeilijk bereikbaar
- Geen bijkomende fietspaden doorheen polders/weidevogelgebieden. Indien (onverharde) paden gelegd worden langs open water (bvb put van Vlissegem) dienen die visueel volledig gescheiden te zijn van het water (met hier en daar kijkwanden) omwille van de verstoringgevoeligheid van watervogels.
- Het aanleggen van fietspaden vergt soms onteigeningen, maar soms ook bijkomende inname van de berm zonder onteigeningen. Zeker als deze gelegen zijn grenzend aan natuurgebied is een grotere inname soms onbespreekbaar met ANB of vergt veel compensatie als ze dan toch akkoord gaan met inname. Ook het vergunningenbeleid zou vlotter moeten kunnen (bv opmaak archeologienota's zorgt ook voor enorm veel vertraging)
- Het fietsen veiliger en aangenamer maken zal ongetwijfeld leiden tot meer fietsgebruik en het gemotoriseerd verkeer terugdringen
- Hoe meer fietspaden, hoe beter
- Huidige autoroutes veranderen in fietsroutes moet wel, ook financieel, haalbaar zijn.
- Ik ben voorstander van fietsmobiliteit, voor de duidelijkheid. Gescheiden fietspaden zijn zeker niet overal nodig. Gemengd verkeer is op zich niet problematisch. Fantastisch dat weerhouden zou worden dat autoroutes herbested worden. Ik kan een lijstje met voorstellen in die zin aanreiken, bijv. kust'snelweg' naar 1 rijvak overal. Ook een aantal doorgangswegen kunnen smaller, met ruimte dan voor veilige, gescheiden fietspaden. Ik zou geen schoolroutes veilig maken, wel schoolomgevingen. Veilige fietsroutes tout court zijn belangrijk. Die moet je identificeren (kleur, bewijzing). Die routes mogen ook iets langer uitvallen dan het (gescheiden) fietspad langs hoofdwegen, niet teveel langer en dan zeker zonder ontbrekende schakels en met veilige oversteken (met voorrang fiets!).
- jullie zijn nog een belangrijke participant vergeten nl "de voetganger" - die moet meestal gebruik maken van de smalle fietsroutes
- maak fietspaden mooi verhard zodat het aangenaam rijden is, van het hemelwater op en voer het naar plaatsen waar het mooi in de grond kan indringen.
- Niet verharde fietspaden: voor senioren iets moeilijker
- nu zegt men dat fiets paden een minimum breedte moeten hebben om als veilig te voldoen; dit is een lachertje want de meeste fiets paden als die al bestaan voldoen hoegenaamd niet aan de norm. om dit te realiseren zal er moeten onteigend worden of zoeken naar haalbare naar alternatieven voor het auto verkeer in de stad; nu schildert men een witte dijs op de weg endaar moeten fietsers zich veikug voelen
- Onverharde fietspaden verminderen het fietsgebruik voor dag dagelijkse verplaatsingen.
- Ook aandacht voor veilig fietsverkeer in woonkernen nu er meer en meer met speedpedelcs gebruikt worden.

- streven naar brede fietspaden waar nodig heen en terug(om breed te kunnen gaan en plaats te besparen) in rode asfalt.
- voor alle types fietsen ; als daarmee de bakfietsen worden bedoeld ok, maar hopelijk toch geen onderscheid tussen heel snelle fietsen en andere. Fietsen moet geen koers worden.
- voor niet verharde fietspaden periodiek onderhoud voorzien
- vooral de bestaande fietspaden optimaliseren, verbeteren
- Vooral de polderwegen autovrij maken. Ze worden nu als sluiptwegen gebruikt! Fietssnelwegen ja maar niet ten koste van meer verharding. De breedte van de fietspaden hoeft niet steeds 4m te zijn!
- We weten allemaal dat de bestaande fietspaden er veelal onverzorgd en gevaarlijk bij liggen. Waarom nog al die (laattijdige) interesse ??
- Wegen versmallen en hierdoor snelheidsbeperkingen verkrijgen, eerder dan onteigeningen. Fietspaden aanleggen met een minimale inname van onze natuur(duinen)
- Werk maken van een goede fietsroute voor snel fietsverkeer langs de kust
- Zeker in de kustregio
- Zo veel mogelijk veilige fietspaden zijn uiterst belangrijk, maar dienen op de juiste manier gebruikt te worden. In de regio is er ook veel overlast van toeristisch fietsgebruik en "wielerterroristen" die zich alles permitteren. Als voorbeeld is er een nieuwe fietsstraat in de PietVerhaertstraat te Oostduinkerke, maar blijven groepen van fietsers in het midden van de (parallele) Polderstraat rijden. Er is heel weinig respect voor de lokale bevolking die zich dikwijls ook met hun voertuig moet verplaatsen. Voor fietsers zijn er allerlei alternatieve routes, voor wagens minder en minder, wat ook een impact heeft op de lokale economie.

16.4 Openbaar vervoer

- "ZE" hebben onze tramhalte in Lombardsijde dorp "Afgepakt" Wie heeft daarover beslist denk je ???
- 1ste vraag: idealiter met elektrische deelfietsen maar is duur om als lokaal bestuur te organiseren en vergt heel wat organisatie 2de vraag: niet realistisch voor oudere bevolking of schoolgaande jeugd, zou wel kunnen als extra lijn/rit die zorgt voor sneller transport via openbaar vervoer
- Bescherming tegen diefstal
- De bus laten wachten op de trein...
- De Lijn heeft hier veel werk. Kijk naar het buitenland. Je kan daar veel makkelijker met fiets op tram. Dit zou ook met de kusttram moeten kunnen. Zelfs met ophangsystemen achteraan bussen lukt dit (zie Zwitserland).
- deelfietsen : zorg ervoor dat we niet in een situatie terecht komen zoals met de elektrische steps : onervaren fietsers (elektrisch) en achterlaten fietsen om her even waar
- Deelfietsen blijken niet altijd een goede oplossing te zijn. Reguliere en rechtstreekse buslijnen zijn een noodzaak voor de minder mobiele bevolking (jong en oud) die weinig alternatieven hebben buiten de tram. Als voorbeeld de busverbinding tussen Nieuwpoort-Bad en Veurne die heel beperkt en heel lang zijn (bus 69 via Nieuwpoort-Bad). Daarnaast zijn verkeerslichten aan elke tramoversteek wel erg overdreven, en zorgen voor onnodige frustraties, wachttijden, opstoppingen en vervuiling. Op vele plaatsen in binnen- en buitenland rijden trams in en buiten de stad, en worden geen verkeerslichten aan ieder kruispunt geplaatst.
- deelfietsen zijn niet echt nodig in toeristische centra. daar heb je fietsenverhuurders alleen daar waar er veel woon/werk verkeer is
- deelvraag 1 hoe zou dit in de praktijk gebeuren , los van het enkel bestaand treinstation te Oostende in onze regio ??? Zullen deze elektrische deelfietsen ter beschikking gesteld worden? ik beschik nog over een klassieke fiets en bijgevolg doe er 15 minuten langer dan een elektrische fiets over maar een halfuur fietsen in weer en wind naar een reguliere buslijn , houdt de facto in dat ons dorp NIET meer zou bediend worden door een reguliere buslijn. Deze stelling is te gek voor woorden en stemt niet overeen met 5 van de strategische doelstellingen. Met andere woorden , het station Oostende zal dus enkel nog met de fiets bereikbaar kunnen worden vanuit Snaaskerke en dat voor de eerstvolgende 10 a 30 jaar ???
- Een degelijke elektrische fiets kost al gauw een flink kapitaal. Beveiligde fietsenstallingen zijn onontbeerlijk als men de combinatie fiets/openbaar vervoer wil aanmoedigen.
- een vlot openbaar vervoer, die goed koop en veelvuldig rijdt zodat je het kiest boven de auto.
- En gratis deelfietsen voor inwoners!

