

# MEMORANDUM VOOR REGIOBREDE MOBILITEIT

---



Vervoerregio  
**BRUGGE**



# ALGEMEEN KADER

---

Tot voor kort was elke Vlaamse gemeente verplicht om een eigen mobiliteitsplan op te maken. Stuk voor stuk belangrijke en nuttige documenten, die ook in de toekomst nodig zullen blijven. In het ideale geval stemden de gemeenten hun plan af met de buurgemeenten, maar één iets ontbrak systematisch: het intergemeentelijke en regionale karakter van mobiliteit. Want onze verplaatsingen stoppen niet aan gemeentegrenzen. Om de mobiliteitsuitdagingen van vandaag en morgen te kunnen aanpakken is een grotere schaal nodig.

Het decreet basisbereikbaarheid uit 2019 zorgde voor een belangrijke doorbraak. Vlaanderen werd opgedeeld in vijftien vervoerregio's. Negen steden en gemeenten in regio Brugge werden verenigd in de vervoerregio Brugge, samen met het departement Mobiliteit en Openbare Werken, de provincie West-Vlaanderen, het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust, het Agentschap Maritieme Toegang, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, De Vlaamse Waterweg, het beleidsdomein Omgeving, de NMBS, Infrabel, de WVI en Port of Antwerp-Bruges. De vervoerregio kreeg de opdracht om een regionaal mobiliteitsplan op te maken dat rekening houdt met de Vlaamse doelstellingen. Zo moet 40% van alle verplaatsingen binnen de vervoerregio tegen 2030 duurzaam zijn. Tegelijk moet het totaal aantal autokilometers met 15% dalen.

2019 betekende het startschot van een omvangrijk proces. Het regionaal mobiliteitsplan kwam de afgelopen jaren tot stand in nauwe samenwerking

met alle relevante mobiliteitsactoren: lokale, regionale en Vlaamse. Het proces werd in de eerste plaats gevoed door ambtelijke en politieke werkgroepen. De nadruk lag telkens op het bovenlokale aspect van mobiliteit, zonder evenwel het lokale facet uit het oog te verliezen. Daarnaast was er geregeld terugkoppeling en wisselwerking met het middenveld, in de vorm van stakeholderoverleg, onlinebevragingen en infomomenten.

Het resultaat is geen vrijblijvend document. Het regionaal mobiliteitsplan is bindend voor alle partners van de vervoerregio. Het benadrukt ook het belang van een gecoördineerde aanpak voor de mobiliteit van morgen. De bovenlokale overheden zullen een sleutelrol spelen bij de regionale projecten, terwijl de lokale besturen hun verantwoordelijkheid zullen moeten opnemen voor de lokale projecten. Maar ook burgers hebben een rol: we moeten ons anders verplaatsen als we onze mobiliteit merkbaar willen verbeteren.

Dit memorandum wil lokale besturen helpen om het regionaal mobiliteitsplan om te zetten in lokaal mobiliteitsbeleid, vooral in functie van een bestuursakkoord of meerjarenplanning na de verkiezingen van 2024. Het geeft alle acties weer waarvoor de gemeenten aan zet zijn, en beschrijft hoe elke actie bijdraagt aan de centrale doelstellingen van het plan. Het vermeldt ook de concrete maatregelen die in de gemeenten getroffen kunnen worden om de acties uit te voeren.

# STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

---

Het regionaal mobiliteitsplan gaat uit van acht strategische doelstellingen. Deze doelstellingen zijn afgeleid van Vlaamse doelstellingen die de basis vormen van het Vlaamse mobiliteitsbeleid. Ze zijn strategisch van aard, maar moeten binnen het kader van de vervoerregio omgezet worden naar uitvoerbare beleidslijnen. De partners in de vervoerregioraad moeten deze beleidslijnen dan uiteindelijk omzetten in concreet beleid, elk binnen zijn bevoegdheden.

De doelstelling 'anders' is onze hoofddoelstelling. Het overkoepelt alle andere doelen, en onderhoudt er tal van relaties mee. Mobiliteit die anders is leidt bijvoorbeeld tot mobiliteit die leefbaarder is, veiliger, groener en vlotter. Want minder wagens op de weg betekent minder hinder door autoverkeer, minder kans op ongevallen, minder uitstoot van schadelijke stoffen en minder files. Maar dit kan enkel slagen als we de ruimte zo inrichten dat we het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer stimuleren. Andere mobiliteit kan ook maar echt slagen als iedereen de mogelijkheid heeft om een alternatief voor de eigen wagen te nemen. Andere mobiliteit is dus zeker ook een sociale mobiliteit. Slimme systemen kunnen de alternatieven voor de wagen sterker maken, en zo ook bijdragen tot andere mobiliteit.

