

Gemeentelijke verkeerscommissie, vergadering experten	2 december 2025
Verslaggeving	Tom Verbeke - verkeer en mobiliteit
Type adviesorgaan	facultatief

Aanwezigheid

Aanwezigen	Lucas Vandendriessche, schepen mobiliteit Tom Verbeke, dienst verkeer en mobiliteit Wim Pilet (agendapunt 27 en 1 t.e.m. 17) Bart Leys, lokale politie Steven Geselle, lokale politie Noël Winckelmans Marnix Van Eegroo (agendapunt 27 en 1 t.e.m. 11) Wilfried Acken, fractie Alternatief 24 Kristof Clevers (vanaf agendapunt 9) Gunther Vanmassenhove (directeur basisschool De Zandlopertjes (agendapunt 27) Guido De Greef, fietsersbond
Verontschuldigd	Brandweer Zone 1 Agentschap Wegen en Verkeer Steve Vandenberghe, burgemeester

Agenda

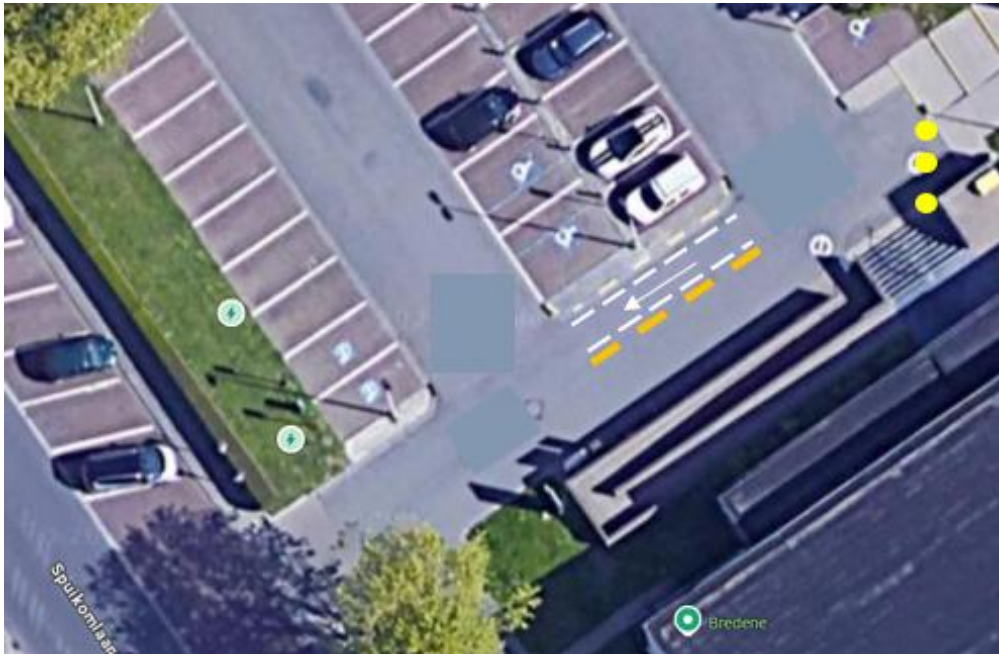
	Agendapunten met gunstig advies	
	Parkeerproblematiek. Parking Priorij	Particuliere vraag
	Parkeerproblematiek. Prinses Elisabethlaan	Particuliere vraag
	Parkeerproblematiek. Buurtspoorwegstraat	Particuliere vraag
	Parkeerproblematiek. Henri Zwaenepoelstraat	Particuliere vraag
	Verkeersproblematiek. 'Bostoenwijk'	Dienst mobiliteit
	Verkeersproblematiek. Parking sportcentrum	Dienst mobiliteit
	Verkeersproblematiek. Polderstraat en Ebbestraat	Dienst mobiliteit
	Verkeersproblematiek. Fritz Vinckelaan	Fractie
	Verkeersproblematiek. Kruispunt Zeelaan/Frankrijklaan	Dienst mobiliteit
	Parkeerproblematiek. Negen Septemberstraat	Dienst mobiliteit
	Parkeerproblematiek. Dorpsstraat	Dienst mobiliteit
	Verkeersproblematiek. Schoonheidsleerlaan	Dienst mobiliteit
	Parkeerproblematiek. Laad- en loszone Kapelstraat	Particuliere vraag
	Agendapunten met gedeeltelijk gunstig advies	
	Verkeers- en parkeerproblematiek. Parking Lago Bredene	Dienst mobiliteit
	Diverse	Fractie

	Parkeerproblematiek. Wagenmakersstraat en Zuidstraat	Fractie
	Agendapunten met ongunstig advies	
	Parkeerproblematiek. Beukenlaan	Particuliere vraag
	Parkeerproblematiek. Blauwvoetlaan	Particuliere vraag
	Parkeerproblematiek. Fritz Vinckelaan	Particuliere vraag
	Verkeersproblematiek. Wilgenlaan	Particuliere vraag
	Verkeersproblematiek. Sluizenstraat	Particuliere vraag
	Verkeersproblematiek. Zeepaasje	Dienst mobiliteit
	Parkeerproblematiek. Diverse locaties i.f.v. vuilophaling	Milieudienst
	Parkeerproblematiek. Fritz Vinckelaan	Particuliere vraag
	Uitgestelde punten	
	Verkeersproblematiek. Dijkweg	Particuliere vraag
	Parkeerproblematiek. Nukkerstraat	Particuliere vraag
	Verkeersproblematiek. Kruispunt Polderstraat/Spuikomlaan	Dienst mobiliteit
	Agendapunten met kennisname	
	Exploitatie deelsteps en deelauto's te Bredene	

	Agendapunten met gunstig advies	
	Parkeerproblematiek. Vraag tot opheffen voorbehouden parkeerplaatsen voor personenauto's op de parking Priorij <u>Opmerking</u> Parkeerdruktellingen werden uitgevoerd <u>Experten</u> Resultaten van de parkeertellingen: Uitgevoerd op 27/10 om 9u, 28/10 om 4u, 03/11 om 9u30 en 04/11 om 4u. Gemiddelde bezettingsgraad vastgesteld van 56%, wat neerkomt op een relatief lage parkeerdruk. Er wordt verwezen naar de vrij lage bezettingsgraad van de parking. Het invoeren van een E9a zorgt voor organische manier van parkeren. Gunstig advies: Voor het opheffen van de parkeerreglementering dat enkel personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en motorfietsen mogen parkeren op de parking Priorij. Het verkeersbord E9b dient te worden verwijderd. Parkeerplaatsen aan te duiden door middel van het verkeersbord E9a (parkeren toegelaten).	Particuliere vraag

	Parkeerproblematiek. Prinses Elisabethlaan. Vraag tot uitbreiden van de reglementering parkeren beperkte parkeerduur <u>Opmerking</u> De bruikbare lengte van de parkeerstrook langsheen de N9 bedraagt nu +/- 13m. Dus twee eigenlijke parkeerplaatsen. Hiervan is de eerste 6m beperkt in tijd tot maximaal 30 min. <u>Experten</u> Een uitbreiding kan simpel aangepast worden door het wijzigen van het onderbord van 6m naar 12m. Gunstig advies: Voor het uitbreiden van de bestaande parkeerplaats met beperkte parkeerduur (van 7 tot 19u - 30 minuten) t.h.v. huisnummers 84/85 van 6m naar 12m	Particuliere vraag
	Parkeerproblematiek. Buurtspoorwegstraat. Vraag tot invoeren parkeerplaats met beperkte parkeerduur <u>Opmerking</u> Openingsuren zaak: Dinsdag t.e.m. zaterdag van 8u30 tot 19u30. <u>Experten</u> Er wordt verwezen naar de vroegere arcering in de parkeerstrook op de hoek met de Wagenmakersstraat. Deze zou opnieuw moeten aangebracht worden. Aansluitend zou een parkeerplaats met beperkte parkeerduur kunnen ingevoerd worden. Hierbij dient de paal met signalisatie in het asfalt te worden gemonteerd omwille van de beperkte doorgang op het trottoir. Gunstig advies: • Invoeren van 2m arcering op de parkeerstrook langsheen de Buurtspoorwegstraat, ter hoogte van huisnummer 71. • Invoeren van een parkeerplaats met beperkte parkeerduur op de parkeerstrook ter hoogte van huisnummer 69/71 met een lengte van 6m, max. 1u, van dinsdag t.e.m. zaterdag tussen 8u30 en 19u30.	Particuliere vraag
	Parkeerproblematiek. Henri Zwaenepoelstraat. Vraag tot wijzigen van de parkeersituatie voor de woning <u>Opmerking</u> Vraag tot het opschuiven van een bestaande voorbehouden parkeerplaats voor mensen met een beperking. <u>Experten</u> De politie geeft mee dat het een hele smalle uitrit betreft van +/- 2m. Er moet dus loodrecht op de garage worden in- en uitgereden. Soms wordt er op de rijbaan tot aan de opening van de garage geparkeerd.	Particuliere vraag