- Er moet nog een beter verbinding komen in het nieuw vervoersplan tussen Bredene en vuurtorenwijk. 600 meter van de ene bushalte naar de andere bushalte is voor senioren een moeilijke opgave.
- Extra veilige (!) fietsenstallingen zijn zeker een must. Fietsveilig maken van steden is belangrijk. Amsterdam is een mooi voorbeeld van een fietsvriendelijke stad
- fietsenstalling met voldoende veiligheid .. (diefstal, vandalisme, ...)
- Fietsstallingen niet aan alle bushaltes maar wel aan dichte woonkernpunten, maar wel met goede mogelijkheden om de fiets goed te sluiten.
- Fietsstallingen zijn een probleem - ik durf daar mijn "dure" fiets niet achterlaten ...
- Geen van de deel fietsen zijn elektrisch, dat is niet meer van deze tijd. Verder moeten de fietsstallingen overdekt zijn, op een natte fiets stappen werkt niet. Verder is het dramatisch gesteld met de voetpaden. Er wordt harder ingezet op fietspaden wat goed is maar als voetganger moet je gewoon op straat lopen in de meeste gemeenten en nog meer in de industriezones waar bovendien veel zwaar vervoer is, LEVENSGEVAARLIJK !!!!!
- het kan echter niet de bedoeling zijn dat uitsluitend een buslijn geïnstalleerd wordt wanneer de bestemmingen minstens een halfuur elektrische fietsen uit elkaar liggen gezien niet iedereen fietst (laat staan elektrisch fietst)
- Ik begreep niet waar de tweede vraag op doelde
- in de westhoek is het openbaar naar bepaalde steden of gehuchten gewoonweg een ramp . een halfuur elektrisch fietsen is 13 km in afstand wel een eind voor bepaalde kinderen of ouderen
- Ja als mindervalide zie ik alleen de raakvlakken waar de voet en fietspaden nog niet aangepast zijn ...in de binnenstad is er al veel verbeterd maar er zijn nog steeds plaatsen met een te hoge oprij afrij probleem
- Mooi als je nog mag fietsen...mensen met letsel kunnen dit niet maar zijn wel werkplichtig gelieve alternatieve optie buiten fiets te voorzien vermijdt discriminatie
- Niet enkel goede fietsstallingen, ook veilige. Niemand laat graag zijn dure elektrische fiets achter op een onbeschermde plaats.
- Niet iedereen heeft een elektrische fiets (reactie stelling 2)
- nihil
- trein en tram op elkaar laten aansluiten bijv. in De Panne waar nu 20 minuten gewacht dient te worden vooraleer de tram vertrekt.
- Wat met personen die niet meer kunnen fietsen ? Hebben ook recht op openbaar vervoer.

16.5 Auto

- Het openbaar vervoer vormt vooralsnog geen aantrekkelijk noch betrouwbaar alternatief in het woon-werkverkeer. 2) De auto zal in de toekomst sowieso een pak duurder worden, wat autodelen automatisch zal bevorderen. 3) De meeste kusttoeristen en tweede bewoners verplaatsen zich met de auto. In het toeristisch seizoen neemt de impact exponentieel toe.
- Alle centra van steden en gemeenten zone 30 maken! Rond de scholen fietsstraten aanleggen.
- Als de auto duurder wordt zal de modale burger het niet meer kunnen betalen. De rijkere mensen en zelfstandigen wel. Schept nog een grotere kloof tussen 'rijk' en 'arm'. (Dit heeft wel niet veel te maken met de bevraging, sorry.)
- Als ervaringsdeskundige , in de praktijk is autodelen niet haalbaar ikv woon werkverkeer gezien de uurroosters/ werktijden/ schooluren niet op elkaar afstemmen ! Welk netwerk aan laadpalen bestaat er in deze regio ? Zeer summier... Waarom de auto nog duurder maken terwijl veel mensen afhankelijk zijn van hun persoonlijk voertuig ikv hun basismobiliteit omdat het openbaar vervoer tekort schiet en voortdurend wordt afgebouwd. Quid met de boodschappen doen met fiets en bus ?
- auto duurder maken heeft volgens mij weinig zin als de mentaliteit niet mee wil. Als er goede alternatieven zijn zal het gebruik van bv de fiets verhogen.
- Auto is al duur en zal enorm veel duurder worden bij overstap naar elektrisch
- auto is allang meer dan duur genoeg
- Autodelen is eerder goed voor grotere steden, waar mensen minder vaak de auto nodig hebben. Auto duurder maken gaat enkel maar ten koste van mensen die niet makkelijk via het openbaar vervoer kunnen verplaatsen (bvb door shiftwerk) en dit zijn meestal al lagere inkomens.

- De auto duurder maken is terug een manier om structurele ongelijkheid te vergroten. Waarom niet openbaar vervoer goedkoper maken of meer premies en stimulatie voor fietsgebruik?
- De auto wordt te dikwijls bestraft terwijl men maar een gedeeltelijk beeld heeft van de gebruikers. Niet iedereen werkt op fietsafstand, niet iedereen kan zich een elektrische wagen permitteren. Wat met de personen die verschillende verplaatsingen moeten maken op de dag, die materiaal moeten meenemen, die 's morgens heel vroeg moeten vertrekken en 's avonds heel laat thuis komen? Wat met minder mobiele of oudere mensen die moeilijk kunnen fietsen of kilometers kunnen wandelen in weer en wind. Men wil de auto bannen, maar er zijn te weinig valabele alternatieven in de regio. De overlast in deze regio is vooral op (beperkte) spitsuren rond scholen en bedrijventerreinen, maar is bovenal een probleem tijdens het weekend en het vakantie seizoen. Misschien moet daar eens over nagedacht worden ?
- De fiets en de bus voorrang verlenen in de verkeersafwikkeling = te gevaarlijk
- De verkeersdrukte in Oostende is op bepaalde tijdstippen enorm. Door de slechte busverbindingen, niet afgesteld op de drukte en de einde van de werktijden, schooluren, nemen nog te veel mensen hun persoonlijk voertuig. Ikzelf geraak op geen enkel manier met het openbaar vervoer van Snaaskerke op mijn werkplaats, de Luchthaven van Oostende. Ik gebruik de fiets soms, maar meestal de auto, omdat het niet anders kan.
- Die eerste doelstelling overstijgt duidelijk het niveau van een regionaal vervoersplan. Dit is een Europese opdracht. Autodelen bevorderen als lokale overheid = zeker belangrijk. Wat betreft de auto heb ik niet het gevoel (weet niet zeker) dat kostprijs een factor is... Kiezen voor de auto is toch ook sterk gewoonte, gevoel, status,... Als je de impact van de auto wil bannen, moet je structureel ingrijpen op die gevoelsmatige meerwaardes (brengt me het snelst van A naar B, houdt me warm en droog, geeft me status, ...). EN de alternatieven kunnen niet genoeg ondersteuning krijgen natuurlijk.
- een auto is bij uitstek duurder dan het openbaar vervoer en de fiets, maar er zijn mensen die momenteel altijd de auto moeten gebruiken in functie van werk- en leefomstandigheden
- Een beter aanbod van bushaltes in Bredene kan de inwoners stimuleren om meer het openbaar vervoer te gebruiken.
- eerder het openbaar vervoer goedkoper maken ipv de auto duurder te maken
- eerder openbaar vervoer goedkoper maken (cfr. laatste vraag)
- Fietsen en bussen voorrang geven afhankelijk van de plaats, binnen de bebouwde kom is dit zeker een goed idee. De auto is al duur genoeg, het is belangrijker op een positieve manier te stimuleren
- Geen discriminatie tussen mobiliteit ...dit is geen luxe maar een recht van iedereen
- Gratis openbaar vervoer zou een makkelijkere overstap kunnen zijn, als vervanger van de auto voor zoverre de bereikbaarheid gunstig is van en naar het werk.
- grotere en zwaardere voertuigen moeten kunnen indien deze ecologisch kunnen gemaakt worden.
- Het is toch niet de bedoeling dat men verschillende categorieën inwoners creëert. Groen zijn moet ook zijn grenzen leren kennen.
- het moet haalbaar blijven om met een auto te kunnen rijden. geen discriminatie op dit vlak Niet alle mensen werken dicht bij huis, en kunnen openbaar vervoer gebruiken voor woon-werkverkeer, kinderen ophalen...
- Het openbaar vervoer goedkoper maken.
- Het openbaar vervoer is geen zekerheid meer momenteel: door stakingen
- Het openbaar vervoer voelbaar goedkoper maken dan de auto ! Bijvoorbeeld: met gezin op de trein: rijden met de auto is goedkoper. Dus bijvoorbeeld gezinsticketten?
- In onze landelijke streek is de auto een belangrijke speler. In een agglomeratie ligt dat anders
- Laatste stelling is erg vreemd. De auto gebruiken is namelijk nu reeds (veel) duurder dan fietsgebruik. Een goede zaak is om natuurlijk het openbaar vervoer (vooral treingebruik) goedkoper te maken, maar dat zal allicht gepaard gaan met zwaardere subsidiëring (wat op zich ook een kost is voor de gemeenschap).
- laatste vraag: enkel nuttig als er voldoende en regelmatig openbaar vervoer is, ook in de dorpskernen!
- Met de komst van elektrische autos is de nood aan snelle laadpalen hoog. Wat betreft lichte gem is op dat vlak echt een tekort. De installatie van laadpalen beperkt zich nu vooral tot de grote steden. Het is belangrijk dat mensen ook dicht bij huis makkelijk kunnen laden.
- NEE: Maak het openbaar vervoer maar eerst goedkoper. In de plaats van om de haverklap een prijsstijging aan te melden
- Niet auto duurder maken maar openbaar vervoer goedkoper. Verkeerspunten veiliger maken met respect voor zowel auto, fietser of voetganger.
- Openbaar vervoer afstemmen op noden