## Anders:

**We laten meer en meer de wagen en de vrachtwagen aan de kant.**

Vlaanderen streeft ernaar dat minstens 40% van onze verplaatsingen met een duurzaam vervoersmiddel gebeurt. Ook specifiek voor de vervoerregio Brugge wordt gevraagd om deze modal split te halen. Dat wil zeggen te voet, met de step of de fiets - al dan niet elektrisch - of als passagier in het openbaar vervoer of de auto. Ook ons goederenvervoer moet anders. We willen graag zien dat 30% ervan wordt verzorgd door het spoor en de binnenvaart. Ook zeehavens spelen een cruciale rol in de evolutie naar duurzame mobiliteit, waarbij er tegen 2030 een toename is van duurzame modi met 5% tot 10%.

## Vlot:

**We houden onze steden, dorpen en economische knooppunten vlot bereikbaar.**

Geen welvaart zonder bereikbaarheid. Daarom investeren we onder meer in goed uitgeruste en herkenbare overstappunten tussen de verschillende vervoeropties, maar ook in goede fietsinfrastructuur. Dit betekent meer en betere fietspaden en -snelwegen en het wegwerken van missing links in het fietsnetwerk. In de stad lopen de reistijden met fiets, bus en tram stilaan in op die met de wagen.

## Nabij:

**We dragen bij tot een duurzame mobiliteit met een goeie ruimtelijke ordening.**

We bouwen en ondernemen bij voorkeur vlakbij knooppunten van openbaar vervoer of op wandel- en fietsafstand van winkels en voorzieningen in het centrum. Logisch. Want hoe dichter je woont, hoe minder ver je je moet verplaatsen. We sparen daarmee de open ruimte en beperken de nood aan verplaatsingen. Ook de verkeersinfrastructuur zelf neemt minder ruimte in.

## Leefbaar:

**We weren het drukke verkeer uit onze steden en dorpskernen.**

Het aantal mensen dat hinder ondervindt van het verkeer, daalt sterk. In 2030 zijn reeds vier op vijf inwoners tevreden over hun straten en pleinen. Ze zijn aantrekkelijk en praktisch. In de stedelijke centra gaan we voor een halvering van het gebruik van voertuigen op klassieke brandstoffen. Goederen worden in de stadscentra van 2025 alleen nog vervoerd als dit gebeurt zonder uitstoot.

## Veilig:

**We aanvaarden geen dodelijke verkeersslachtoffers meer.**

Iedere dode in het verkeer is er één te veel. Daarom verminderen we het aantal verkeersslachtoffers zodat er tegen 2050 geen doden meer vallen. Ook het aantal gewonden neemt sterk af. We zoeken actief naar de onveilige plaatsen voor fietsers en werken die stelselmatig weg. De schoolomgevingen en zwarte punten pakken we bij voorrang aan. In 2030 zijn reeds vier op vijf inwoners tevreden over de veiligheid van straten en pleinen.

## Groen:

**We verminderen de druk op het milieu en we verbruiken minder energie.**

Het aantal kilometers dat auto's afleggen op onze wegen daalt: -15% tegen 2030. Bovendien daalt ook het wagenbezit van de bewoners in de vervoerregio. Het aantal vrachtwagenkilometers moet minder snel stijgen. Tegen 2050 stoot de transportsector helemaal niets meer uit. We schakelen massaal over op alternatieve en duurzame brandstoffen. Hiervoor worden overal laadpalen en tankpunten voorzien. De overheden geven nu al het goede voorbeeld, onder meer door alleen nog zero-emissiebussen aan te kopen.

## **Sociaal:**

### **We garanderen iedereen de mogelijkheid om zich te verplaatsen.**

Tegen 2030 moet het aantal mensen dat problemen ondervindt om zich te verplaatsen sterk gedaald zijn. Mobiliteit blijft bovendien betaalbaar voor iedereen. We maken de haltes voor het openbaar vervoer versneld toegankelijk voor iedereen. Inkomenszwakkeren die geen gebruik kunnen maken van een eigen wagen of het openbaar vervoer krijgen aan een sociaal tarief aangepast vervoer. Als vervoerregio willen we dat breed opentrekken en de mobiliteit voor iedereen toegankelijk maken.