	De vraag van betrokkene is om de bestaande voorbehouden parkeerplaats voor mensen met een beperking op te schuiven richting H. Zwaenepoelstraat. Betrokkene vraagt niet om voor eigen poort te kunnen parkeren. Gemakkelijker kunnen in- en uitrijden is prioritair. Gunstig advies: • Voor het opschuiven van de bestaande voorbehouden parkeerplaats voor mensen met een beperking in de Vaartstraat, meer bepaald t.h.v. de zijgevel van de H. Zwaenepoelstraat huisnummer 9 met één meter richting H. Zwaenepoelstraat. • Voor het afbakenen van een parkeervak in de Vaartstraat met een lengte van 5m aansluitend bovenvermelde voorbehouden parkeerplaats zonder beperkende reglementering. • Voor het arceren van de restzone tussen het parkeervak en de goot van de dwarsweg, H. Zwaenepoelstraat.	
	Verkeersproblematiek. Reglementering plaatselijk verkeer in de 'Bostoenwijk'. Herevaluatie. <u>Opmerking</u> Na gunstige evaluatie van de reglementering plaatselijk verkeer door de experts van de gemeentelijke verkeerscommissie in zitting d.d. 28/11/2024 werd de reglementering plaatselijk verkeer en zone 30 vastgelegd bij wijze van het aanpassen van de aanvullende reglementen voor volgende straten: • Lepelaarstraat • Zeekoetstraat • Aalscholverstraat • Waterhoenstraat • Reigersstraat (vanaf Kievitsstraat). De invoering van de reglementering brengt volgende objectieve problematiek met zich mee: • De verkeersmaatregel 'plaatselijk verkeer' valt niet of nauwelijks te handhaven. • Bromfieters en speedpedelecs mogen hierdoor ook geen gebruik maken van de fietsverbinding Reigersstraat/Zeekoetstraat om van en naar Oostende te rijden. De weginrichting van deze woonwijk werd destijds zo ingericht om sluipverkeer maximaal te weren. Dit belet blijkbaar bepaalde automobilisten niet om toch via deze wijk de verbinding te maken tussen Bredene en Oostende Opex (en omgekeerd). <u>Experten</u> Politieonveel is er weinig tot geen mogelijkheid om de maatregel op plaatselijk verkeer te handhaven. De fietsersbond is voor het afvoeren van de reglementering plaatselijk verkeer omdat men met deze regel principieel ook speedpedelecs (conform de wegcode aanzien als bromfietsen klasse P) weert uit betrokken straten. De zone 30 wordt gunstig geëvalueerd en kan blijven.	Particuliere vraag

	Gunstig advies: • Voor het afschaffen van de reglementering ‘verbod voor alle verkeer, uitgezonderd het plaatselijk verkeer’ in volgende straten: ○ Zeekoetstraat ○ Aalscholverstraat ○ Lepelaarstraat ○ Reigersstraat ○ Waterhoenstraat ○ Argumentatie: de onmogelijkheid om (structureel) te handhaven op de genomen maatregel.	
	Verkeersproblematiek. ‘kiss en ride’ parking sportcentrum <u>Opmerking</u> Vraagt de plaatsing van een bijkomende fietsenstalling tegenover de bestaande fietsenstalling een aanpassing van de suggestieve verkeerscirculatie op de parking van het sportcentrum? Wachtende auto’s zorgen op drukke momenten bovendien voor stremming ter hoogte van de ingang van het sportcentrum. Hierdoor ontstaan er soms conflicten tussen fietsers en automobilisten ter hoogte van de fietsenstalling Mogelijke oplossing met biggenruggen, plooi bakens en belijning:  <u>Experten</u> Het voorstel zoals hierboven beschreven wordt algemeen gedragen door de experts van de verkeerscommissie. De lokale politie wijst erop de biggenruggen voor en achter te beschermen met gele plooi bakens.	Dienst mobiliteit

	De fietsersbond twijfelt over de meerwaarde van de plooi bakens en zou liever geen plooi bakens plaatsen. De biggenruggen dienen dan wel geel geschilderd te worden, eventueel aanbrengen van reflectoren. Gunstig advies: • voor het aanbrengen van belijning conform het plan, breedte fietspad 1,2m à 1,5m • voor het aanbrengen van biggenruggen, in het geel te schilderen, tussen het fietspad en de plaats waar auto's rijden • voor het verwijderen van de rijrichtingspijlen op het wegdek van de parking sportcentrum • voor het plaatsen van (drie) gele plooi bakens in de hoek ter hoogte van de ingang om te verhinderen dat daar auto's opgesteld worden.	
	Verkeersproblematiek. Evaluatie proefproject wijziging verkeerscirculatie Polderstraat en Ebbestraat <u>Opmerking</u> De gemeentelijke verkeerscommissie, vergadering experts, heeft in zitting d.d. 28/05/2025 gunstig advies verleend aan volgend proefproject: • invoeren van een (harde) knip in de Polderstraat t.h.v. middenberm van de Ebbestraat. Uitvoering met plooi bakens of bloembakken, nog te bepalen • invoeren van beperkt eenrichtingsverkeer in de Polderstraat, tussen de Sloepenstraat en de Ebbestraat. Verplichte rijrichting naar de Ebbestraat • opheffen van de verboden rijrichting in de Ebbestraat (rijrichting Polderstraat-Duinenstraat). Het uitvoeren van een harde knip werd niet gedragen door het college van burgemeester en schepenen. Het college van burgemeester en schepenen heeft bijgevolg in zitting d.d. 11/08/2025 zijn principiële goedkeuring gehecht aan de opstart van volgend proefproject, dit gedeeltelijk conform aan het advies van de gemeentelijke verkeerscommissie (experts) d.d. 28/05/2025: • invoeren van een zachte knip in de Polderstraat t.h.v. de Ebbestraat. Uitvoering met wettelijke verkeersborden • invoeren van beperkt eenrichtingsverkeer in de Polderstraat, tussen de Sloepenstraat en de Ebbestraat. Verplichte rijrichting naar de Ebbestraat • opheffen van de verboden rijrichting in de Ebbestraat (rijrichting Polderstraat-Duinenstraat). <u>Opmerking</u> Na het vaststellen van een tijdelijke politieverordening voor de te nemen verkeersmaatregelen door het college van burgemeester en schepenen in zitting d.d. 15/09/2025 ging het proefproject op 01/10/2025 in voege. <i>Opmerkingen bewoners:</i> • kan er een zebepad ingericht worden op het kruispunt Keerweg/Polderstraat, dwars over de Polderstraat? • Bezorgdheid over toegenomen verkeer in het twee richtingsgedeelte van de fietsstraat Polderstraat	Dienst mobiliteit

	• Kan bovenstaand gedeelte van de Polderstraat niet gereguleerd worden voor enkel 'plaatselijk verkeer' • het gedeelte tussen de Keerweg en Ebbestraat is te smal voor tweerichtingsverkeer en er ontbreken er voetpaden. Er worden tevens verkeerstellingen uitgevoerd door de lokale politie, en dit zowel voor als na de wijzigingen op volgende locaties: • Polderstraat ter hoogte van huisnummer 255 • Keerweg net voorbij het kruispunt met de Polderstraat. <u>Experten</u> <u>Resultaat van de tellingen:</u> Permanente tellingen werden uitgevoerd op 29/09, 30/09 en van 01/10 t.e.m. 13/10/2026 op volgende locaties: • Keerweg 35 • Polderstraat tegenover 279. De Keerweg richting rotonde kende na de invoering een stijging van het aantal auto's met +/- 25%. Het aantal fietsers daalde met 25% De Polderstraat richting Keerweg kende na de invoering een stijging van het aantal auto's met +/- 20%. Het aantal fietsers bleef ongeveer gelijk. De conclusie is dat de invoering van het circulatieplan niet meteen een duidelijke invloed heeft op de verkeersstromen. Het verkeer lijkt zich evenredig te verdelen. <u>Gunstig advies:</u> • Voor het bestedingen van het proefproject zoals goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen in zitting d.d. 15/09/2025 (dit zonder wijzigingen).	
	Verkeersproblematiek. Fritz Vinckelaan. Vraag tot inrichten van zebrapaden <u>Opmerking</u> Vraag tot inrichten van drie zebrapaden op het kruispunt Fritz Vinckelaan/Dorpsstraat. <u>Experten</u> Er wordt gewezen op het toch bestaande voetgangersverkeer op deze locatie. De lokale politie wijst op het feit dat het voorgestelde zebrapad t.h.v. de arcering niet aangewezen is omwille van de reeds aanwezige belijning. Politieel ongunstig advies voor het aanbrengen van een zebrapad op deze locatie. Het voorgestelde zebrapad in de Dorpsstraat wordt ook niet weerhouden, er wordt verwezen naar het feit dat het zebrapad nogal ver van het kruispunt zal moeten ingericht worden. De fietsersbond verdedigt het meest noordelijk voorgestelde zebrapad.	Fractie

