

DE OOSTENDSE MOBILITEITSREVOLUTIE

Mobiliteit en verkeersveiligheid is een van de belangrijkste verkiezingsthema's in Oostende. Groen profileert zich al lang als voortrekker. Een duurzame mobiliteit en **gezonde leefkwaliteit** gaan dan ook hand in hand. Op vlak van mobiliteit is een ware inhaalbeweging nodig. Waar andere steden zoals Gent, Mechelen of Hasselt volop de keuze maakten voor een stadsontwikkeling in functie van **leefbaarheid** en verkeersveiligheid, is Oostende te lang blijven hangen in de recepten van het verleden. Tot op vandaag blijft de auto heer en meester in de stad, een duidelijke **koerswijziging** is nodig. Groen wil zuurstof geven aan het openbaar vervoer, de fietsers en de voetgangers. **Wij geven de stad terug aan de Oostendenaars.**

Een autovrij stadscentrum, en een nieuwe ondergrondse randparking

- De binnenstad, tussen de Visserskaai en de Leopold II laan, wordt autovrij. Deze zone is met de auto enkel nog toegankelijk voor bewoners, tweedeverblijvers, laden en lossen, en mensen met een beperking. Gevolg is dat bewoners in de binnenstad veel makkelijker een parkeerplaats zullen vinden.
- Langs een vast traject in het stadscentrum rijden gratis elektrische *hop-on-hop-off* busjes, in eigen beheer van de Stad. Deze busjes verbinden ook het stadscentrum met de randparkings.
- Aan de Visserijschool bouwen we een nieuwe, grote ondergrondse parking met een vlot bereikbare ingang langs de Verenigde Natieslaan. Deze parking moet inkomende auto's in Oostende opvangen aan een goedkoop tarief in het weekend of vakantieperiodes, en gratis op werkdagen. Op die plaats kunnen fietsen verhuurd worden en voorzien we elektrische busjes richting het stadscentrum.
- Leveringen met grote vrachtwagens in de binnenstad zijn niet verkeersveilig en worden niet meer toegelaten. Dat wil Groen vervangen door distributiecentra aan de rand, van waaruit kleinere (elektrische) bestelwagens vertrekken.
- Bovengrondse parkings in het centrum zijn niet meer van deze tijd en een verspilling van kostbare ruimte. De parking in de Lijnbaanstraat, en de bovengrondse Zeeparking en bovengrondse parking op het Mijnplein verdwijnen. De ondergrondse Zeeparking en Mijnplein behouden we. De Lijnbaanstraat en het Mijnplein worden heringe-

richt als groen leefplein met voldoende (ondergrondse) fietsenstallingen en bovengronds bankjes, voldoende groen, eventueel een basket- of ander sportpleintje. We maken hier terug ontmoetingsplaatsen van.

- Het Leopoldpark en De Grote Post (DGP) worden beter met elkaar verbonden. Van de Leopold II laan maken we een smallere, meer autoluwe eenrichtingsstraat. Het Leopoldpark zal doorlopen tot tegen aan De Grote Post en de Hendrik Serruyslaan.
- De Visserskaai en de Van Iseghemlaan worden een aangename lus rond de binnenstad. Er komt éénrichtingsverkeer die start aan het Kursaal, over de Van Iseghemlaan en de Visserskaai, met eindpunt aan het kruispunt Leopold II laan-Alfons Pieterslaan. Autoluw verkeer blijft mogelijk, maar prioriteit is aan fietsers met veilige fietspaden op de Van Iseghemlaan.
- De huidige concessies voor uitbaters van parkeergarages hebben te lange looptijden, waardoor de Stad in een nadelige positie zit. Wij willen kortere looptijden en vlotter aanpasbare modaliteiten.
- De bestaande parking aan het station wordt nog meer gepromoot als randparking.
- Onder de Albert I Promenade willen we zoveel mogelijk bewonersparkeren, in tegenstelling tot de huidige plannen om van de voorziene 700 plaatsen maar liefst 70% rotatieparking te voorzien.
- De totale CO₂-uitstoot daalt in Vlaanderen, maar de uitstoot door transport is de laatste vijftien jaar met 10% gestegen. Daarbij komen nog de files en de verkeersinfarcten, ook in Oostende. In de volgende legislatuur wil Groen ook geleidelijk een lage emissiezone in de binnenstad invoeren, voor de meest vervuilende wagens.
- We willen het debat over éénrichtingsverkeer in de Alfons Pieterslaan nieuw leven inblazen. Dit zou meer ruimte creëren voor veilige fietspaden en bredere voetpaden, zitbankjes en boompjes. Een aangenamere, meer verkeersluwe Alfons Pieterslaan zal meer wandelaars en shoppers aantrekken. Dit willen we niet opleggen, maar we starten wel opnieuw het debat met alle betrokkenen.
- Bij elke renovatie en vernieuwing in het stadscentrum wordt gezorgd voor groen. De grote stadspleinen in Oostende, zoals het Stationsplein of de Groentenmarkt, worden verfraaid met groen, zitbanken en paadjes.
- Oostende organiseert vanaf 2019 een jaarlijkse Autoloze Zondag, in samenwerking met Toerisme en het Centrummanagement.