## **Slim:**

### **We zijn koploper op vlak van slimme systemen voor onze mobiliteit.**

We bezorgen informatie over mobiliteit aangepast aan ieders behoefte. Slimme mobiliteit betekent ook dat GPS-operatoren ons zoveel mogelijk bannen uit de buurt van scholen. Informatie uit slimme wagens helpt ons om onveilige locaties te vinden. Slimme verkeerslichten en verkeersborden bevorderen een goede doorstroming. Op lange termijn bereiden we ons voor op de zelfrijdende auto's en drones.

# ACTIES VOOR BOVENLOKALE OVERHEDEN EN PARTNERS

---

Niet alleen de lokale besturen zijn aan zet om de doelstellingen van het regionaal mobiliteitsplan te bereiken. Ook de andere partners in de vervoerregio hebben werk te doen: het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, de provincie West-Vlaanderen, het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust, het Agentschap Maritieme Toegang, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn De Vlaamse Waterweg, het beleidsdomein Omgeving, de NMBS, Infrabel, de WVI en Port of Antwerp-Bruges. Uiteraard kunnen nog andere bovenlokale overheden betrokken worden bij de uitvoering van concrete projecten.

Voor bepaalde acties is een partner als enige verantwoordelijk, voor andere is de verantwoordelijkheid gedeeld tussen twee of meer partners. In dit geval is samenwerking van cruciaal belang. Het regionaal mobiliteitsplan kan pas slagen als elke partner zijn rol opneemt en waar nodig samenwerkt met andere partners. Een volledig overzicht van de acties voor bovenlokale overheden en partners vind je in de actietabel van het regionaal mobiliteitsplan.

# ACTIES VOOR LOKALE BESTUREN

---

De lokale besturen spelen een belangrijke rol bij de uitvoering van het regionaal mobiliteitsplan. Hieronder brengen we alle acties samen waarvoor ze aan zet of mee aan zet zijn. Voor elke actie geven we mee tot welke strategische doelstellingen ze bijdragen, en hoe precies. Duidelijk is dat de meeste acties een bijdrage leveren aan meer dan één doelstelling, en dus dat elke actie kansen biedt om onze mobiliteit op meerdere fronten tegelijk te verbeteren.

/01.

## WEGENCATEGORISERING

---

### **Actie 2.3 • Inrichten van de interlokale wegen conform de inrichtingsvoorschriften met de nodige aandacht voor oversteekbaarheid.**

Kadert binnen de doelstellingen vlot en veilig

De Vlaamse Overheid bepaalde voor elk type weg eigen inrichtingsvoorschriften om het verkeer zo vlot en veilig mogelijk te maken. Door als gemeente de voorschriften voor interlokale wegen te volgen, kunnen we het verkeer tussen onze kernen merkbaar vlotter en veiliger maken.

### **Actie 2.5 • De lokale overheden stellen een categorisering van het lokale wegennet binnen de interlokale mazen voor. De vervoerregio geeft hierop advies.**

Kadert binnen de doelstellingen anders, vlot, veilig en leefbaar

Door een specifiek gebruik toe te kennen aan de lokale wegen in onze gemeente kunnen we op bepaalde wegen de wagen en de vrachtwagen weren. Dat zal dat onze inwoners stimuleren om zich meer met de fiets of te voet te verplaatsen. Tegelijk zorgt de juiste verplaatsing op de juiste weg voor verkeer dat minder hinder teweegbrengt, maar ook vlotter en veiliger is. Om maatregelen te vermijden die problemen veroorzaken in een naburige gemeente, geeft de vervoerregio advies op ons voorstel.

### **Actie 2.8 • Onderhouden van de wegen.**

Kadert binnen de doelstellingen anders, vlot, veilig, leefbaar

Door onze wegen goed te onderhouden kunnen alle weggebruikers zich op een veilige manier blijven verplaatsen.

## /02. **FIETS**

---

### **Actie 3.1 • Opmaken van een lokaal fietsnetwerk om de lokale attractiepolen te bedienen.**

Kadert binnen de doelstellingen anders, vlot en veilig

Als we de plaatsen in onze gemeente waar veel mensen komen goed bereikbaar maken met de fiets, kunnen we meer inwoners stimuleren om de wagen thuis te laten. Als we onze lokale fietswegen ook veilig maken, is dit een extra stimulans om de fiets in plaats van de wagen te nemen. Hoe meer mensen de wagen thuislaten, hoe vlotter het resterende autoverkeer kan verlopen.