- Openbaar vervoer gratis, 50 % betaalt nu al niet. En er kan dan bespaard worden op de lonen van de controleurs
- Privé zowel professioneel zullen auto's noodzakelijk blijven Wij doen niet mee aan die milieu hysterie
- Sowieso zal het autorijden afnemen wegens te duur
- Too little too late - autodelen moet worden opgeschakeld, teveel mensen hebben een tweede wagen omdat het autodelen naar industriële zones gewoonweg niet bestaat. Verder gaat de lease/ salarisauto met dit huidige fiscale systeem NOOIT mensen stimuleren om te kiezen voor andere vervoersmogelijkheden!
- van de boot of de trein naar een winkelketen zal altijd met vrachtwagens gebeuren voor stedelijke gebieden kan er een degelijk openbaar vervoer uitgewerkt worden ; voor plattelands gebieden niet en om dan het auto rijden duurder maken is een maatregel die kant nog wal raakt
- verminderen goederen vervoer over de weg is afhankelijk van de verhoging van de flexibiliteit van transport per spoor en over het water
- Voor mensen met een beperkte mobiliteit (personen met een beperking) is het openbaar vervoer, de opstapplaatsen, ... helaas niet toegankelijk. Als de auto duurder wordt gemaakt, kunnen die mensen nergens meer heen.
- Zoals reeds vermeld ben je een duts als je heen eigen vervoer hebt hier in Nieuwpoort door een auto panne 2 weken geen eigen vervoer gehad dan weet je pas dat je niet meer buiten kan
- zorg voor een goed, vlot en goedkoop openbaar vervoer zodat we de auto laten staan. zorg dat de bedrijven niet onnodig rondrijden, ik deed 40 jaar terug 10km per dag met 2 in een camionette en 5 jaar terug deed ik nog hetzelfde werk maar nu 150 km per dag rondrijden met een camion. het waren werken bij mensen thuis. mijn collega's van de andere kant van de provincie kwamen hier dat werk uitvoeren.
- Zorgen voor een beter en goedkoper openbaar vervoer (betere frequentie en bereikbaarheid)

16.6 Parkeren

- Auto uit centra mijden
- Autovrije winkelstraten bevorderen !
- Belang van een goede combinatie tussen randparkings en openbaar vervoer. Een mooi voorbeeld daarvan is Amsterdam. Bij het parkeren buiten de stad kan je voor €1 onbeperkt gebruik maken van het openbaar vervoer in de stad. Voor onze regio is het verder uitbouwen van verbindingen naar de kusttram ook een belangrijk punt.
- Carpoolen werkt niet, alle studies wijzen het uit, de mens is een egoïst en wil onafhankelijk handelen
- deelvraag 1 belachelijk voorstel voor diegenen die niet in Oostende wonen en nu al gebrek hebben aan openbaar vervoer om naar station te gaan. Voorbeeld meegemaakt op 3 februari 2023: ondanks in bezit van 10 rittenkaart NMBS en meeting te Brussel met vertrek trein om 10.42 uur en terug tegen 15.00, heb ik liefst 17 euro moeten betalen op de parking nmbs te Oostende bovenop mijn kostprijs treinticket. In tegenstelling tot fiets en openbaar vervoer met talrijke vertragingen, duwt men de mensen richting persoonlijk voertuig. wat bedoelt men met eenvoudiger maken met deze deelvraag 2 . Park en ride te Oostende is reeds jaren niet meer toegankelijk aan het station wegens de lijn , taxi's en werken. Schandelijk, te meer dat iemand ophalen /afhalen gebeurt omdat deze persoon bagage bij zich heeft deelvraag 3 op voorwaarde dat er shuttle busjes constant rijden tussen centrum en gratis randparking
- Dit is volgens mij niet te doen voor de oudere bevolking
- eens denken aan mindervaliden te weinig parkeerplaats
- en wat dan met de reeds bestaande infrastructuur van parkings onder de grond die miljoenen hebben gekost?
- Het is onbegrijpelijk dat men blijft dure , eventueel ondergrondse , parkings aanleggen IN een stadskern.Dat zuigt de auto's door de straten er naar toe
- Het parkeerbeleid is er in de meeste steden en gemeenten enkel op gericht de kassen te spijzen. Het is hypocriet te stellen dat duurzaamheid hierin een rol speelt. Om over het aspect 'ontharding' nog maar te zwijgen...
- Het parkeren duurder maken zal enkel de beheerder van de parking, Stad of privaat, rijker maken. En bij vernieuwing van de straten wordt er altijd minder parkeergelegenheid voorzien, niettegenstaande er meer auto's in omloop komen, dit door slechte en prijzige openbaar vervoer