Fietsers behandelen we als koningen in de stad

- Fietsers voelen zich al te vaak onveilig in Oostende. Er zijn te veel straten zonder fietspad, amper fietsstraten en bij de heraanleg van straten is nog altijd de auto de norm. Deze visie dateert uit de vorige eeuw. Groen wil volop inzetten op afgescheiden fietspaden en meer fietsstraten met voorrang voor fietsers op auto's.
- In de buurt van scholen, speelpleinen en sportcentra worden kindlinten voorzien, met 100% veilige fietsstraten of fietspaden. Zo kunnen kinderen veilig en conflictvrij fietsen.
- De auto moet zich aanpassen aan de fietsers, niet langer omgekeerd. Er wordt ingezet op fietsroutes en fietsstraten met voorrang voor de fietser op de auto. Deze verbinden alle parken, groenzones, scholen en pleinen in Oostende.
- We geven systematisch prioriteit aan de herstelling van voet- en fietspaden.
- Voldoende fietsenstallingen bij belangrijke haltes van de Lijn (kusttram) of voldoende plaatsen aan de bibliotheek, de Grote Post, Mu.Zee, bij jeugdcentra, de uitgaansbuurt of bij de winkelstraten en pleinen.
- Aan de Gistelsesteenweg, Torhoutsesteenweg en Nieuwpoortsesteenweg voorzien we oversteekbruggen voor fietsers zodat het Groen Lint conflictvrij wordt.
- In alle straten waar de snelheid van het autoverkeer hoger ligt dan 30km/u komen veilige en kwalitatieve fietspaden.
- Inwoners die hun wagen inruilen tegen een bakfiets of elektrische fiets krijgen een fietssubsidie.
- Er komen meer fietsenkluizen, met een verplichting hiervan bij elk nieuw bouwproject.

Veilig verkeer in de wijken

- Elke woonwijk wordt standaard zone 30 en dat wordt gecontroleerd. In de wijken worden brede straten gemeden en wordt sluipverkeer geweerd, door te knippen.
- Stene Dorp herstellen we in zijn glorie van weleer en maken we autoluw.
- We realiseren een doorsteek vanuit Westerkwartier naar de zee. Met de afbraak van een groot gebouw aan de Troonstraat krijgen we hiertoe een opportuniteit. Op de gemeenteraad was het stadsbestuur dit idee alvast genegen.
- Gedeelde mobiliteit promoten: voorbehouden van parkeerplaatsen voor deelauto's, en het eigen wagenpark van de gemeente delen met de inwoners.
- De verlaning van het laatste stuk van de A10 verbindt de twee delen van de Konterdam, verhoogt de leefbaarheid, en maakt Oostende 'groter'.

- Files op de Torhoutsesteenweg moeten we actief en onderbouwd tegengaan, met inbegrip van het vermijden van sluipverkeer in de omliggende woonstraten. Drie maatregelen wil Groen nu al nemen.
 1. een vlottere doorstroming op het kruispunt met de Elisabethlaan.
 2. een rem op de uitbreiding van de baanwinkels langs de Torhoutsesteenweg.
Nieuwe vergunningen zorgen voor nog meer verkeer en zijn uit den boze.
 3. Zowel een tunnel onder de Elisabethlaan als een ring rond Oostende zijn duur en ingrijpend, maar Groen staat open voor de discussie. Toch willen we wijzen op een reeds bestaand tracé rond Oostende, namelijk de N358. Mits aanpassingen en een betere bewegwijzering kan dit een alternatief zijn voor het verkeer vanuit Torhout richting Oostkust.
- Het openbaar vervoer naar bedrijventerreinen en onderzoekscentra, zoals Plassendale en Greenbridge, uitbouwen.
- Slimme verkeerslichten uitbreiden, die rekening houden met wachtrijen.