Deelacties uit het regionaal mobiliteitsplan:

- Opmaken van een overzichtskaart die de staat van het lokale fietsnetwerk in beeld brengt.
- Voorstellen van fietstellocaties. We stemmen die binnen onze vervoerregio af om inzicht te krijgen in de fietsstromen. Vervolgens voeren de lokale besturen de tellingen uit en gebruiken we de inzichten voor het verdere beleid.

### **Actie 3.2 • Verkeersveilig inrichten van alle schoolomgevingen en schoolroutes.**

Kadert binnen de doelstellingen anders, vlot, veilig en leefbaar

Door de schoolomgevingen en de routes ernaar veiliger te maken, kunnen meer kinderen te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer naar school gaan. Dit vermindert het aantal autoverplaatsingen, maakt het resterende autoverkeer vlotter en zorgt voor minder verkeerhinder in de schoolspitsen.

Deelacties uit het regionaal mobiliteitsplan:

- Opmaken overzicht van schoolroutes en schoolvervoerplan.
- Opmaken van een visie over het weren van vrachtverkeer uit school- en woonomgevingen. Het algemene 'Charter Werftransport' kan als leidraad gebruikt worden voor verdere uitrol over de volledige vervoerregio.

### **Actie 3.3 • Verder vervolledigen van het fietsnetwerk en wegwerken van de zwakke schakels en zwarte fietspunten.**

Kadert binnen de doelstellingen anders, vlot, veilig en leefbaar

Als we het netwerk van fietswegen vervolledigen en gevaarlijke punten veilig maken, zullen meer burgers geneigd zijn zich met de fiets in plaats van de auto te verplaatsen. Dit leidt tot minder wagens op de weg en dus tot minder hinder door autoverkeer. De resterende auto's kunnen dan ook vlotter doorrijden.

### **Actie 3.6 • Onderhouden van de bestaande fietspaden op BFF en fietssnelwegen.**

Kadert binnen de doelstellingen anders, vlot, veilig en leefbaar

Door de fietswegen die gebruikt worden voor langere afstanden goed te onderhouden blijft de infrastructuur goed befietsbaar en overtuigen we wie er nu al gebruik van maakt om dit te blijven doen. Tegelijkertijd stimuleert dit mensen die nu de wagen nemen om over te schakelen op de fiets. Want hoe vlotter en veiliger de fietswegen, hoe groter de kans dat meer mensen de wagen thuislaten. Dit zorgt voor minder wagens op de weg, en dus voor een leefbaardere omgeving. De wagens die er wel nog zijn, kunnen dan ook vlotter doorrijden.

### **Actie 3.9 • Autoluwer maken van kernen binnen de interlokale mazen en weren van doorgaand verkeer.**

Kadert binnen de doelstellingen anders, vlot, veilig en leefbaar

Minder autoverkeer in de kernen verhoogt er de veiligheid voor fietsers en voetgangers, en de leefbaarheid voor iedereen die er woont of werkt. Dit kan de inwoners stimuleren om de wagen thuis te laten voor verplaatsingen in de kernen. Dit vermindert het aantal wagens op de weg, waardoor iedereen zich vlotter kan verplaatsen.

Deelacties uit het regionaal mobiliteitsplan:

- Toepassen van het principe van 'fix the mix'.
- Autowerende maatregelen nemen op lokale wegen buiten de kernen om gemengd fiets- en gemotoriseerd verkeer op een veilige manier te organiseren, met volgende prioriteiten:
  1. Fietsnetwerk
  2. Lokale erftoegangswegen
  3. Lokale ontsluitingswegen

### **Actie 3.10 • Hervredelen van de ruimte volgens het STOP-principe naargelang de wegencategorisering.**

Kadert binnen de doelstellingen anders, leefbaar en groen

Door de beschikbare ruimte voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en privaat vervoer zo te hervredelen dat er meer ruimte vrijkomt voor voetgangers en fietsers kunnen we meer mensen stimuleren om zich te voet of met de fiets te verplaatsen. Meer ruimte voor het openbaar vervoer met als doel dit vervoer vlotter te laten rijden kan ook stimulerend werken om over te stappen van de eigen wagen naar het openbaar vervoer. Hoe meer mensen de eigen wagen aan de kant laten, hoe leefbaarder onze leefomgeving wordt. En hoe meer ruimte er voor voetgangers en fietsers beschikbaar is, hoe groener die ingericht kan worden.