- Inderdaad, geef de mensen een interessantere keuze, en ze zullen waarschijnlijk verder (en goedkoper) parkeren. "Nudging" in plaats van verplichting. Wie weet zal het ook de overlast in de SIMLI wijk verminderen, waar het iets goedkoper parkeren is dan in de winkelstraten, en het dus overvol staat tijdens weekends en vakantie.
- Kernen van steden moeten op zijn minst autoluw gemaakt worden
- Meer parkeerruimte voorzien rond het winkelcentrum. Grootwarenhuizen bezoeken met de fiets is moeilijk haalbaar als je veel nodig hebt. Daarom parking voorzien voor inwoners enkel betalend tijdens de zomermaanden wanneer het druk is.
- niet alleen randparkings voorzien. ik ben zelf lichtgehandicapt, kan niet ver stappen. Van Leffinge naar Oostende gaan met openbaar vervoer is bijna onmogelijk. Ook met de wagen op een randparking gaan staan is niet mogelijk. Ik moet steeds te ver stappen of ik moet een taxi nemen
- Nieuwe Randparkings: ongebruikte ruimte beschikbaar?
- Problematiek van kustgemeentes is zeer specifiek. Parkeerdruk in Wenduine van verblijfstoeristen uit Blankenberge (die de wagen bvb 14 dagen gratis in Wenduine parkeren en dan de tram naar Blankenberge nemen; problematiek Harendijke) is zeer groot. Afstemming van parkeerregimes is noodzakelijk (bemerkt Blankenberge is andere verkeersregio).
- Randparking met bushalte om in de stad te raken. Ander heeft een Randparking geen nut.
- Randparkings en dan gratis, binnen het kwartier, met de bus naar de kern van de stad.
- Randparkings met vlotte verbinding naar de kernen
- Randparkings moesten al veel eerder aangelegd worden. Nu zo goed als te laat wegens bebouwing waardoor geen ruimte voor randparkings.
- Randparkings: gratis vervoer van randparking naar kernen.
- Rekening houden met minder mobiele personen
- Stelling 3: zoals in buitenland, randparkings tegen klein vergoeding met pas/kaartje voor gratis shuttlevervoer naar de binnenstad(compacte bussen)
- stop met de auto te verketteren
- Vanaf randparkings zul je dan wel een laagdrempelig openbaar vervoer naar de stad / centrum nodig hebben
- Vanuit Gistel duurt het een uur met de bus of (elektrische) fiets om in Brugge te raken, met de auto een half uur. Tarieven verhogen zal mensen niet overtuigen om over te schakelen.
- Vergeet ook hier niet de personen met beperkte mobiliteit, personen met een beperking, ... die omdat het openbaar vervoer, de opstapplaatsen,... niet toegankelijk zijn, gebruik moeten maken van een auto.
- wanneer er maatregelen genomen worden ter afstraffing van het bezit van een auto moet daartegenover onmiddellijk maatregelen geplaatst worden voor het optimaliseren van het openbaar vervoer (bereikbaarheid en stiptheid)
- Zorg dat de parkings bij stations goedkoop zijn voor mensen die het openbaar vervoer gebruiken. Maak parkeren in de stad duurder voor bezoekers.
- zorg voor een goed openbaar vervoer, goedkoop en vlot.
- Zware inkopen voor ouderen en minder validen... De fiets en openbaar vervoer dienen niet tot slepen van zware lasten voor boven vermelden

16.7 Vrachtwagenparkeren

- deelvraag 1 tenzij voor laden en lossen en wat als het een bouwbedrijf betreft ? deelvraag 3 ; in analogie met die voor personenwagens of betreft het een afgebakend gedeelte . Dus grotere oppervlakte nodig met nog meer verharding en dan de vraag voordien stellen of fietspaden moeten verhard zijn ...
- Er komen genoeg en voldoende uitgeruste vrachtwagenparkings, die ook goed bereikbaar met de bus. = busregeling niet om de twee uur een bus
- er moet ook ruimte voorzien worden voor laden en lossen nabij bestemming + handhaving
- Groter en kleiner transport moeten beter op elkaar kunnen inspelen, maar niet alle zware transport kan vermeden worden.

- Het idee is goed, maar opnieuw te beperkt. Vrachtwagens zijn ook nodig om winkels te bevoorraden, om werven te bedienen, enz. Bestelwagens zijn essentieel voor zelfstandigen om hun beroep uit te oefenen (loodgieters, allerlei depannage- en leveringsdiensten...) Deze groep van mensen heeft het ook steeds moeilijker met (tijdelijk) parkeren, obstakels, rondpunten,...
- Het is schandalig dat de vrachtwagensbestuurders nog steeds niet beschikken over goed uitgeruste parkings met alle hedendaagse faciliteiten.
- Ik vraag me af of het nut heeft vrachtwagenparkings in te richten die goed bereikbaar zijn met de bus, meestal dienen de vrachtwagens tot bij de handelaars te geraken om goederen te lossen
- maar dan moeten die vrachtwagenparkings wel goed bereikbaar zijn met de bus, niet enkel tijdens het spitsmoment, maar ook op andere tijdstippen van de dag (vroeg ochtend, laat 's avonds)
- minder vrachtwagens op de weg is minder parkeerplaatsen nodig voor vrachtwagens
- Ook fietsstallingen voorzien aan vrachtwagenparkings
- Stelling 3: die zijn er nog onvoldoende! In Gistel kunnen chauffeurs uit eigen stad een parkeerkaart (per jaar) kopen om in industriezoen te overnachten (verbod voor ander vrachtwagens 's nachts, die zouden naar speciale parkings kunnen
- Vooral vrachtwagens van meer de 3T vormen in de kernen een steeds groter probleem.
- vrachtwagenparkings die bereikbaar zijn met de bus en fiets
- Vrachtwagenparkings hebben een (te) groot ruimtebeslag en lijken ook een beetje absurd: alles is tegenwoordig 'just in time', camions moeten dan toch vooral rijden, met uitzondering van voldoende rustplaatsen voor internationaal vervoerders maar die moeten voorzien worden op de Europese snelwegen
- Vrachtwagens horen enkel in de kernen voor het uitvoeren van leveringen en werken, anders niet
- vrachtwagens in de kernen hoeven niet te parkeren maar moeten wel kunnen laden en lossen dicht bij hun bestemming.
- Vrachtwagens langs de wegen en in de dorpskernen zijn lelijk en gevaarlijk
- Vrachtwagens niet, wel bestelwagens
- Vrachtwagens ook 's nachts weren uit de kernen. Veel vrachtwagens blijven 's nachts draaien om systemen te laten werken. Dat zorgt voor hinder bij omwonenden en is slecht voor het milieu
- vrachtwagensparkings goed bereikbaar met de bus ? Terwijl de Lijn weigert om landelijke gebieden verbindingen aan te bieden en er zelfs regelmatig agschafft
- Vrachtwagenverkeer zwaar tonnage verplicht beperken in de binnenstad ; kleinere camionettes inleggen met groene motor.
- waar gaan we de parkings buiten de stad aan leggen openbaar vervoer moet dan 7 O P7 24 uur paraat zijn anders loopt het verkeerd ;
- Weet je wat ? Ik denk niet dat vrachtwagens voor de show en de leute zomaar hun kamion in 't stad zullen parkeren. Tenzij ze er MOETEN goederen leveren, herstellingen uitvoeren, grondwerken doen, enz....
- wij hebben dat pakje dat we bestelden niet morgen nodig, zorg dat er minder vrachtwagens nodig zijn en dat ze vol rijden.

16.8 Logistiek

- 2 vragen niet ingevuld. Je vergeet naast Zeebrugge Oostende te vernoemen als zeehaven Het gaat in de vervoersregio om ZEEBROOS.
- Bij de eerste stelling (bevaarbaarheid waterwegen): Estuaire vaart (over zee) tussen havens zeker positief. Verbreding van bestaande waterwegen of zelfs nieuwe bevaarbare waterwegen absoluut onwenselijk gelet op de talrijke conflict situaties.
- de kusttram vervangen door een eigen bedding met elektrische bussen in alle vormen om meer flexibel te kunnen inspelen op de vervoersvraag en ook (kleine) uitwijkmogelijkheden te hebben weg van de bedding (uitwijken naar een shoppingcentrum, groot kantoren complex, strand, ...)
- De piste van de Kusttram een logistieke rol laten opnemen is interessant. 's Nachts zou de Kusttram hiervoor ingezet kunnen worden zonder hinder te veroorzaken.