	Er wordt opgemerkt dat het zebrapad kan worden aangelegd zonder conflict met de oprit van huisnummer 125. Er wordt wel verwezen naar het verlies van 3m parkeerplaats op de parkeerstrook aan de zijde van de oneven huisnummers. Gunstig advies: • voor het inrichten van een oversteekplaats voor voetgangers in de Fritz Vinckelaan, dwars over de rijbaan, meer bepaald ter hoogte van huisnummer 125 met aansluiting op het kruispunt Dorpsstraat/Fritz Vinckelaan. Breedte 3m.	
	Verkeersproblematiek. Kruispunt Zeelaan/Frankrijklaan. Optimaliseren fietsveiligheid. Toegankelijk maken bushalte <u>Kader / probleemstelling:</u> De heraanleg van de ‘punaise’ op het kruispunt Zeelaan/Frankrijklaan is noodzakelijk. De staat van de bestrating laat te wensen over. Een herstel drong zich op. De bushalte even verderop in de Zeelaan (rijrichting N34) dient te worden aangepast i.h.k.v. Masterplan toegankelijkheid (aparte subsidieregeling). De haltehaven in de Zeelaan (rijrichting Centrumplein) kan verdwijnen na invoering van het nieuwe OV-plan. Er heerst een onduidelijke situatie ter hoogte van de ‘punaise’ waarbij fietsers van een enkelzijdig fietspad dienen over te steken naar het dubbelrichtingsfietspad aan de overzijde van de Zeelaan. Ontharding kan een bijkomstige opportuniteit opleveren bij herinrichting. <u>Inrichtingsprincipes:</u> • De ‘punaise’ wordt weggenomen. Om het snelheidsremmend effect hiervan te compenseren wordt voorgesteld om een verhoogde inrichting in te richten. • Afwerking verhoogde inrichting in asfalt te voorzien van tandmarkeringen. • ‘Beschermd effect’ van de verhoogde inrichting optimaliseren door volgende oversteekplaatsen erop te voorzien: o Zebrapad in de Frankrijklaan t.h.v. huisnummer 24 • Zebrapad en oversteek voor fietsers in de Zeelaan • Het enkelzijdig fietspad rijrichting Centrumplein wordt doorgetrokken over het kruispunt met de Frankrijklaan. Hiermee wordt de fietser in de voorrang genomen. • De fietsers rijrichting Centrumplein wordt ‘opgevangen’ voorbij het kruispunt en dienen de oversteek naar het dubbelrichtingsfietspad te maken via een oversteekplaats. Conform de wegcode worden de fietsers hierbij uit te voorrang genomen. • Optimaliseren van de signalisatie (B17 met onderbord M10)	Dienst mobiliteit



Onthardingsopportunity:

De haltehaven rijrichting Centrumplein kan gedeeltelijk worden onthard (rekening houden met het opvangen van de fietsers aan de oversteekplaats en de oprit Zeelaan huisnummer 16.

De haltehaven rijrichting Driftweg kan gedeeltelijk worden onthard.

Is de breedte van het voetpad ter hoogte van Zeelaan huisnummer 16 voldoende breed? Dient daar gekeken te worden naar een oplossing gedeeld fiets- en voetpad?

Bushalte:

De haltevoorziening rijrichting Driftweg wordt toegankelijk gemaakt conform het Masterplan Toegankelijkheid. De bus halteert op de rijbaan.

De infrastructuur wordt opgeschoven tot voorbij Zeelaan huisnummer 17 tegenaan de kruising met de trage weg en hierdoor dichterbij de reeds aanwezige fietsbeugels.

Gunstig advies

- voor het voorgestelde voorontwerp zoals goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen in zitting d.d. 29/09/2025

Parkeerproblematiek. Kruispunt Negen Septemberstraat/Zeeleaan

Kennisname tijdelijke politieverordening d.d. 01/07/2025

Argumentatie

De dienst kreeg via de verantwoordelijke van de groendienst de opmerking door dat de eigenaar van de landerijen gelegen tussen de Sloepenstraat/Fritz

Dienst mobiliteit

	Vinckelaan/Duinenstraat niet steeds een vrije doorgang heeft tot zijn landerijen met een landbouwvoertuig. De reden hiervoor is dat er vaak geparkeerde auto's staan in het doodlopend gedeelte van de Zeelaan ter hoogte van de aansluiting met de Seraphine Zoetestraat. Deze auto's staan er strik genomen niet in overtreding maar ze verhinderen de eigenaar van de landerijen de toegang tot zijn landerijen. Gelet op de aard van deze vraag wordt deze normaal behandeld binnen de werking van de verkeerscommissie. Echter stelt de dienst voor, in samenspraak met de lokale politie, omwille van het dringend karakter, om hiervoor een tijdelijke politieverordening vast stellen met volgende beperkende verkeersmaatregel: • parkeerverbod in de Zeelaan ter hoogte van het doodlopend gedeelte van de Seraphine Zoetestraat. Deze maatregel aan te duiden door middel van onderbroken gele markeringen op de boordsteen  Gunstig advies: • voor het bestendigen van de tijdelijke politieverordening zoals vastgesteld door het college van burgemeester en schepenen in zitting d.d. 01/07/2025	
	Parkeerproblematiek. Dorpsstraat. Vraag tot invoeren van parkeerplaatsen met beperkte parkeerduur voor de slagerij <u>Kennisname proefproject met parkeerplaatsen beperkte parkeerduur</u> <u>Argumentatie</u> Slagerij 't Wilgenhof uit de Dorpsstraat 24 (naast restaurant Wushi) verhuist eind augustus naar de Dorpsstraat 55 (voormalige site Fruithof). Ter hoogte van de huidige site (naast restaurant Wushi) is een strook parkeren met beperkte parkeerduur voorzien met een lengte van 11m. De uitbater vraagt om	Dienst mobiliteit

	vanaf begin september een dergelijke parkeerreglementering te kunnen bekomen ter hoogte van de nieuwe locatie. Het college van burgemeester en schepenen heeft in zitting d.d. 15/09/2025 een tijdelijke politieverordening vastgesteld voor onderstaande verkeersmaatregelen: • Vanaf 01/10/2025 tot en met 28/02/2026 is in de Dorpsstraat het parkeren van 8 tot 18 u beperkt tot een maximum van 30 minuten en van dinsdag t.e.m. zondag ter hoogte van huisnummer 55, meer bepaald vanaf drie meter voorbij de garagepoort tot huisnummer 51. • Vanaf 01/10/2025 tot en met 28/02/2026 wordt in de Dorpsstraat een parkeerplaats ingericht, evenwijdig met de as van de rijbaan, meer bepaald vanaf de garagepoort van huisnummer 55 met een lengte van drie meter richting kruispunt Dorpsstraat-Duinenstraat. Ten slotte werd een fietsparkeerzone van drie meter ingericht voor de handelszaak. Gunstig advies: • voor het bestendigen van de tijdelijke politieverordening zoals vastgesteld door het college van burgemeester en schepenen in zitting d.d. 15/09/2025	
	Verkeersproblematiek. Schoonheidsleerlaan. Ongewenst parkeren ter hoogte van de schooltoegang van basisschool De Zandlopertjes. <u>Argumentatie</u> Naar aanleiding van herhaaldelijke opmerkingen over foutparkeren t.h.v. de schoolpoort en het feit dat structureel handhaven door de lokale politie momenteel de enige manier is om een antwoord te bieden aan de verkeersproblematiek aan de schoolpoort is het wenselijk om de huidige verkeersinrichting ter hoogte van de schoolpoort in vraag te stellen. Een voorstel kan zijn:	Dienst mobiliteit