### **Actie 3.11 • Evalueren en bijsturen afbakening zone 30.**

Kadert binnen de doelstellingen anders, vlot, veilig en leefbaar

Door de zones 30 doordacht af te bakenen kunnen we fietsen veiliger maken. Dit biedt kansen om meer mensen de fiets te doen nemen. Hoe meer mensen dit doen, hoe leefbaarder de omgeving wordt. Het aantal auto's daalt dan en verhoogt zo de kans dat het resterende autoverkeer vlotter verloopt.

### **Actie 3.13 • Maximaal conflictvrij organiseren van lichtengeregelde kruispunten waar mogelijk en nodig zonder het comfort van de fietsers te verminderen.**

Kadert binnen de doelstellingen anders, vlot en veilig

Kruispunten met verkeerslichten die fietsers en auto's apart groen licht geven maakt oversteken voor fietsers een stuk veiliger. Als de veiligheid verhoogt, kan dit meer mensen stimuleren om de wagen thuis te laten en voor de fiets te kiezen, zeker als fietsers niet te lang moeten wachten om groen licht te krijgen en de kruispunten over te steken.

### **Actie 3.14 • Opstarten van intergemeentelijke samenwerkingen voor opleidingen, sensibilisering en communicatiemiddelen.**

Kadert binnen de doelstellingen anders, vlot, veilig, leefbaar, groen

Het organiseren van fietsopleidingen en het opzetten van fietscampagnes kunnen stimulerend werken om meer mensen voor de fiets in plaats van de wagen te doen kiezen. Dit zou onze leefomgeving veiliger en leefbaarder maken. En de uitstoot die hiermee vermeden wordt is goed voor de kwaliteit van de lucht die elk van ons inademt. Elke verplaatsing die met de fiets in plaats van de auto gebeurt, zorgt bovendien dat het resterende autoverkeer vlotter kan verlopen. Daarnaast bieden fietsopleidingen sociale doelgroepen een kans op betaalbare mobiliteit en meer vrijheid om zich te verplaatsen.

Deelacties uit het regionaal mobiliteitsplan:

- Fietseducatie op school
- Fietsen voor nieuwkomers
- Leren fietsen met elektrische fietsen en speedpedelecs
- Autoloze zondag
- Fietsdag
- 30 dagen zonder wagen
- Gebruik van het openbaar vervoer
- Sensibiliseringscampagne rond veilig fietsen

### **Actie 3.16 • Uitvoeren van een Quick Scan Fietsbeleid om zicht te krijgen op een stand van zaken m.b.t. het gevoerde fietsbeleid.**

Kadert binnen de doelstellingen anders, vlot en veilig

Door ons eigen fietsbeleid onder de loep te nemen krijgen we zicht op wat goed is en op wat beter kan. Op basis hiervan kunnen we ons fietsbeleid bijsturen. Bedoeling is om fietsen in onze gemeente veiliger en comfortabeler te maken, zodat meer mensen voor de fiets kiezen.

/03.

## **OPENBAAR VERVOER**

---

### **Actie 4.4 • Onderzoeken doorstromingsmaatregelen op het kernnet en aanvullend net.**

Kadert binnen de doelstellingen anders en vlot

Als we maatregelen nemen om de bus vlotter te laten doorrijden, verhogen we de aantrekkelijkheid van de bus ten opzichte van de eigen wagen. Hierdoor neemt de kans toe dat mensen zich met het openbaar vervoer in plaats van de eigen wagen verplaatsen.

### **Actie 4.6 • Optimaliseren van de doorstroming van de Kusttram in de kustgemeenten.**

Kadert binnen de doelstellingen anders, vlot, nabij en sociaal

Door de Kusttram vlotter te laten doorrijden kunnen we meer mensen stimuleren om voor de Kusttram te kiezen in plaats van de eigen wagen. Hoe vlotter de Kusttram wordt, hoe gemakkelijker de verschillende kustgemeenten en handelscentra voor iedereen te bereiken zijn.

### **Actie 4.14 • Inrichten van alle geselecteerde Hoppinpunten in de regio conform de richtlijnen voor toegankelijkheid, leesbaarheid en uitrusting tegen 2030.**

Kadert binnen de doelstellingen anders, vlot, nabij en sociaal

Als je verschillende vervoermiddelen combineert om je bestemming te bereiken, is het belangrijk dat je vlot en gemakkelijk van het ene op het andere vervoermiddel kan overstappen. Dit kan op een Hoppinpunt. Het is hiervoor van belang dat Hoppinpunten goed ingericht zijn, om de aantrekkelijkheid ervan te verhogen. Als ze voldoende aantrekkelijk en gebruiksvriendelijk zijn, zal de gebruiker gestimuleerd worden om alternatieven voor de wagen te gebruiken.