- Die eerste doelstelling is alweer boven het niveau van een regionaal vervoersplan.. Zijn ook van die vanzelfsprekende zaken.. Valt me op dat die weerhouden zijn. Ik ben keihard tegen het feit dat luchtverkeer een vervanger zou zijn voor wat via zeevaart niet lukt... Wat mij betreft kan de luchthaven van Oostende morgen dicht. Die luchthaven neemt enorm veel ruimte in beslag voor een marginaal nut op vlak van economie en mobiliteit. Het is eerder omgekeerd; het stoppen van de luchthaven van Oostende zou enorm veel maatschappelijke meerwaarde kunnen betekenen inzake ecologie, natuur, recreatief groen en ook een stukje mobiliteit.
- Een aantal pistes kunnen 'onderzocht' worden maar daarbij moet men naar het volledige plaatje kijken: niet enkel de mobiliteit en economie mag voorop staan. Ook ander elementen moeten zorgvuldig afgewogen worden zoals o.m. landschap, natuur en milieu, ... Ten koste waarvan!?
- en nu gaan we het vliegtuig inschakelen terwijl een mens het verwijt krijgt dat zijn ecologische voet door vliegen te groot is een grote uitdaging voor het spoor , een dure aangelegenheid en moeilijk te realiseren goederen e personen treinen op dezelfde spoorlijnen
- Financiële haalbaarheid van dit alles??
- Geef maar "advies" ! 't zal toch niets uitmaken !!
- Kustram EN BUSHALTES TOEVOEGEN
- kusttram is nu een te traag vervoermiddel om een efficiënte logistieke rol te spelen
- Logistieke rol van de kusttram ?
- Luchthaven Oostende afvoeren, we zitten op 120 km ban Zaventem en die luchthaven kost de belastingbetaler alleen maar geld, ongeoorloofde subsidiëring met geld van de onnozele burger die snel, snel via Tui naar Spanje wil, we zijn knettergek in dit land, hoe dom. De kusttram is buiten de schoolvakanties en een paar piekuren 3/4 leeg, efficiëntere inzet door deels goederen mee te geven lijkt de te bewandelen weg.
- maar was is dat dan feitelijk de kusttram een logistieke rol laten opnemen ?
- ook bemande vaart kan deelvraag 3 is te belachelijk voor woorden ??? Ik dacht dat Oostende ook een zeehaven is en beter met Zeebrugge in kader van estuaire vaart kan samenwerken ipv met de luchthaven . grootste vervoer op de weg van de havens betreft vracht/container/ stukgoederen pijpleidingen ondergronds/bovengronds in deze regio ipv Zeebrugge voor wat?
- Progressief werken en plannen
- Voor mij zijn luchtvaart en zeevaart gescheiden systemen met weinig overlappingsen. Indien snelheid noodzakelijk primeert dan is de keuze luchtvaart voor de hand liggend, maar er is dringend behoefte aan de ontwikkeling van brandstof obv duurzame energiebronnen vb omzetten CO2 naar kerosen met hernieuwbare energie
- vooral onze luchthaven maximaal benutten
- Zeevaart promoten, zeker, maar dan wel met een VEEL strengere wetgeving rond vervuiling.

16.9 Veiligheid

- de zwakke weggebruiker verdient maximale bescherming
- deelvraag 2 ondertunneling met gescheiden stroken ook voor voetgangers
- Dit is een 'en-en' verhaal ; geen 'of-of'... De vraag zou hier moeten zijn: wat mag de veiligheid van de voetganger of fietser kosten?
- Een campagne voeren waarbij er op gewezen wordt dat IEDERE weggebruiker moet opletten en aan de verkeersregels houden.
- en gewoon reeds: zorgen voor een goed wegdek voor fietswegen. bvb ik neem nogal eens de duinenweg en andere wegen om naar Oostende te fietsen. Er zijn verschillende plekken waar het wegdek slecht werd hersteld en veel putten/bulten voorkomen of vooral aan de zijkanen (rechts, waar je verondersteld wordt te fietsen) waar het wegdek is gebroken/gebarsten.
- Fietstunnel of fietsbrug zeer goed ... maar betaalbaar ?
- het ganse plaatje zal ongelooflijk veel centen kosten die er nu al niet zijn om de bestaande infrastructuur te onderhouden
- Hou de fietser scherp maar AUB verbiedt de kleine brommertjes van het fietspad, ergerlijk en gevaarlijk

- is het niet spijtig dat we dergelijke zaken nog in vraag durven stellen?
- Maatvoeringen die in het Vademecum fietsvoorzieningen (bvb fiche D3) als minimum voorzien zijn kunnen leiden tot niet aanvaardbaar ruimtebeslag waar kwetsbare natuur aanwezig is of waardevol landschap
- Nihil
- Ook vaak hindernissen op voetpad (straatmeubilair, bloembaken, electeitskasten, verkeersborden) die gevaarlijk zijn voor mensen met rollator, rolstoel, blinden...enz
- Op hoofdwegen verhoogt de veiligheid met gescheiden fietspaden. In dorpskernen moet je de veiligheid verhogen met infrastructurele ingrepen, met zone dertigs, circulatieplannen en fietsstraten. In die zones moet je verkeer juist mengen en niet scheiden; want dat geeft de auto weer dat aparte gevoel. Zeer goed dat de actie van tunnels en bruggen voor zwakke weggebruikers weerhouden wordt. In stadsgebied Oostende is dit dus zeker een dringende opdracht!
- Opmerking bij laatste stelling: bij een normaal en verantwoordelijk fietsgebruik, zal niet vlug eens stuurfoutje gebeuren.
- Oudenburgsesteenweg in Oostende enorm gevaarlijk, dubbelzijdig fietspad langs alle opritten, enorm gevaarlijk, heel wat incidenten die niet steeds worden gemeld
- Sommige rotondes zijn problematisch en gevaarlijk daar fietsers meerdere wegen moeten dwarsen en in tegenstelling van het autoverkeer geen voorrang hebben. Als voertuigen met voorrang deze rotondes verlaten kunnen fietser dit nooit op tijd zien. Daar zou beter een systeem toegepast worden dat als fietsers eenmaal op de rotonde zijn zij ook voorrang hebben.
- steeds slimme verkeerslichten gebruiken (indien geen verkeer steeds op groen voor de andere) en meer rotondes ipv lichten
- Veiligheid moet absolute prioriteit krijgen! Daarom zouden 2-richtingsfietspaden zoveel mogelijk moeten vermeden worden. Als voorbeeld de toegangsweg naar de KYCN (Albert I - laan ter hoogte van de halte Cardijnlaan) in Nieuwpoort, waar de verkeerssituatie ronduit gevaarlijk is, zowel voor fietsers als andere voertuigen. Ook de verkeerslichten aan Kinderlaan/Victorlaan/Polderstraat creëren een totaal onduidelijke en gevaarlijke situatie. Bv. fietsers komende uit de Polderstraat (vanuit Oostduinkerke) hebben een apart verkeerslicht die ze niet opmerken, maar dan maar met de wagens meerijden en hen bovendien dikwijls hinderen door diagonaal over te steken.
- veiligheid primeert voor IEDERE weggebruiker, maar de verkeersregels moeten daarvoor door IEDERE weggebruiker gevolgd worden.
- verkeerslichten technologie verbeteren om een vlottere ontlasting van de kruispunten te bekomen
- Werk maken van slimme verkeerslichten. En daarmee bedoel ik echt slimme verkeerslichten zoals in Nederland
- Zoete dromen !!
- zorg voor een vlotte verkeerslichten, plaats de knopen voor de fietser en voetganger op een logische en veilige plaats, zodat je met je fiets niet terug moet gaan om veilig te staan of het licht te zien. maak dat de wagens niet telang moeten stilstaan, in Nederland als je links in ga rijden word er vlug als er geen wagens afkomen op groen geplaatst, hier moet je vele keren wachten tot je groen krijgt terwijl er niets afkomt en op het moment dat je groen heb mag er dan 1 wagen wachten voor jou.