	• Invoeren (beperkt) éénrichtingsverkeer in de Schoonheidsleerlaan, tussen de Driftweg en Eksterstraat. • Plaatselijk insnoeren van de rijbaanbreedte ter hoogte van de schoolpoort door middel van belijning en fysieke afbakening. Rijbaanbreedte wordt dan 3,5m met +/- 6m manoeuvreerruimte voor de overburen die op- en af de afrit moeten. • Verplaatsen van de opstelplaats voor de schoolbus. Bovenstaande maatregelen hebben een impact op de verkeersafwikkeling binnen de wijk waarbij een deel van de ontsluiting vooral via de Groenendijkstraat zal verlopen. Kan, als alternatief, een schoolstraat overwogen worden? Voor het invoeren van een schoolstraat zou de knip idealiter moeten gebeuren ter hoogte van de Driftweg, wat toch een aanzienlijke afstand van de schoolpoort betekent. <u>Experten:</u> Er wordt door de schooldirecteur gewezen op het feit dat handhaving door de lokale politie werkt zolang er controle gebeurt. Het effect is niet duurzaam. De schooldirectie beseft dat het niet haalbaar is voor de werking van de politiediensten om dit dagelijks aan elke schoolomgeving uit te voeren. Kunnen er niettegenstaande toch nog extra handhavingsinspanningen geleverd worden? Er wordt gesteld dat er geen nood is aan het inzetten van gemachtigde opzichters (eventueel vrijwilligers). De schooldirectie geeft ten slotte nog mee dat er veel scholieren per fiets naar school komen. De door het gemeentebestuur ingerichte parking ter hoogte van de Eksterstraat wordt niet altijd gebruikt bij regenweer. De ingenieur geeft mee dat er nochtans al inspanningen zijn geleverd om de drainage op deze parking te optimaliseren. Bij de schooldirectie is er geen draagvlak voor het invoeren van een schoolstraat. De schoolstraat wordt idealiter ingevoerd tussen de Driftweg en de Eksterstraat waarbij de afstand om dagelijks meermaals de slagboom op en neer te laten voor de school te groot is. De schoolstraat inrichten enkel ter hoogte van de school zal veel draai en keerbewegingen creëren wat potentieel ook onveilig is. De politie vreest dat het invoeren van een schoolstraat het probleem zal verleggen. Er is binnen de vergadering algemeen draagvlak voor het voorstel om éénrichtingsverkeer in de Schoonheidsleerlaan in combinatie met (plaatselijk) insnoeren van de rijbaan. Het voorstel voor (beperkt) éénrichtingsverkeer wordt ondersteund door de fietsersbond. De schooldirecteur wijst erop dat veel ouders twee maal aan de schoolomgeving passeren met de auto omdat ze draaien aan de Eksterstraat. Dit versterkt de verkeersproblematiek ter hoogte van de schoolpoort.	
--	--	--

Er wordt wel opgemerkt dat er een 'aanzienlijke' omrijfactor is voor de omwonenden bij het invoeren van éénrichtingsverkeer (volgens Google Maps +/- 3 minuten met de auto vanuit de Eksterstraat via de Groenendijkstraat naar de Driftweg). Nochtans is dit relatief omdat men slechts in één rijrichting met deze omrijfactor wordt geconfronteerd.

De problematiek werd doorgenomen met de wijkagent die vertrouwd is met de situatie.

Politieeel is er voorkeur om het éénrichtingsverkeer in te voeren vanaf het kruispunt met de Driftweg tot net voorbij de ingang tot de parking met verplichte rijrichting naar de Groenendijkstraat.

Een alternatief voor de verloren ruimte omwille van de insnoering van de weg kan zijn om de insnoering te beperken tot de zone net voor de fietsenstalling en de overige ruimte in te richten met parkeervakken voor kort parkeren.

De busparkeerplaats kan verplaatst worden.

Gunstig advies:

Voor het invoeren OP PROEF van volgende verkeersmaatregelen:

- (beperkt) éénrichtingsverkeer in de Schoonheidsleerlaan tussen de Driftweg en de ingang van de openbare parking ter hoogte van de Eksterstraat, met verplichte rijrichting naar de Groenendijkstraat
- Inrichten van vijf (2 + 3) kortparkeerplaatsen maximaal 10 min., tijdens schooluren. Volgens plan (zie hieronder)
- Verplaatsen bushalte naar voor (arcering doortrekken tot aan boordsteen, schuinweg). Volgens plan (zie hieronder)
- autovrij maken van de zone voor de fietsenstalling door middel van arcering en plooiakens (zie arcering op plan hieronder)
- Behoud stilstaan- en parkeerverbod aan de zijde van de bebouwing.



	Parkeerproblematiek. Laad- en loszone Kapelstraat <u>Argumentatie</u> Vraag tot wijzigen van de parkeerregeling op de laad- en loszone in de Kapelstraat ter hoogte van de warenhuizen waarbij stilstaan steeds mogelijk is (in tegenstelling tot de beperkte tijdsvork waarin dit momenteel mogelijk is). <u>Experten</u> De politie geeft aan begrip te hebben voor de vraag om onbeperkt te kunnen stilstaan op de parkeerstrook voor de warenhuizen. De parkeerstrook is als dusdanig ingericht en herkenbaar maar de huidige reglementering verbiedt om er na 11u stil te staan. Deze maatregel werd destijds ingevoerd met oog op de beleving van de warenhuizen en om gedurende de dag de strook toegankelijk te houden voor voetgangers. De aanduiding van de tijdsvork maakt handhaving er niet eenvoudig op. Deze vraag heeft een andere insteek dan de vraag vanuit de taxisector waarbij naar een uitzondering specifiek voor bepaalde weggebruikers werd gevraagd, wat wettelijk onmogelijk is. Gunstig advies: Voor het wijzigen van de parkeerreglementering op de laad- en loszone langsheen de Kapelstraat op volgende wijze: • Parkeren verboden, stilstaan toegelaten. Deze reglementering aan te duiden door middel van het verkeersbord E1.	Particuliere vraag
	Agendapunten met gedeeltelijk gunstig advies	
	Verkeersproblematiek en parkeerproblematiek. Aansluiting Oscar Goethalsstraat/Duinenstraat + parkeerbeleid op parking zwembad Lago <u>Argumentatie</u> <u>Aansluiting Duinenstraat/Oscar Goethalsstraat:</u> De inname van het nieuwe zwembad op Grasduinen vraagt mogelijks een plaatselijke wijziging in de parkeerreglementering langsheen de Duinenstraat ter hoogte van de aansluiting met de Oscar Goethalsstraat om de zichtbaarheid van het nieuwe kruispunt te vrijwaren. Momenteel is op deze plaats beurtelings parkeren van toepassing. Dient de weginrichting van de Duinenstraat te worden aangepast naar aanleiding van het verhoogde aantal (jonge) fietsers die dit nieuwe zwembad zal aantrekken? Is een plaatselijke snelheidsverlaging van toepassing? <u>Parkeerreglementering op de parking van het zwembad:</u> De parking van het nieuwe zwembad wordt aangelegd in opdracht van het gemeentebestuur op openbaar domein en zal een openbaar karakter hebben.	Dienst mobiliteit

Er is bezorgdheid vanuit Lago over langdurig parkeren door residenten en bezoekers van de omliggende campings en buurtbewoners. Enige vorm van toegangssysteem wordt in eerste instantie niet weerhouden omwille van het openbare karakter van de parking. Het RUP stipuleert immers dat het openbaar gebruik van desbetreffende parking voor alle bezoekers toegankelijk en beschikbaar moet zijn.

Voorstel vanuit Lago:

- zonaal parkeerverbod tijdens de nachtelijke uren om te voorkomen dat de parking als buffer wordt gebruikt door de omliggende woonwijken
- (kanttekening: de aanwezigheid van laadpalen kan toekomstig uitgroeien tot een nuttig laadeiland voor de buurtbewoners. Idealiter is het nachtelijk parkeerverbod niet van toepassing op de parkeerplaatsen voor elektrische auto's.)
- invoeren van blauwe zone op de volledige parking, maximum zes uur (tijdsvork nog te bepalen)

Twee zonale parkeerreglementeringen kunnen niet gecombineerd worden op één plaats.

Indien deze beperkingen ook zouden gelden op de voorbehouden parkeerplaatsen voor mensen met een beperking en elektrische auto's moet een herhaling voorzien worden.





Experten

Oscar Goethalsstraat:

Een 'quickwin' kan zijn om parkeerverbod in te voeren op het kruispunt Duinenstraat/Oscar Goethalsstraat, 2x10m om de zichtbaarheid op dit kruispunt te verhogen. Deze maatregel wordt genomen in afwachting van het afschaffen van het beurtelings parkeren.