### **Actie 4.15 • Plaatsen van kwalitatieve, overdekte fietsenstallingen aan de haltes buiten de hoppinpunten waar er behoefte is.**

Kadert binnen de doelstellingen anders en vlot

Degelijke en overdekte fietsstallingen aan haltes voor openbaar vervoer kunnen mensen stimuleren om de fiets te combineren met de bus of tram, en dus om de eigen wagen thuis te laten.

### **Actie 4.16 • Verder realiseren van goede *verknoping in treinstations*.**

Kadert binnen de doelstellingen anders, vlot en sociaal

Als treinstations vlot en gemakkelijk bereikbaar zijn vanaf bushaltes, fietsstallingen en autoparkings verhoogt de kans dat mensen de trein combineren met een ander vervoermiddel. Maar ook de stationsomgeving zelf moet goed en vlot bereikbaar zijn, en dit voor elk vervoermiddel.

Deelactie uit het regionaal mobiliteitsplan:

- Onderzoeken van het gewenst aantal fietsenstallingen en autoparkeerplaatsen in stationsparkings in functie van een vooropgestelde modal split per treinstation.

### **Actie 4.19 • Nieuwe *ruimtelijke ontwikkelingen* zo veel mogelijk bundelen aan *stationsomgevingen, hoppinpunten en langs het kernnet*.**

Kadert binnen de doelstellingen anders en nabij

Door nieuwe ontwikkelingen bij voorkeur dicht bij plaatsen te voorzien waar mensen gemakkelijk het openbaar vervoer kunnen nemen, verhogen we de kans op meer verplaatsingen met de bus, de tram of de trein en minder verplaatsingen met de eigen wagen.

## /04. AUTO

---

### **Actie 5.3 • Opstellen van een actieplan rond autodelen met focus op het sensibiliseren en gebruik van deelwagens.**

Kadert binnen de doelstellingen anders, leefbaar, groen en sociaal

Door het gebruik van deelwagens te stimuleren kunnen we het aantal eigen wagens doen dalen. Maar ook het aantal autoverplaatsingen, want wie geen eigen wagen voor de deur heeft staan verplaatst zich sneller te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer, zeker voor kortere verplaatsingen. Als bovendien het aantal geparkeerde wagens langs de weg daalt, kan de omgeving groener en leefbaarder worden. Deelwagens geven ook mensen zonder eigen wagen de kans om zich wanneer nodig met de wagen te verplaatsen.

### **Actie 5.7 • Maatregelen nemen tegen te grote en te zware auto's in de bebouwde kom.**

Kadert binnen de doelstellingen anders, leefbaar en groen

We willen van de bebouwde kom een omgeving maken die leefbaar en groen is. Maatregelen die grote en zware voertuigen weren of beperken kunnen hiertoe bijdragen.

### **Actie 5.9 • Opmaken van een uitgebreid en overkoepelend beleid rond het plaatsen van (snel)laadpalen, rekening houdend met verschillende locaties en functies (bedrijven, appartementen, woningen, parkeergarages, randparkings ...).**

Kadert binnen de doelstellingen anders, leefbaar en groen

Een doordacht beleid rond laadpalen voor elektrische wagens kan mensen stimuleren om sneller de overstap te zetten van wagens op fossiele brandstoffen naar elektrische wagens. Dit zou de uitstoot van schadelijke stoffen doen dalen en de lawaaihinder door fossiele motoren verminderen.

/05.

## **PARKEREN**

---

**Actie 6.1 • Opmaken van een consistent parkeerverhaal voor de kustgemeenten dat voor elke kustbezoeker duidelijk is en zoekverkeer maximaal uitsluit.**

Kadert binnen de doelstellingen anders, vlot, veilig en leefbaar

Een gezamenlijke visie op parkeren in de kustgemeenten maakt parkeren voor kustbezoekers eenduidiger. Dit kan het parkeren vlotter maken en de hinder door wagens die een parkeerplaats zoeken verminderen.

**Actie 6.3 • Verder realiseren van de studie “Carpoolparkings West-Vlaanderen” (2014), uitgevoerd door MOW.**

Kadert binnen de doelstellingen vlot, veilig, leefbaar en groen

Door verder werk te maken van carpoolparkings bij de op- en afritten van de hoofdwegen kan het aantal voertuigen op de weg dalen.