16.10 Toegankelijkheid

- De mensen meer naar het openbaar vervoer lokken (bvb. gratis op bepaalde uren, stewards die mensen begeleiden, eerste beurten gratis, e.d.). M.a.w. de drempel laag houden.
- Deftige fietsstallingen aan bushaltes die veel gebruikt worden, nu zie je soms dat de fietsen zich vastmaken aan palen, hekkens, enz.
- er zijn plaatsen waar je de straat niet in 1 keer kan oversteken door de korte tijd van het groene ventje/licht) als gewone burger wat moeten die mensen die traag zijn dan doen.
- Groen licht voor alle voetgangers en fietsen in alle richtingen op het kruispunt en alle autoverkeer dan rood.
- Ik begrijp niet dat deze vragen gesteld worden. Zoiets zou niet moeten gevraagd worden maar automatisch moeten gedaan worden. Voor de meeste personen met een visuele beperking is het openbaar vervoer de enige manier om te kunnen deelnemen aan activiteiten, om ergens te geraken, ... Ik heb zelf een visuele beperking en merk dagelijks hoe het openbaar vervoer en de opstapplaatsen niet toegankelijk zijn voor personen zoals ik of personen met een motorische beperking. Veel mensen denken dat beperkte mobiliteit enkel betekent dat je niet of moeilijk kan stappen. Toegankelijke opstapplaatsen (haltes) en toegankelijke voertuigen spelen een heel belangrijke rol in de mobiliteit.
- MEER BUSHALTES VOOR MENSEN DIE VOORBIJ MARKTPLEIN WONEN EN NIEUWE WIJKEN
- Nihil

- Opnieuw een 'en-en' verhaal. Alle bovenstaande opties zijn bevorderlijk voor de toegankelijkheid. Alleen: de budgetten zijn beperkt... het is dus een kwestie van keuzes en prioriteiten.
- Toegankelijke voertuigen zijn uiterst noodzakelijk ook voor buggy's, kinderwagens, senioren die niet echt een beperking hebben maar moeite met een opstap. Vb in Malta hebben alle voertuigen in het openbaar vervoer een automatische uitschuifplaat waar je zo het voertuig kunt inrijden en vooraan zijn plaatsen voorzien om die te plaatsen. De chauffeur moet nooit uitstappen.
- Veiligheid primeert hier weer
- verkeerslichten : zie voorgaande. te lange wachttijd geeft aanleiding tot ontoelaatbaar oversteken
- Wie wil dat niet ??

16.11 Zwaar verkeer

- als er 3 vrachtwagens van tien ton laten rijden in plaats van 1 vrachtwagen van 30 ton waar zijn we dan mee bezig; welke impact gaan we dan hebben op de samenleving en de leefbaarheid
- De vrachtwagens, hoe vervelend ze ook zijn, moeten natuurlijk ook nog hun job kunnen doen.
- Drop off locaties voorzien buiten stadskern en gemeenten en overzetten naar elektrische voertuigen
- Er zouden overslagpunten moeten komen, zodat kleine vrachtwagens de binnenstad of dorpskernen bedienen
- Gewoon tonnagebeperkingen toepassen schade legio nu aan de wegen wegen overbelasting overtreders vaststellen en beboeten.
- Handhaving is hier problematisch tenzij met ANPR-camera's
- Hieromtrent bestaat geen discussie. Maar wie gaat bepalen wat een 'gevoelige omgeving' is en volgens welke criteria?
- Ik hoop uit de grond van mijn hart dat dit voor alles telt... Dat gemeenten ophouden hun mobiliteitsbeleid te beperken tot hun gemeentegrenzen. Dat is gewoon praktijk anno 2023... Gemeentes zouden moeten verplicht worden om intergemeentelijke en regionale oplossingen samen (mee) te financieren via parameters.
- Lukt niet als er geen controle is ... politiestaat ????
- mijns inziens moeilijk haalbaar ikv haventrafieken , luchthaven nabijheid autostrade met diverse opritten tenzij specifieke routes worden voorzien en bijgevolg dus niet alle opritten /afritten meer kunnen gebruikt worden . Dus alle verkeer > 30 ton via E40 vanuit /naar Oostende...?
- minder vrachtverkeer moet de intentie zijn
- moeilijk punt; tonnagebeperkingen wil zeggen meer maar lichtere voertuigen op de weg. Dat is ook niet pers se veiliger, want chauffeurs van grotere bestelwagens hebben de neiging ermee te rijden alsof ze in een gewone auto rijden.
- Nu vormt de kustbaan nog teveel een verbinding tussen Oostende en Zeebrugge.
- Soms zijn er geen andere manieren voor zwaar vrachtverkeer, daar moet zeker rekening mee gehouden worden.
- Te zware vrachtwagens zijn steeds storend voor de bewoners
- Vervoer moet mogelijk blijven - die tientonner rijdt niet voor zijn plezier langs een smalle weg ...
- vrachtverkeer uit de stad en gemeenten
- Zwaar verkeer niet helemaal bannen, rekening houdend met allerlei leveringen, werven, vervoer van boten (jachthaven Nieuwpoort) of landbouw materiaal. Maar eventueel met tijdsvensters werken.

16.12 Algemene opmerkingen

- -Snelle verbindingen tussen de dorpskernen zijn niet altijd. Bv. Koksijde-dorp naar de Panne en omgekeerd. -Wat met de frequentie? Slechts één bus per uur tussen de woonkernen. -Ouder dan 65 met de trein is moeilijk in Koksijde en De Panne want de trein vertrekt een paar minuten voor 9 uur. Dus wachten tot 10 uur.
- De vragenlijst is zodanig opgesteld dat de meeste (zo niet alle) opties wenselijk zijn. Het is zoals aan een kind vragen wat het wil voor Sinterklaas... 2) Het debat is steeds een kwestie van lokale context, belangen, budgetten én prioriteiten in te schatten. M.a.w. van politieke keuzes. 3) Sommige aspecten kwamen niet aan bod. Bijvoorbeeld de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. Wie ooit vanuit De Panne of Koksijde met de trein naar Brussel spoort weet wat ik bedoel... oude stellen, kapotte verwarming, geen airco, geen WiFi, dikwijls pannes... terwijl wél evenveel betaald moet worden als een Limburger die vanuit Hasselt in luxe-treinstellen spoort!
- Actie plan is opgemaakt van een fietser. De economie en mensen die hun wagen nodig hebben voor hun zaak worden uitgesloten
- Algemeen gezien een goed plan maar gezien de financiële toestand van de overheid waarschijnlijk niet haalbaar. Wat Snaaskerke betreft: op gebied van openbaar vervoer: triestig !
- algemene regel voorrang van rechts; minder overdreven snelheidsbeperkingen; stop met parkeergelden in verkeersarme wijken (simli !); geef de chauffeurs meer individuele verantwoorde keuze
- Belang van buurtwinkels, ipv alle grote winkelcentra die maar bereikbaar zijn met de auto
- betere verlichting van fiets en voetpaden
- Bij aanleg of verbetering van wegen, ronde punten, fietspaden, ... altijd zo weinig mogelijk verhard, open ruimte aansnijden, natuurgebieden verkleinen, ...
- Bijvoorbeeld de Oostendebaan vanuit Gistel tot in de Torhoutsbaan Oostende. vanaf de Snaaskerkebrug een twee richtingsbaan aan te leggen naast deze weg om zo filie te vermijden tot aan de Elizabethlaan te Oostende
- Dat er heel veel geld zal nodig zijn om alle voorstellen te realiseren. Ik vind het belangrijkste de school en werkplekken vlot verbinden met het openbaar vervoer vanuit de dorpskernen naar de steden, is dit nu Diksmuide, Veurne of Oostende. Vlot inspelen op activiteiten of vakantie's waarom geen extra bussen in leggen als er grote evenementen zijn zoals de pop-up arena in Middelkerke , je vanuit Slijpe moet eerst naar het station van Oostende om dan de tram te nemen of een andere bus.
- dat jullie enkel maar rekening houden met fietsers, onthou vdat veel mensen hun auto niet zullen laten !
- De fiets is een onderdeel die zeker nog verder meer aandacht verdient. Als we koning auto meer aan de kant willen laten dan is de fiets in combinatie met openbaar vervoer erg belangrijk. Een goede aansluiting van die 2 is daarbij essentieel bovenop de veiligheid en inrichting van fietsinfrastructuur
- De Kanaalstraat (langs de Plassendaalse vaart) wordt gebruikt als omleidingsweg voor het zwaar verkeer en loopt langs verschillende gemeentekernen - Oudenburg, snaaskerke, Leffinge, enz - zwaar verkeer dient geband voor gebruik als omleidingsweg !
- De lokale bewoner moet overtuigd worden - bvb. niet meer langs het smal weggetje richting Brugge of Jabbeke maar langs de grotere weg die er voor bestemd is. Het zijn vaak "gewoonten" die moeilijk afgeleerd worden en er zal dus wat weerwerk geboden worden wanneer je de toegang tot lokale wegen wil beperken ...
- De tijden van doorstroom verkeer aanpassen optimaliseren door verschillende begin tijden scholen te realiseren...tot veiligheid
- De vraagstelling is niet altijd duidelijk.
- De vragen bestrijken een ruim segment van mobiliteit. Om minder autoverkeer en meer fietsverkeer of gebruik van openbaar vervoer te bewerkstelligen, zal echter ook naast infrastructurele en financiële maatregelen ook een mentaliteitswijziging bij de bevolking noodzakelijk zijn. Dikwijls wint nu de macht der gewoonte/gemak en vraagt men zich gewoon niet af of een verplaatsing niet op een andere manier kan. Bvb is een verplaatsing minder dan 5 km niet eenvoudiger of comfortabeler per fiets dan met de auto? Het bewerkstelligen van een mentaliteitswijziging door de overheid lijkt me echter niet eenvoudig.
- De vragen zijn goed, de effectieve uitvoering onzeker, te weinig rigoureuus en ingrijpend - be brave and act!
- De Bus halte Groenendijk moet blijven voor de senioren en de kinderen naar het school
- Dit is geen actieplan : Het is een vragenlijst met voorkeuren. Het is belangrijk bij een bevraging de juiste vragen op de juiste manier te stellen
- Doorgaand verkeer in groene zones behouden!!!
- een lus rond Oostende om het oost-west verkeer vlotter te laten verlopen