Er wordt op de situatie gewezen dat er mag geparkeerd op de rijbaan langsheen de Oscar Goethalsstraat omwille van de breedte van de rijbaan (+/- 6m).

Dit is niet meteen een wenselijk scenario dat er op de rijbaan van de toegangsweg naar het zwembadcomplex zal worden geparkeerd. Het invoeren van parkeerverbodsborden kan een oplossing zijn.

Parking:

Wat kan een oplossing vormen voor de voorgestelde dubbele aanduiding voor een parkeervak voor bussen en haakse parkeervakken voor personenauto's?

Een dergelijk scenario is niet leesbaar en kan verwarring veroorzaken waarbij het risico bestaat dat geparkeerde auto's het vak voor de bus blokkeren.

De insteek dat de bus misschien kan parkeren op de toegangsweg (Oscar Goethalsstraat). De rijbaan is breed genoeg.

Politieeel ongunstig advies voor de combinatie van zonaal nachtelijk parkeerverbod met zonaal beperkte parkeerduur.

De schepen wijst erop dat er rond deze problematiek verschillende betrokkenen zijn. Verder overleg hierover met Lago zal noodzakelijk zijn.

Gedeeltelijk gunstig advies:

	Gunstig advies voor: • het inrichten van een voorbehouden parkeerplaats voor bussen langsheen de Oscar Goethalsstraat, rijrichting Duinenstraat. Exacte locatie nader te bepalen • het invoeren van parkeerverbod op het kruispunt Oscar Goethalsstraat/Duinenstraat, meer bepaald 2x 10m aan beide zijden van de aansluiting van het kruispunt, uit te voeren door middel van gele onderbroken strepen. Verdere afstemming noodzakelijk omtrent het invoeren van zonale parkeerreglementering op de parking.	
	Diverse vragen over verkeersgerelateerde items. <u>Argumentatie</u> <u>“Betreft :Parkeerdruk rond het Michel Vandewegheplein en omliggende straten</u> Heel wat bewoners uit deze buurt ervaren de laatste tijd een steeds grotere parkeerdruk rond het pleintje en in de omliggende straten. Dit probleem wordt versterkt door de recente bouw van nieuwe appartementen en door het frequente parkeren van bestelwagens in de buurt. Om de situatie te verlichten, zouden wij graag volgende mogelijke oplossingen voorleggen ter overweging: 1. Bestelwagens parkeren op de parking van de technische dienst Wij stellen voor dat bestelwagens 's avonds en in het weekend gebruik kunnen maken van de parking van de technische dienst. Dit zou merkbaar ruimte vrijmaken in onze straten. 2. Herinrichting van het pleintje Misschien kan men nagaan of enkele betonnen blokken verplaatst kunnen worden, zodat er bijkomende parkeerplaatsen beschikbaar komen. <u>Betreft: Onveilige verkeerssituatie aan kruising Vicognelaan - Polderstraat</u> Ik wil graag de aandacht vestigen op een gevaarlijke verkeerssituatie aan de kruising van de Vicognelaan met de Polderstraat. Wanneer automobilisten vanuit de Vicognelaan de Polderstraat willen inrijden, hebben fietsers op het fietspad terecht voorrang. Het probleem is echter dat bestuurders pas voldoende zicht hebben op het fietspad wanneer ze met hun wagen al deels op het fietspad staan. Hierdoor ontstaat er een reëel gevaar, vooral voor fietsers en speedpedelecs die deze plaats vaak aan hoge snelheid passeren. Oplossing: de speedpedelecs van het fietspad te weren?” <u>Opmerking</u> Tijdens de wijkraad Dorp, afgelopen voorjaar, werd ook geopperd voor een verbod op speedpedelecs op het fietspad langsheen de Sluizenstraat. <u>Experten</u> Michel Vanden Wegheplein: Politioneel negatief advies voor het invoeren van een parking op het Michel Vanden Wegheplein.	Fractie

	Er wordt verwezen naar de bestaande parking langsheen de Maartensdijk, die onderbezet blijft. Polderstraat/Vicognelaan: Er is draagvlak voor het weren van speedpedelecs op het fietspad langsheen de Polderstraat omwille van de beperkte breedte van het fietspad langsheen de keermuur en de conflictpunten ter hoogte van het kruispunt met de Vicognelaan en Spuikomlaan. Er wordt verwezen naar de keuze die speedpedelecs nu hebben om op wegen met een maximale snelheid van 50 km/u op de rijbaan of op het fietspad te rijden. Heel wat speedpedelecs rijden in dergelijke omstandigheden al op de rijbaan. De opmerking wordt gegeven dat dergelijk visie globaal moet gevormd worden en dient te worden opgenomen in de uitwerking rond het herzien van het mobiliteitsplan. Er is geen draagvlak om speedpedelecs te weren op het fietspad langsheen de Sluizenstraat omwille van het gebrek aan conflictpunten op dit fietspad en het gegeven dat de speedpedelecs dan verplicht zouden zijn om in het gemengd verkeer te rijden. Wat een minder veilig alternatief is dan het rijden op een vrijliggend fietspad waar er weinig conflicten zijn. Gedeeltelijk gunstig advies: Gunstig advies voor: • het weren van speedpedelecs op het fietspad langsheen de Polderstraat maar dit advies moet worden opgenomen in de algemene visie die hierover wordt gevormd bij het herzien van het mobiliteitsplan. Ongunstig advies voor: • het weren van speedpedelecs op het fietspad langsheen de Sluizenstraat ◦ argumentatie: weinig conflict op dit fietspad en een onveiliger alternatief voor de speedpedelecs indien deze naar de rijbaan worden verbannen. • het inrichten van een parking op het Michel Vanden Wegheplein, er wordt verwezen naar de openbare parking langsheen Maartensdijk die onderbezet blijft.	
	Parkeerproblematiek. Wagenmakersstraat / Zuidstraat. Vraag tot invoeren van parkeerverbod <u>Argumentatie</u> “Aan de Wagenmakerstraat is het momenteel niet veilig om in te slaan vanaf de Buurtspoorwegstraat omdat bestuurders onvoldoende zicht hebben op aankomend verkeer. Daarnaast doet zich aan de hoek van de Zuidstraat en de Zijdstraat het probleem voor dat inwoners die richting de garage aan Zuidstraat 17 willen manoeuvreren, moeite hebben om daar vlot doorgang te vinden. Zou het mogelijk zijn om hier paaltjes te plaatsen of een gele strook aan te brengen, om zo de veiligheid en de doorgang te verbeteren?”	Fractie

Opmerking

Situatie Wagenmakersstraat/Buurtspoorwegstraat:



Situatie Zuidstraat:



Experten

Wagenmakersstraat/Buurtspoorwegstraat:

Er wordt gewezen op het feit dat het invullen van de vraag naar parkeerplaatsen niet kan genegeerd worden. Een aangepaste snelheid vormt een oplossing voor het gebrek aan zichtbaarheid voor het verkeer dat rechtsaf inslaat vanuit de Buurtspoorwegstraat naar de Wagenmakersstraat.

De politie wijst op 5m parkeerregel die met handhaving niet op te lossen valt omwille van het te hoge oneigenlijk gebruik.

Kan de bestaande 5m parkeerregel benadrukt worden door middel van het aanbrengen van een arcering?

Zuidstraat:

De politie wijst op het beurtelings parkeren in de Zuidstraat en de onverenigbaarheid met het invoeren van permanent parkeerverbod.