**Actie 6.4 • Aanleggen van randparkings en P+R's en relatie leggen tussen P+R-parkings en centra.**

Kadert binnen de doelstellingen vlot, veilig, leefbaar en groen

Door randparkings en Park & Rides aan te leggen kunnen we het aantal wagens in de centra doen dalen, zeker als mensen vanaf deze plekken gemakkelijk het centrum kunnen bereiken. Minder wagens in het centrum zorgt er voor meer leefbaarheid en veiligheid. Ook de uitstoot van schadelijke stoffen daalt erdoor. Het verkeer dat wel nog in het centrum rijdt kan bovendien vlotter doorstromen. Mogelijks is voor de aanleg van bepaalde randparkings of Park & Rides samenwerking tussen twee gemeenten nodig.

**Actie 6.5 • Opmaken van een uitgebreide en overkoepelende visie rond parkeren in de vervoerregio.**

Kadert binnen de doelstellingen vlot, veilig, leefbaar en groen

We werken samen met de andere gemeenten in de vervoerregio om parkeren over de gemeentegrenzen heen op doordachte wijze aan te pakken. Een sterke visie op parkeren kan de lokale parkeerdruk verlichten en de omgeving leefbaarder maken. Door samen te werken met de andere gemeenten in de vervoerregio willen we vermijden dat parkeerproblemen doorgeschoven worden van de ene naar de andere gemeente.

Deelacties uit het regionaal mobiliteitsplan:

- Parkeernormen met vorken i.f.v. stations, densiteit, knooppuntwaarde, voorzieningenniveau, demografie, ...
- Uitwerken beleid deelwagens
- Visie over mobilhomes en de (parkeer)plaatsen en services die hiervoor worden voorzien in de vervoerregio
- Visie over (fiets)parkeren op eigen terrein i.f.v. het afleveren van de omgevingsvergunning
- Visie over dubbel gebruik van bestaande parkings (in industriezones, bij onderwijsinstellingen, bij stations, ...) en de hieraan verbonden randvoorwaarden
- Visie over het (betalend) parkeren in kernen en centra dat gestuurd kan worden i.f.v. tijdstip, locatie, ...
- Inzicht in welke parkeerinfrastructuur (deels) onthard kan worden en welke er in halfverharding aangelegd kan worden

### **Actie 6.7 • In orde brengen van het uitrustingsniveau van de fietsparkeervoorzieningen bij de onderzochte regionale aantrekkingspolen.**

#### Kadert binnen de doelstellingen vlot, veilig en leefbaar

Door de fietsparkings goed uit te rusten bij de plaatsen waar veel mensen komen stimuleren we mensen om zich met de fiets in plaats van de auto naar deze regionale aantrekkingspolen te verplaatsen. Hoe meer mensen dit doen, hoe minder wagens er op de weg zijn. Minder autoverkeer verhoogt de veiligheid en maakt de omgeving leefbaarder. De kans wordt ook groter dat het verkeer vlotter verloopt. De fiets veilig kunnen stallen is essentieel om meer mensen op de fiets te krijgen, maar ook om wie nu al fietst op de fiets te houden.

/06.

## **LOGISTIEK EN VRACHTVERKEER**

---

### **Actie 7.10 • Opmaken van een duurzaam stedelijk logistiek beleidsplan tegen 2030 (TEN-T verordening).**

Kadert binnen de doelstellingen anders en groen

De opmaak van een duurzaam logistiek beleidsplan voor de stad Brugge biedt kansen om goederenvervoer in de stad milieuvriendelijker te organiseren. Minder hinder door grote vrachtwagens, minder uitstoot van schadelijke stoffen, minder ingenomen ruimte door geparkeerde vrachtwagens, ... dragen bij tot een leefbaardere omgeving. De uitdaging ligt in het vinden van goede alternatieven die het economische leven in de stad draaiende houden zonder het aantal kleinere bestelwagens exponentieel te doen stijgen.

### **Actie 8.1 • De lokale overheden maken een kaart van de lokale vrachtroutes en vervolgens stemmen we eventuele zones met vrachtbeperkende maatregelen af.**

Kadert binnen de doelstellingen anders, vlot, veilig, leefbaar en groen

Door aan te duiden welke lokale wegen als lokale vrachtroutes dienen weren we vrachtwagens waar ze niet gewenst zijn. Dit kan de veiligheid voor alle weggebruikers verhogen, vooral voor fietsers. Ook wordt de plaatselijke omgeving leefbaarder en vermindert er de druk op het milieu. Door vrachtverkeer op de wegen te doen rijden die ervoor bestemd zijn kan het verkeer bovendien vlotter verlopen. Als we maatregelen nemen om in een bepaald gebied vrachtverkeer te weren, stemmen we dit af met de naburige gemeenten om te vermijden dat we problemen doorschuiven van de ene naar de andere gemeente.