- Een schakeling tussen de toeristische seizoenen. Tijdens winterseizoen dichterbij de kernen laten parkeren en verkeer toelaten. Omgekeerd tijdens schoolvakanties kernen autoluw en verder af parkeren aanmoedigen.
- een verkeerde beslissing zou zijn de auto te bannen uit bv. Albert I laan en marktstraat(winkelstraten) te weren, dat heeft op ander plaatsen reeds duidelijk geworden!! Maak een kind maar duidelijk dat je in een winkel erfstraat op de baan mag spelen, en eens om de hoek dat niet meer mag dat is pas een onduidelijkheid en een verkeerde opvoeding??
- Fietsverbindingen tussen kust en hinterland. Die zowel voor toeristisch als gewoon recreatief gebruikt zijn bedoeld, maar wel een toeristische troef voor de badsteden.
- Frequentie van bussen niet minderen (zoals het plan was/is in Bekegem) maar behouden. Snelheid bebouwde kom in sommige plaatsen verminderen naar 30km/u
- Geen groene ruimte innemen, er is al verharding genoeg! Ook rekening houden met het feit dat auto's en vrachtwagens geen half uur moeten omrijden wegens geen doorgaand verkeer mogelijk!
- Genoeg Bla Bla Meer dan tijd om er effectief "iets" aan te doen !!! Waar het kan natuurlijk ! Onze grootste ergernis als afgevaardigde van een Seniorenbond: Zorg eerst dat de bestaande fiets- en voetpaden (overal) in orde worden gezet !! Kwestie van de overtollige palen weg te nemen, of ergens te verplaatsen waar ze niet hinderlijk zijn. En vooral zorgen dat de paden berijdbaar of wandelbaar zijn (met en zonder rollator, scooter enz ...) Vooral niet vergeten dat die (veel te vlug rijdende) elektrische é-bikes niet thuis horen op een fietspad !! Om maar te zwijgen van die zeer gevaarlijke "Steps". --> Best weer afschaffen, of toch zeker in snelheid beperken, en zorgen dat ze ook lawaai maken.
- Gevaar van gebrek aan afstemming met aangrenzende vervoersregio's. Zo is Wenduine 'letterlijk' een appendix op de kaart van de vervoerregio: het behoorde historisch tot het arrondissement Brugge en is ook nog steeds sterk op Brugge gericht, eerder dan op Oostende. Vlot openbaar vervoer naar Brugge (o.m. St. Janshospitaal) blijft zeer belangrijk. Als visie speelt het in op een evolutie van verplaatsingsmodi. Het focust daarbij sterk op auto- versus fietsmobiliteit maar speelt niet in op een steeds groter wordend probleem van gevaarsituaties door snelheidsverschillen op de fietsinfrastructuur (goede praktijkvoorbeeld: pedelecs-verbod op gescheiden fietspad langs de Wenduinesteenweg, waar de maatvoering/ruimtebeslag trouwen afdoende is)
- handhaving ook bij zwakke weggebruiker, veiligheid is verantwoordelijkheid van elke weggebruiker
- Herindeling van de ruimte bestemd voor verkeer is zeer van belang
- HET ACTIEPLAN MOET NAAR DE TOEKOMST KIJKEN MAAR OOK REKENING HOUDEN MET DE HUIDIGE SITUATIE EN HET OPENBAARVERVOER MOET MEER GEVARIEERD ZIJN VAN SOORTEN VOERTUIGEN EN MOET VEEL UITGEBREIDER EN TOEGANKELIJKER GEAMMKT WORDEN
- Het actieplan schijnt enkel rekening te houden met een bepaald profiel / deel van de bevolking, maar niet met wat er werkelijk gaande is in de maatschappij. Door de auto's (en autogebruikers) te stigmatiseren en in een negatief daglicht te plaatsen zorgt dit o.a. voor een gebrek aan respect voor elkaar. Een verhoogde verkeerseducatie zou heel nuttig zijn, zeker ook bij fietsers. Iedereen is voorstander van meer veiligheid en meer duurzaamheid, meer het moet ook haalbaar en betaalbaar blijven op alle niveaus (burgers, overheden,...) Er is weinig nood aan meer verkeerswerven, wel aan een goede doorstroming (minder stilstaan zorgt ook voor minder vervuiling) en optimaal gebruik van de weginfrastructuur door alle weggebruikers. De fiets en een beter openbaar vervoer zijn een deel van de oplossing, meer moeten niet absoluut ten koste van de andere voertuigen zijn. Tenminste niet voor de mensen die in deze regio wonen en werken, en daarvoor hun voertuig nodig hebben. Het is een En-En verhaal, waar absoluut nog werk aan de winkel is, en waarbij zo veel mogelijk burgers zouden moeten betrokken kunnen worden. Wat ontbreekt ? De mogelijke treinverbindingen met het binnenland die echt ondermaats zijn (behalve vanuit Oostende en in heel beperkte mate vanuit De Panne/Koksijde/Veurne). Nog een reden waarom mensen hun auto niet aan de kant kunnen laten staan.
- het samen werken met bedrijven die routes uitstippen voor autogebruikers en bedrijven die vrachtwagens op de weg sturen ... dat is de beste manier om verkeer anders te sturen.
- Het verkeersbeleid moet eerder gestuurd worden naar een vlotte doorgang van het verkeer, een veiliger verkeer. Het openbaar vervoer moet worden uitgebreid en goedkoper worden.
- Hoop met het nieuwe vervoersplan dat de Dorpskernen niet verwaarloosd worden, zodat men gemotiveerd is de bus naar de stad of werk te nemen
- Ik vind randparkings met daarop vlot aansluiting van openbaar vervoer zeer belangrijk. Dit zou al veel problemen oplossen, en zeker niet te duur maken, niet alles moet veel opbrengen.
- Ik wil het actieplan grondiger bestuderen. Momenteel het antwoord schuldig
- ik zie veel voorstellen maar of theorie en praktijk elkaar in werkelijkheid zullen tegemoet komen is de ham vraag
- Kan dit actieplan naar alle leden van de dorpsraad van Ramskapelle gestuurd worden?