	Gedeeltelijk gunstig advies: Gunstig advies voor: het verduidelijken van 5m parkeerregel op kruispunt Wagenmakersstraat/ Buurtspoorwegstraat door middel van het aanbrengen van een arcering op het wegdek in de Wagenmakersstraat voor huisnummer 13a. Ongunstig advies voor: voor het invoeren van parkeerverbod in de Zuidstraat tegenover van de garagetoegang van huisnummer 5 omwille van de onverenigbaarheid met het beurtelings parkeren.	
	Agendapunten met ongunstig advies	
	Parkeerproblematiek. Beukenlaan. Moeilijk in- en uitrijden van de oprit <u>Argumentatie</u> Betrokken bewoner maakt melding dat hij moeite heeft om zijn oprit (huisnummer 13) op te rijden omwille van te dicht geparkeerde bestelwagens. Betrokkene vraag parkeerverbod zodat geen voertuigen meer voor zijn woning kunnen parkeren. <u>Opmerking</u> De rijbaanbreedte bedraagt 5,50m exclusief goten. Twee voertuigen kunnen er dus niet over elkaar parkeren. <u>Experten:</u> Politioneel geen aanpassingen nodig geacht. Er werd zijdelings ook verwezen naar de opmerking die werd gemaakt tijdens de wijkraad Duinen over het foutparkeren van aanhangwagens. De problematiek rond de geparkeerde aanhangwagens wordt opgevolgd via de wijkdienst van de lokale politie. Ongunstig advies: - Voor het invoeren van parkeerverbod in de Beukenlaan ten behoeve van het op- en afrijden van de oprit van huisnummer 13. - Argumentatie: de testrit heeft uitgewezen dat het achterwaarts oprijden van de oprit in één beweging mogelijk is ondanks een aan de overzijde geparkeerd voertuig.	Particuliere vraag
	Parkeerproblematiek. Blauwvoetlaan. Moeilijk in- en uitrijden van de oprit <u>Argumentatie</u> Vraag tot invoeren van parkeerverbod aan de niet bebouwde zijde van de Blauwvoetlaan tussen het restaurant 'Harbour's kitchen' en de Morinenlaan. <u>Opmerking</u> De rijbaanbreedte bedraagt 6m exclusief goten. Twee voertuigen kunnen er dus niet over elkaar parkeren. Betrokkene rijdt met een lichte vrachtauto en parkeert vaak op de eigen oprit.	Particuliere vraag

	Parkeerverbod instellen aan de overzijde van de straat (niet bebouwde zijde) is een mogelijkheid. Echter gelet op het gelijkheidsbeginsels zou deze reglementering moeten ingevoerd worden tussen de toegang tot het restaurant en de Morinenlaan. Is het invoeren van een reglementering om gedeeltelijk op de berm parkeren (analoog met Brouwerijstraat) een mogelijkheid? Gedeeltelijke verharding zal dan noodzakelijk zijn. Zou dit dan de deur niet openzetten voor dergelijk gebruik in de verdere nabije omgeving waar de verhoogde bermen vaak niet verhard zijn. <u>Experten</u> Het toelaten van parkeren deels op de berm zal aanleiding geven tot schade aan de onverharde (verhoogde berm). Het toepassen van deze reglementering zou enkel kunnen door de verhoogde berm deels te verharden met betongrastegels. Wat te doen met de overige gelijkaardige situaties in de wijk? Het invoeren van parkeerverbod tussen de ingang naar het restaurant 'Harbour's kitchen' en de Morinenlaan d.m.v. gele onderbroken strepen zou een te hoge precedentwaarde hebben. Er wordt op gewezen dat de problematiek zich enkel voordoet tijdens de openingsuren van het restaurant. Ongunstig advies: • Voor het invoeren van parkeerverbod in de Blauwvoetlaan, zijde pare huisnummers, tussen huisnummer 2 en de Morinenlaan. ○ Argumentatie: het occasionele karakter waarbij zich het parkeerprobleem voordoet (weekend i.f.v. de opening van het restaurant) en de hoge precedentwaarde voor de wijk.	
	Parkeerproblematiek. Fritz Vinckelaan. Vraag tot inrichten van parkeerplaatsen met beperkte parkeerduur <u>Argumentatie</u> Vraag tot inrichten van parkeerplaatsen met beperkte parkeerduur tegenover de bakkerij. <u>Opmerking</u> Gelet op de vele garagetoegangen en opritten op deze locatie schat de dienst in dat maximaal twee parkeerplaatsen kunnen ingericht worden met beperkte parkeerduur. Is dit voldoende om het gestelde probleem af te dekken? <u>Experten</u> De politie wijst op het onevenwicht tussen de gevraagde verkeersmaatregelen en de beperkte mogelijkheden. De politie wijst op het gegeven dat het laden en lossen voor de bakkerij van korte duur is.	Particuliere vraag

	Er verwezen naar het feit dat de vrachtwagens geen baat hebben bij twee kortparkeerplaatsen van maximaal 6m. Als er toevallig een auto op geparkeerd staat zal de vrachtwagenchauffeur waarschijnlijk niet wachten en zich op de rijbaan opstellen om te lossen. Ongunstig advies: • Voor het invoeren van parkeerplaatsen met beperkte parkeerduur in de Fritz Vinckelaan ter hoogte van huisnummers 36/38. ○ Argumentatie: Gelet op aanwezige parkeerdruk in de buurt en het feit dat twee parkeerplaatsen kort parkeren van maximaal 6m geen oplossing zijn voor het laden en lossen van vrachtwagens.	
	Verkeersproblematiek. Wilgenlaan. Vraag tot wijzigen van het éénrichtingsverkeer <u>Argumentatie</u> Vraag tot omkeren van de rijrichting in de Wilgenlaan, gedeelte tussen de Duinenstraat en de Populierenlaan. Bijkomende opmerking dat het zebrapad op het kruispunt Populierenlaan/Wilgenlaan, aan de zijde van de Keerweg niet zichtbaar is voor de aankomende auto's die vanuit de richting van het Centrumplein indraaien richting Keerweg. Kan er een verbod tot rechtsaf slaan worden ingevoerd voor dit verkeer? Het verkeer in de Populierenlaan zou wel nog rechtdoor mogen rijden richting Keerweg. <u>Opmerking</u> De huidige rijrichting in de Wilgenlaan neemt voorkomt een extra conflict met de Duinenstraat. Enkel fietsers en bromfietzers zijn toegelaten rijrichting Duinenstraat. In het verleden werden reeds ingrepen uitgevoerd om het kruispunt meer in te sluiten met oog op een betere zichtbaarheid op het kruispunt met de Polderstraat. 	Particuliere vraag

	<u>Experten</u> Aanpassen van de rijrichting in de Populierenlaan en Wilgenlaan: Er wordt verwezen naar het creëren van een extra conflict ter hoogte van het kruispunt Wilgenlaan/Duinenstraat indien de rijrichting in de Wilgenlaan zou worden omgekeerd. Er worden vragen gesteld rond de verkeersleesbaarheid bij het invoeren van een geïsoleerd verbod om rechtsaf te slaan voor het verkeer vanuit de Wilgenlaan naar de Keerweg toe. Ongunstig politieel advies voor het aanpassen van de rijrichting in zowel de Wilgenlaan als Populierenlaan. Verplaatsen van de zebrapaden, dwars over de Populierenlaan, op het kruispunt Populierenlaan/Wilgenlaan: Is het een oplossing om de locatie van beide zebrapaden op het kruispunt Wilgenlaan/Populierenlaan te verplaatsen richting de hoek om de zichtbaarheid te verbeteren? De kosten/baten verhouding voor het verplaatsen van de van de zebrapaden op het kruispunt Wilgenlaan/Populierenlaan worden in vraag gesteld. Ongunstig advies: • voor het aanpassen van de rijrichting, gedeelte met éénrichtingsverkeer, in de Wilgenlaan en het invoeren van een geïsoleerd verbod om rechtsaf te slaan in de Populierenlaan voor het verkeer komende uit de Wilgenlaan richting Keerweg. ○ argumentatie: creëren van extra conflict op het kruispunt Duinenstraat/Wilgenlaan en de beperkte verkeersleesbaarheid van het geïsoleerd verbod om rechtsaf te slaan. • voor het verplaatsen van beide zebrapaden dwars over de Populierenlaan omwille van de ongunstige kosten/batenverhouding.	
	Verkeersproblematiek. Vraag tot snelheidsverlaging voor vrachtverkeer in de Sluizenstraat <u>Argumentatie</u> Vraag tot invoeren van een maximumsnelheid voor vrachtverkeer en landbouwvoertuigen van 30km/h. <u>Experten</u> De politie wijst op het lange traject (+/- 2km) tussen rotonde en de Molenstraat waar 30 km/u van toepassing zou zijn mocht tegemoetgekomen worden aan de vraag om een snelheidsbeperking tot 30 km/u in te voeren voor zwaar vervoer. Er wordt gewezen dat het vrachtverkeer leidt tot weinig klachten. Het gedeelte tussen de Noord-Edestraat en de Blauwe Sluis is eerder gevoelig voor wat hogere snelheden bij personenwagens. Technisch kan er een snelheidsmaatregel voor zwaar verkeer ingevoerd worden maar het zal vooral zijn weerslag hebben op het autoverkeer want het autoverkeer zal ‘vastzitten’ achter het zwaar verkeer dat het ganse traject zal	Particuliere vraag

	afleggen tegen 30 km/u. Dit kan ongewenste inhaalbewegingen veroorzaken in het gedeelte van de Sluizenstraat waar er geen inhaalverbod geldt. Ongunstig advies: Voor het verlagen van de snelheid voor zwaar vervoer in de Sluizenstraat (+ 3,5t MTM). argumentatie: teveel borden en geen draagvlak voor autoverkeer waar de maatregel vooral zijn weerslag zal op hebben. De uitgevoerde snelheidsmetingen wijzen vooral naar overtredingen door autoverkeer en niet door het zwaar verkeer.	
	Verkeersproblematiek. Zeepaadje. Hernemen van het gunstig advies van de gemeentelijke verkeerscommissie d.d. 28/11/2024 <u>Opmerking</u> De experts van de gemeentelijke verkeerscommissie hebben in zitting d.d. 28/11/2024 gunstig advies verleend voor: - het uitbreiden van het bestaand parkeerverbod vanaf huisnummer 9 tot net voor de private parkeerplaatsen ter hoogte van huisnummer 11 - invoeren van éénrichtingsverkeer, op proef, met verplichte rijrichting naar de Duinhoevelaan. Het Zeepaadje heeft een rijbaanbreedte van +/- 3m met her en der deels verharde gelijkgrondse bermen. Door de inrichting van het openbaar domein in het Zeepaadje kan er eigenlijk vrijwel nergens reglementair geparkeerd worden (rekening houdende met de benodigde vrije doorgangsruijnte op de rijbaan en gelijkgrondse berm). Het invoeren van bovenvermeld parkeerverbod heeft heel wat discussie veroorzaakt bij sommige bewoners uit de straat waarbij verwezen wordt naar het aantal voertuigen die er op organische wijze niet reglementair parkeren en geen harde parkeerverbodsmaatregelen opgelegd krijgen. Het invoeren van éénrichtingverkeer (op proef) zal de circulatie logischer maken maar de parkeerproblematiek niet oplossen. <u>Experten</u> De vraag wordt gesteld of er vraag is tot invoeren van éénrichtingsverkeer? Er kan niet gesteld worden dat daar een specifieke vraag werd voor ingediend door een burger. Het advies kwam tot stand tijdens de vergadering van de verkeerscommissie experts d.d. 28/11/2024 na zich te hebben gebogen over een specifiek parkeerprobleem. De politie geeft aan dat de meest gunstige rijrichting zou zijn naar de Duinhoevelaan. Ons bestuur mocht enkele negatieve opmerkingen krijgen over het plaatselijk parkeerverbod dat werd ingevoerd na advies van de verkeerscommissie experts d.d. 28/11/2024. Er is binnen de experts van de verkeerscommissie geen draagvlak om dit advies nu plots terug te schroeven omwille van de gemaakte opmerkingen door een burger.	Dienst mobiliteit

	De verkeerscommissie heeft destijds objectief en in eer en geweten het advies geformuleerd om het parkeerverbod in te voeren ter hoogte van huisnummer 11. Ongunstig advies: • voor het terugschroeven van het parkeerverbod zoals geadviseerd door de experts van de verkeerscommissie in zitting d.d. 28/11/2024 • voor het invoeren op proef van het éénrichtingsverkeer zoals geadviseerd in de vorige verkeerscommissie argumentatie: er is geen noodzaak aan het invoeren van deze maatregel gelet op het sterk plaatselijk karakter van deze straat.	
	Parkeerproblematiek. Diverse vragen van de ophaaldienst huisvuil <u>Argumentatie</u> Onderstaand enkele aandachtspunten ingegeven vanuit de afvalophaling. Deze beogen zowel een vlottere doorgang van de ophaalwagens als het vermijden van achteruitrijmanoeuvres, waardoor ook het piepgeluid 's nachts kan worden beperkt. • Vissersstraat thv nr 29: uitbreiding parkeerverbod om de draai te kunnen nemen. Indien dit niet haalbaar blijkt: voorzien van een inzamelpunt aan het begin van de straat zodat bewoners hun zak daar kunnen aanbieden. <u>Opmerking:</u> De huidige parkeerverbodsmarkeringen werd aangebracht na het uitvoeren van een testmanoeuvre met de ladderwagen van de brandweer. • Guido Gezellestraat thv Molenstraat: gele markeringen op het kruispunt om te voorkomen dat voertuigen te dicht op de hoek parkeren. • Steenovenstraat thv Vaartstraat: bocht is niet haalbaar voor de ophaalwagen, waardoor steeds achteruit moet worden gereden. Parkeersituatie bekijken op toegankelijkheid (mogelijk ook problematisch voor brandweer). • Steenstraat thv Nukkerstraat: overdraaien onmogelijk door foutgeparkeerde wagens, vaak op het zebrapad. Parkeersituatie bekijken op toegankelijkheid mogelijk ook problematisch voor brandweer). • Groenendijkstraat thv Ganzenstraat: bord “niet parkeren” enkele meters verplaatsen. Nu staan wagens te dicht bij de Ganzenstraat waardoor de ophaalwagen niet kan uitrijden. <u>Experten</u> Ongunstig advies: • voor het benadrukken van de bestaande parkeerregels met extra signalisatie op basis van de ontvangen informatie van de huisvuilophaler. argumentatie: indien er zich een doorgangsprobleem voordoet zal dit buiten de werking van de verkeerscommissie verder worden behandeld. Verdere informatie van de huisvuilophaler is noodzakelijk.	Dienst milieu
	Parkeerproblematiek. Fritz Vinclelaan. Geparkeerde auto's voor oprit <u>Argumentatie</u>	Particuliere vraag

	Vraag tot invoeren van parkeerverbod voor de woning <u>Opmerking</u> Ter hoogte van de buur werd destijds een parkeerverbodssymbool aangebracht op het parkeervak. Navraag bij de dienst ruimtelijke ordening leert dat noch voor de woning van de aanvrager, noch voor de woning van de buur een stedenbouwkundige vergunning werd verleend voor het aanbrengen van (extra) verharding in de voortuin. Niettegenstaande worden beide voortuinstroken gebruikt om auto's te parkeren. <u>Experten</u> <u>Ongunstig advies:</u> • voor het nemen van beperkende parkeermaatregelen op de parkeerstrook langsheen de Fritz Vinckelaan ter hoogte van huisnummer 52. ○ argumentatie: de stedenbouwkundige toestand moet eerst geregulariseerd worden.	
	<u>Uitgestelde punten</u>	
	Verkeersproblematiek. Dijkweg. Vraag tot invoeren van éénrichtingsverkeer in de Dijkweg <u>Argumentatie</u> Voorstel tot invoeren van éénrichtingsverkeer in de Dijkweg. <u>Opmerking</u> Vroeger was het gedeeltelijk op het trottoir parkeren er gereguleerd. Deze maatregel was ongunstig voor de vrije ruimte op het trottoir voor de voetgangers. De politie geeft aan dat het kruisen van twee auto's moeilijk correct kan uitgevoerd worden vanwege de beperkte rijbaanbreedte < 4m. Hierdoor kiezen chauffeurs vaak voor de gemakkelijksoplossing om op het trottoir te rijden bij het kruisen. Een wijziging van de circulatie moet in globaliteit van de wijk worden bepaald. <u>Experten</u> Er wordt verwezen naar het moeilijk kruisen langsheen de Dijkweg en het hierdoor ontstane gebruik om op het trottoir te rijden tijdens het kruisen. De Dijkweg is eigenlijk niet geschikt voor tweerichtingsverkeer. Moet er geen voorafname gedaan worden aan het mobiliteitsplan? Doorlooptijd mobiliteitsplan is nogal lang. <u>Uitgesteld:</u> Deze problematiek moet worden meegenomen naar de opdracht rond het herzien van het lokaal mobiliteitsplan waarbij de circulatie in de ganse Saswijk kan worden herzien.	Particuliere vraag

	Parkeerproblematiek. Nukkerstraat. Vraag tot invoeren van extra parkeerplaatsen <u>Argumentatie</u> Vraag tot afbakenen van parkeervakken net voor de schoolpoort in de Nukkerstraat (zijde schoolingang). Deze vakken waren er maar werden enkele jaren terug verwijderd door het gemeentebestuur. Betrokkene kan niet steeds voor de eigen woning parkeren. <u>Opmerking</u> Dit punt heeft ook betrekking op agendapunt over de Dijkweg. De parkeervakken, waarnaar betrokkene refereert, zijn oude markeringen om een 'kiss en ride'-zone te creëren aan de schoolpoort. Na gunstig advies van de experts van de verkeerscommissie d.d. 08/12/2022 werden deze wegmarkeringen verwijderd omdat stilstaande voertuigen aan de schoolpoort voor verkeersbelemmering zorgden. Parkeervakken voor langdurig parkeren zou dit probleem alleen maar verhogen. Een mogelijkheid kan zijn om er éénrichtingsverkeer van te maken en daarbij een aantal vakken af te bakenen om enerzijds stil te staan en anderzijds te parkeren. Verder wijst de dienst op onderstaand gunstig advies van de verkeerscommissie d.d. 08/12/2022 naar aanleiding van een eerdere vraag van de schooldirectie Don Bosco inzake het invoeren van éénrichtingsverkeer. Dit proefproject werd uiteindelijk niet opgestart. <u>Experten</u> De vraag van de melder is om de vroegere parkeervakken ter hoogte van de schoolingang terug in te voeren. Er wordt gewezen op het gegeven dat bijkomende parkeervakken enkel kunnen worden ingevoerd in combinatie met éénrichtingsverkeer. Dergelijke ingreep heeft zou een impact hebben op het verkeer langsheen de Dijkweg. Dit punt wordt eveneens behandeld binnen deze verkeerscommissie onder het agendapunt Dijkweg. Het is niet wenselijk om een voorafname te doen op het mobiliteitsplan. <u>Uitgesteld:</u> Deze problematiek moeten worden meegenomen naar de opdracht rond het herzien van het lokaal mobiliteitsplan waarbij de circulatie in de ganse Saswijk kan worden herzien.	Particuliere vraag
	Verkeersproblematiek. Kruispunt Polderstraat / Spuikomlaan <u>Argumentatie</u> De fietsveiligheid op dit kruispunt is al meerdere keren onderwerp van discussie geweest.	Dienst mobiliteit

	De zichtbaarheid op het dubbelrichtingsfietspad voor automobilisten komende van de Schietbaanstraat is onvoldoende. Bovendien is de leesbaarheid van dit kruispunt ook voor het autoverkeer niet ideaal. De lineaire aansluiting op de Spuikomlaan zorgt er soms voor dat automobilisten onvoldoende vertragen om het kruispunt te dwarsen richting Spuikomlaan. Kan een plaatselijke wijziging van de voorrangsregeling de veiligheid verhogen waarbij het verkeer in de Polderstraat op dit kruispunt in de voorrang rijdt? Zal een voorrangswijziging een verhoging van de rijsnelheid langsheen de Polderstraat veroorzaken? <u>Opmerking</u> De experts van de gemeentelijke verkeerscommissie hebben in zitting d.d. 17/11/2023 ongunstig advies gegeven voor het inrichten van fietsoversteekplaatsen op dit kruispunt in zijn huidige uitvoering. Argumentatie: Een oversteekplaats voor fietsers moet steeds kunnen voorzien worden van een opstelruimte alwaar fietsers plaats hebben om voorrang te verlenen alvorens de rijbaan over te steken. Het is technisch moeilijk om in de bestaande infrastructuur een opstelzone te maken voor de fietsers in de huidige uitvoering van het kruispunt. In 2024 heeft het gemeentebestuur het dubbelrichtingsfietspad extra geaccentueerd door de ondergrond in een rode kleur aan te brengen en er dubbelrichtingspijlen op aan te laten brengen. Deze ingreep breekt het wegbeeld komende vanuit de Schietbaanstraat waardoor er meer aandacht getrokken wordt naar de voorrangssituatie van de fietsers. Kan een plaatselijke voorrangswijziging op één kruispunt aangeduid worden met het verkeersbord B15, geflankeerd door B1 of B5 op de zijwegen? Dient het verkeersbord B17 dan niet de voorafgaande kruispunten met voorrang aan rechts aan te duiden? <u>Experten</u> De politie vindt het in de voorrang brengen van dit kruispunt een goede maatregel maar wijst op het feit dat éénduidigheid belangrijk is. Het is niet wenselijk om een voorafname te doen op het mobiliteitsplan. <u>Uitgesteld:</u> Deze problematiek moeten worden meegenomen naar de opdracht rond het herzien van het lokaal mobiliteitsplan waarbij de oefening rond de voorrangsregeling op de in- en uitvalswegen van Bredene moet worden gemaakt (functietoekenning hoofdwegen en hun voorrangsregeling). Het M10-onderbord dient vervangen te worden.	
	Agendapunten met kennisname	
	Exploitatie deelsteps en deelauto's te Bredene	Dienst mobiliteit

Kennisname van de intentie tot afsluiten van een nieuwe exploitatieovereenkomst voor deelsteps te Bredene

Argumentatie

Sinds 01/10 ll. is deelstepaanbieder Bird gestopt met het exploiteren van haar deelsteps op het grondgebied van Bredene.

Het college van burgemeester en schepenen heeft in zitting d.d. 03/11/2025 beslist om opnieuw deelsteps ter beschikking te stellen door een externe partij conform de bepalingen van het gemeentelijk reglement met betrekking tot de exploitatie van deelsteps zonder vaste stallingsinfrastructuur in Bredene en nodigde vijf aanbieders uit om een aanvraag in te dienen conform het geldend gebruiksreglement voor deelsteps te Bredene.

Kadering:

- **Gebruik**

- het volledige gebruiksjaar 2024 werd afgesloten met een totaal aantal van 13.283 ritten en met een piek tussen mei en oktober
- gemiddelde afstand/rit 3,55 km
- de opgestarte ritten zijn heel divers verspreid over ons grondgebied
- de afgesloten ritten bevinden zich, zoals eerder aangegeven, ook verspreid over het grondgebied Oostende met een duidelijke cluster in het stadscentrum en de stationsomgeving.

- **Veiligheid**

- uit recent onderzoek van verkeersinstituut VIAS blijkt dat het aantal geregistreerde letselongevallen met e-steps in de eerste drie maanden van 2025 met 62 % is gestegen t.o.v. dezelfde periode in 2024
- het blijkt een stroomversnelling te zijn van een gestage stijging die werd ingezet in de afgelopen jaren
- VIAS adviseerde de Federale overheid dan ook een aantal maatregelen te treffen om het gebruik van de e-steps te verhogen o.a.:
 - verbod op invoer van e-steps die sneller kunnen rijden dan 25 km/u
 - goedkeuring van een snelheidscontrolesysteem voor de politie
 - helmplicht
 - fluovestverplichting
 - strengere technische vereisten.
- het is niet bewezen dat de ongevallencijfers ook een rechtstreeks verband hebben op het gebruik van deelsteps. Deze steps kunnen maximaal 25 km/u rijden in tegenstelling tot exemplaren die op de vrije markt kunnen worden gekocht.

- **Perceptie**

Pro	Contra	
Deelsteps passen binnen het lokaal klimaatplan als vorm van deelmobiliteit	Het milieuvoordeel is niet bewezen. Deelsteps vervangen namelijk nauwelijks autoritten maar eerder verplaatsingen te voet of per fiets	
Deelsteps vullen hiaten in het openbaar vervoer op	Deelsteps zijn niet voor iedereen toegankelijk omwille van o.a. het specifieke rijgedrag	
Deelsteps dragen bij aan het toekomstgericht imago van de gemeente	Deelsteps leiden tot een negatieve perceptie bij de burger	
Er wordt vaak geen onderscheid gemaakt tussen e-steps en deelsteps. De veiligheidsgaranties (detectie op duo-rijden, maximale snelheid, alcoholslot, ...) spreken duidelijk in het voordeel bij deze laatste groep	E-steps worden als onveilig beschouwd, mede ook door de vele recent verschenen persartikels	
• <u>Stallingsproblematiek</u> – objectief kan niet onmiddellijk aangetoond worden dat het fout stallen van de deelsteps in Bredene een algemene problematiek vormde – afgaande op het rapport dat de dienst hieromtrent mocht ontvangen van ‘Bird Rides Belgium’ zou in de periode tussen 2021 en 2024 slechts 0,039 % van het totaal aantal ritten gerapporteerd zijn als onjuist geparkeerd – niettegenstaande vormde het foutparkeren het merendeel aan klachten dat de dienst mocht ontvangen over het gebruik van de deelsteps. • <u>‘Freefloating’ versus ‘dropzones’</u> – aanvankelijk werd het ‘freefloating’ systeem als onontbeerlijk beschouwd door de verschillende deelstepexploitanten als rendabel verdienmodel van dergelijke exploitatie – opvallend is dat tegenwoordig heel wat deelstepaanbieders eerder positief staan tegenover een gedeeld systeem met ‘freefloating’ en ