

Mobiliteit in Oostende

Inhoud

Mobiliteit in een stad aan zee	1
Duurzame deel - mobiliteit	5

Mobiliteit in een stad aan zee

Oostende groeit snel in inwonersaantal en toerisme, jammer genoeg ook in aantal voertuigen en verplaatsingen. Het is dan ook logisch dat de indertijd vernieuwende recepten om die mobiliteit in goede banen te leiden, op vandaag, laat staan in de toekomst, niet meer werkbaar zijn.

Wij staan dan ook voor de grote uitdaging om een mobiliteitsbeleid uit te werken dat tegemoet komt aan noden van nu en tegelijk anticipeert op de uitdagingen van morgen.

Dit verdient de nodige daadkracht en politieke moed om omstreden, maar noodzakelijke keuzes te maken. Stilstaan is immers geen optie. Als geen ander is mobiliteit een beleidsdomein dat iedereen aanbelangt en waarbij iedereen andere, en vaak tegenstrijdige belangen, heeft.

Iedereen heeft zijn eigen vertrouwde routes, zijn eigen favoriete manier van verplaatsen, zijn eigen thuisomgeving, schoolomgeving, werkomgeving... Om tot een toekomstgerichte mobiliteit te komen moet elk persoonlijk belang kunnen overstegen worden en ten volle gedacht worden in het algemeen belang. Politici moeten dan ook vooral vertrouwen op wetenschappelijk studiewerk en durven te weerstaan aan druk van onderuit die niet zelden ingegeven is door angst voor verandering.

1. **Wij kiezen voor leefkwaliteit als uitgangspunt**, voor gebruiksruijme in plaats van verkeersruimte. Gewoon "leefbaar" of "verkeersveilig" zonder belevingskwaliteit blijft ruim onvoldoende.
2. **Een echte toepassing van het STOP-principe gaat uit van de meest kwetsbare weggebruikers, door de kind- en seniorennorm als uitgangspunt te nemen.** Wat op maat is voor kinderen, senioren, jonge ouders met een kinderwagen, is

meteen aangenamer en veiliger voor alle weggebruikers en buurtbewoners. Ook voor personen met een handicap centraal staat de inrichting van de openbare ruimte en de mobiliteit van de integrale toegankelijkheid centraal.

3. De keuze voor een bepaald vervoersmiddel moet weldoordacht gebeuren, niet gewoon uit gewoonte of uit onwetendheid over alternatieven. Daarom richten we een **stedelijk mobiliteitsloket op waar alle informatie rond openbaar en gemeenschappelijk vervoer, auto- of fietsdelen, parkeren, ... gebundeld wordt**. Het loket is niet enkel een dienst naar de bevolking toe, maar werkt tegelijk als voelspriet en inspirator voor het beleid, met als doel te komen tot vervoer op maat. Hierbij gaat er ook specifieke aandacht naar het detecteren en wegwerken van mobiliteitsarmoede.
4. Bij de (her)aanleg van het openbaar domein moet terdege rekening gehouden worden met het profiel van de straat en de al dan niet nood aan flexibiliteit. Als weggebruiker moet het duidelijk leesbaar zijn in welk soort straat je je bevindt en bijgevolg hoe je je er hoort te bewegen. Uiteraard is het ondenkbaar om op korte termijn alle straten volgens dit principe her in te richten, maar soms kunnen simpele ingrepen de leefbaarheid al sterk verhogen.
5. We pleiten voor de invoering van een 'groen vierkant', op de kruispunten, waar fietsers beschermd worden tegen dodehoekongevallen. Op die manier kunnen fietsers die linksaf willen, dat in één vlotte beweging doen. Als fietsers sneller 'groen licht' krijgen wanneer het regent, wat in Nederland wel lukt, waarom dan niet in Oostende?
6. In enkele wijken met dichte bewoning komen er fietsboxen denk bijvoorbeeld aan wijk Raversijde. Bij het plaatsen wordt er rekening gehouden met openbaren ruimte. De huur hiervan trachten we zo goedkoop mogelijk te houden. Hier doen we ook bij huurprijzen sociale correcties. Misbruik van het gebruik wordt beboet via gasboete.
7. De plannen van **infrastructuurwerken worden steeds bekeken met de bril van een fietser**. Bij openbare werken wordt een praktijktest per fiets op voorhand gesimuleerd.

8. **De rechtstreekse rol van steden en gemeenten bij de ontwikkeling van het openbaar vervoer moet grotere worden.** Steden en gemeenten hebben heel wat mogelijkheden om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen. De rol van de stad inzake openbaar vervoer (De Lijn en NMBS) is vrij beperkt, maar dat mag ons niet beletten actief te werken voor frequenter, vlotter en comfortabeler openbaar vervoer.
9. We pleiten expliciet voor latere treinen en een bijkomend aanbod in het weekend met minimaal twee treinen per uur richting alle centrumsteden in Vlaanderen.
10. Wat de bussen van De Lijn betreft, ijveren we voor maximale inspraak en overleg met de stad en de wijk over de organisatie van de stads- en streeklijnen. Een eerste belangrijk punt hierbij is de goede ontsluiting van de wijk Raversijde doorstromen richting domein Raversijde en dan draaien richting de luchthaven eindhalte. Nu wachten bussen aan de luchthaven meestal met draaiende motor wat de luchtkwaliteit negatief beïnvloed.
11. **De buslijnen moeten herbekeken worden:** er zijn onvoldoende lijnen van de ene wijk naar de andere met verschillende overstappen en lange reisduur tot gevolg. Waar nieuwe woonwijken worden gerealiseerd, moet er meteen ook een gebruiksvriendelijke link zijn met het openbaar vervoer (wijk Baanhof, Prins Roselaan, Oosteroever enz...).
12. Comfortabele, toegankelijke en beschuttende bushaltes met aanduiding van wachttijden, maken het wachten aangenamer. Bushaltes, zeker deze in de verschillende buitenwijken, zouden hier standaard over moeten beschikken. Het is ook opportuun, om indien mogelijk, een fietsenstalling naast de bushalte te plaatsen.
13. We zetten druk op **De Lijn om milieuvriendelijke bussen in te voeren**, want Oostende moet hierin een duurzame weg op gaan naar voorbeeld van Roeselare, die hierin een modelstad is.
14. Via het **principe van digitale taxibonnen** kunnen ouders hun jongeren tot en met 25 jaar met een gerust hart een avondje laten uitgaan. Ouders betalen per bon afhankelijk van kansentarieff baseerde op UITpas Oostende. Basisprijs per bon is 13,00 euro en voor kansentarieff halveren we deze prijs. Per

kwartaal krijgen ouders per aankoop van bons één gratis. Hier gaan we in overleg met de taxisector in Oostende.

15. Private parkeerterreinen worden zo optimaal mogelijk benut, bv. ook na sluitingstijd van een handelszaak.
16. **Een onmisbare schakel inzake verkeersveiligheid is een consequent handhavingsbeleid.** Verkeersveiligheid wordt dan ook een prioriteit in het veiligheidsplan van de politiezone. Hierbij gaat specifiek veel aandacht naar die verkeersovertredingen die de veiligheid van fietsers en voetgangers het meest in gevaar brengen. Dit betekent bv. kortdurend optreden tegen foutparkeren aan de schoolpoort, maar evenzeer gericht controleren op fietsverlichting.
17. **Bij gewijzigde verkeerssituaties of regelgeving voeren we een actief sensibiliseringsbeleid.**
18. Je fiets laten graveren en registreren wordt laagdrempeliger. Zo gaan we fietsendiefstal tegen. Ook wordt het doen van aangifte na diefstal gestimuleerd. Daarnaast maakt de politie gebruik van gechipte 'lokietsen'.

Duurzame deel - mobiliteit

In ons verkiezingsprogramma voor 2024 leggen we een sterke nadruk op duurzame en gedeelde mobiliteit. We erkennen dat traditionele vervoersmethoden, zoals het gebruik van persoonlijke auto's, niet alleen bijdragen aan de milieuvervuiling, maar ook leiden tot verkeersopstoppingen en parkeerproblemen. Daarom streven we naar toekomstbeeld waarbij er in de kernen 20% minder autoverplaatsingen zijn.

Eén van onze belangrijkste initiatieven is het bevorderen van het gebruik van bakfietsen, vooral voor het vervoer van kinderen en aankopen over kortere afstanden. We begrijpen dat de aanschaf van een bakfiets een grotere investering is dan die van een gewone fiets. Daarom onderzoeken we hoe we een systeem van deelbakfietsen op buurtniveau met een centraal reservatiesysteem kunnen invoeren.

We moedigen ook het gebruik van deelauto's aan en ondersteunen georganiseerde vormen zoals Cambio, evenals wagens die op wijk- of residentieniveau worden aangekocht en gebruikt.

Daarnaast willen we verenigingen stimuleren om bakfietsen te gebruiken voor het vervoer van materiaal. Dit is niet alleen een milieuvriendelijke keuze, maar draagt ook bij aan de gezondheid en het welzijn van onze gemeenschap.

We geloven dat deze initiatieven, samen met onze inzet voor onderwijs en huisvesting, Oostende zullen transformeren tot een stad waar iedereen zich thuis voelt. Samen bouwen we aan een duurzame toekomst voor Oostende.

1. Voor het vervoer van kinderen en aankopen kan de bakfiets een duurzame concurrent voor de auto zijn, zeker voor kortere afstanden. De drempel om een bakfiets aan te schaffen is echter groter dan bij een gewone fiets: je moet plaats hebben om er een te stallen, de aankoopprijs is relatief hoog en staat misschien niet in verhouding tot het beperktere gebruik. **We onderzoeken hoe we een systeem van deelbakfietsen op buurtniveau met een centraal reservatiesysteem kunnen invoeren.**
2. Ook voeren we **het bakfietsstelsel** in voor verenigingen die hiervan gebruik maken om bijvoorbeeld materiaal te vervoeren.

3. Via het stimuleren en faciliteren van alternatieven willen we komen tot een modal shift waarbij er in de kernen 20% minder autoverplaatsingen zijn.
4. Ook de diverse systemen van **deelwagens verdienen de nodige steun**. Gaande van de georganiseerde vormen zoals Cambio, tot wagens die op wijkniveau of residentieniveau worden aangekocht en gebruikt.