- Meer overleg met belangengroepen die mensen met een beperking vertegenwoordigen. Die mensen zijn afhankelijk van het openbaar vervoer en ondervinden dagelijks de ontoegankelijkheid van het openbaar vervoer, de haltes, ...
- Men kan niet ontkennen dat het perfecte plaatje niet bestaat, je moet soms ook ruimte laten voor mensen die werken.
- moet er niet eerst een studie komen waarbij de belangrijke routes woon-werkverkeer onderzocht worden vooraleer bepaalde fietspaden opgewaardeerd worden tot snelfietsroutes? Moet er tevens niet eerst onderzocht worden om het recreatief fietsverkeer beter in kaart te brengen als vertrekpunt om het fietsen veiliger te maken?
- Neutraal
- Nog aanvullend. Ik zou minder bovenregionale doelstellingen weerhouden. Die zaken zijn toch niet actiegericht waar te maken. Ik bedenk nu ook dat ik doelstellingen en acties los door elkaar gelezen heb. Ik had eigenlijk niet door dat alles waar ik nu doorheen gegaan ben 'het' actieplan is. Als dat zo is, dan mis ik toch een aantal concrete intergemeentelijke knelpunten die niet benoemd zijn. Ik heb ze voor Bredene beschreven, maar dat is maar 1 stuk in de puzzel.
- Om minder prive vervoer te hebben moet er meer openbaar vervoer punten gemaakt worden zodat de mensen de mogelijkheid hebben zich met openbaar vervoer kunnen verplaatsen zonder problemen die niet meer kan fietsen of wandelen is nu op prive vervoer verplicht
- Oog op structurele ongelijkheden behouden: auto's duurder maken? Mobiliteit wordt zo enkel nòg ontoegankelijker aangezien er een monopolie is van openbaar vervoer en hun prijzen ook alleen maar stijgen. In het bezit zijn van een auto zou op die manier enkel een mogelijkheid zijn voor de rijke middenklasse waardoor de kloof vergroot. Als de auto EN openbaar vervoer onbetaalbaar wordt voor lage inkomensgroepen, wat bereiken we dan als maatschappij? Nog meer armoede, nog meer drempels om jobs te bereiken die ver gelegen zijn, wat zich uit in nog meer werkloosheid,...? Dit was een problematische vraag binnen de enquête. Mobiliteit heeft een zeer sterke link met ongelijkheden, armoede en andere maatschappelijke zaken. Werk misschien binnen het actieplan samen met sociaal werkers (zowel bachelors als masters) om deze zaken in rekening te houden. Eerder inspelen op de woekerprijzen van het openbaar vervoer, als overheidsdienst meer inspringen in deze kost of een plafond bepalen voor deze prijzen.
- openbaar vervoer haltes in afgelegen dorpen zoals Moere ? Verbinding Moere - Diksmuide meer bussen op spitsuren
- openbaar vervoer komt te summier aan bod in deze vervoersregio. Walk your talk op basis van de geformuleerde strategische doelstellingen voor de volledige regio en niet alleen voor de centrumstad Oostende. Gebruik fiets in de zomerperiode is makkelijker dan tijdens de winter, seizoensgebonden aanpak nodig.
- Openbaar vervoer van deelgemeentes naar steden optimaliseren, meer bussen laten rijden, in Snaaskerke om naar Oostende terijden zijn er niet veel bussen en daarom gaan veel mensen met de auto, hier in Snaaskerke gaan ze het openbaar vervoer afschaffen. In tijden dat ze het openbaar promoten.
- Over gans Vlaanderen dezelfde regelingen en verkeersveiligheid invoeren.
- proberen om praktisch, logisch te werk te gaan inspelend op de werkelijke toestand en niet uitsluitend op plan
- rand parkings aanleggen
- regelmatig busvervoer desnoods met kleinere bussen tussen de spitsuren
- Rond de scholen zou de verkeerssignalisatie in de hele regio hetzelfde moeten zijn. Dat zou voor iedereen duidelijker worden.
- snelheid in dorps-of stadskernen 30 km/ uur
- Sommige gemeentewijken niet vergeten !! VB: Harendijke
- Stapsgewijs de lintbebouwing terugschroeven
- Strategische toekomstvisie ontbreekt zee versus land. Kustregio is anders dan binnengebied in Vlaanderen
- Studie in de kustgemeenten over: Toenemende druk op alle wegen (ook gemeentelijke wegen) als gevolg van verdichting; Lokroep van de immo-wereld / projectontwikkelaars.
- Te weinig verbindingen vanuit vervoersregio Oostende gelinkt met de regio Brugge (vanuit de kleinere kernen)
- veel meer aandacht voor Mindervaliden zeker rolwagens & elektrische rolwagens parking - toegankelijkheid veel winkels -apotheken-terrassen en horeca
- Veiligheid moet 1ste punt zijn
- verkeer weren uit de kernen is voor de lokale economie nefast, er moet ingezet worden op parkings alsook kiss& ride zones voor zaken waar korte bezoeken zijn (krantenwinkel, bakkers, slaggers,...) Personen die langere tijd verblijven aan de kust motiveren om in parkings of garages te staan. Zwaar verkeer doorgaand verkeer vermijden, zwaar verkeer dat moet leveren via laad en los zones of in tijdschema's moet kunnen.
- Vragen over het gebruik van openbaar vervoer. Wat kan er beter georganiseerd worden ? Inspraak geven aan de bevolking i.v.m wijzigingen van het openbaar vervoer

- Waarom niet nadenken over tram richting het binnenland?
- Wanneer men het openbaar vervoer stimuleert, moet men zorgen danhetvoor iedereen betaalbaar en bereikbaar blijft
- Wegenwerken moeten beter gestuurd worden, vaak is het van de ene omleiding naar de andere rijden. Misschien moet ook sneller doorgewerkt worden, bvb in de zomer met twee ploegen en een weekendploeg. Hopeloos omrijden is slecht voor het milieu! Watertransport hoeft niet te betekenen dat de bruggen te pas en te onpas open gaan... automatische vrachtschepen kunnen 's nachts ook. Zwaar verkeer ook...
- Zal nog verder moeten uitgediept worden ... Ook opletten met 'Niet wijzigen om te wijzigen'
- Zeker ambitieus. Ik merk wel dat er verschillende keren wordt ingezet op het duurder maken van het gebruik van auto's om mensen naar fiets of openbaar vervoer te duwen. In mijn ervaring is kost nagenoeg nooit de reden waarom mensen voor een auto kiezen. De recente verhogingen van de brandstof heeft weinig mensen voor een alternatief doen kiezen. Auto's duurder maken zorgt er enkel voor dat mensen meer in de problemen geraken. Er wordt beter ingezet op het faciliteren en informatie vlot bereikbaar maken.
- zeker rekening houden met landelijke gebieden en daar de bewoners niet wegpesten door uitdoofscenario's
- zorg voor een goed openbaar vervoer ook naar het binnenland, maak het openbaar vervoer aantrekkelijk van prijs, wat je met de wagen in 15min doet mag met het openbaar vervoer geen uur duren.