/07.

## VEILIGHEID

### **Actie 9.4 • Inzetten op verkeershandhaving (bijvoorbeeld door dit prioritair op te nemen in het Zonaal Veiligheidsplan).**

Kadert binnen de doelstelling veilig

Handhaving stimuleert om de verkeersregels te respecteren en zorgt zo voor meer veiligheid en leefbaarheid.

Deelacties uit het regionaal mobiliteitsplan:

- Politiecontroles naar onveilig en asociaal gedrag (snelheid, alcohol, afleiding en roekeloos rijgedrag).
- Afstemmen van de handhaving van zowel tonnagebependingen als snelheidsbependingen over de politiezones heen.
- Verkennen van de mogelijkheid voor het inzetten van GAS-ambtenaren voor snelheidshandhaving.
- Verkennen van de mogelijkheid voor het inzetten van GAS4 op inbreuken op C3-borden (verboden toegang, in beide richtingen, voor iedere bestuurder).

### **Actie 9.6 • Systematisch en gestructureerd registreren en rapporteren van fietsongevallen.**

Kadert binnen de doelstelling veilig

Als we fietsongevallen registreren en rapporteren, kunnen we deze informatie gebruiken om fietsen veiliger te maken.

### **Actie 9.7 • Gebruiken van de ongevalrapportage voor het kritisch evalueren van de bestaande infrastructuur om die indien nodig aan te passen.**

Kadert binnen de doelstelling veilig

Ongevallenrapportage geeft ons onder meer inzicht in de redenen van ongevallen op bepaalde plekken. Op basis hiervan kunnen we deze onveilige punten aanpakken. Bedoeling is om de verkeersinfrastructuur voor alle weggebruikers veilig te maken.

### **Actie 9.8 • Opstellen van een actieplan rond verkeersveiligheidsbeleid met als doel nul doden of zwaargewonden in en door het verkeer. We vragen de provincie voor de nodige begeleiding bij de uitvoering van het actieplan. Ter inspiratie kijken we hiervoor naar het bestaande traject Verkeersveilige Gemeente in de provincie Antwerpen.**

Kadert binnen de doelstellingen veilig en leefbaar

Met een doordacht actieplan om ons beleid rond verkeersveiligheid vorm te geven zijn we gewapend om het aantal doden of zwaargewonden in het verkeer tot nul te herleiden. Hoe veiliger onze leefomgeving wordt, hoe leefbaar ook.

Deelacties uit het regionaal mobiliteitsplan:

- Ondertekening van het SAVE-charter.
- Opstellen van een actieplan aan de hand van een zelfevaluatie van het verkeersveiligheidsbeleid.
- Begeleiding bij het uitvoeren van het plan door de provincie.

/08.

## **TOEGANKELIJKHEID**

---

**Actie 10.2 • Toegankelijk inrichten van (overstap)haltes (fysiek, visueel, auditief, leesbaar).**

Kadert binnen de doelstelling anders

Door haltes voor openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk te maken, geven we alle inwoners de kans om zich te verplaatsen.

/09.

## **RUIMTE**

---

### **Actie 1.1 • Ondersteunen van een locatie- en vergunningenbeleid om nieuwe ontwikkelingen in de nabijheid van duurzaam bereikbare locaties te vestigen.**

Kadert binnen de doelstellingen anders, leefbaar en groen

Door nieuwe ontwikkelingen dicht bij plaatsen te voorzien die gemakkelijk bereikbaar zijn te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer, verhogen we de kans dat meer mensen de wagen aan de kant laten staan. Hoe minder wagens op de weg, hoe minder hinder door autoverkeer en hoe leefbaarder de omgeving. En ook het milieu vaart hier wel bij, want minder autoverkeer betekent minder uitstoot van schadelijke stoffen, minder vervuiling door bandenslijtage, ...

Deelacties uit het regionaal mobiliteitsplan:

- Toetsen van nieuwe ontwikkelingen aan de visie van het regionaal mobiliteitsplan.
- Toepassen van een doordacht locatie- en vergunningenbeleid op lokaal niveau.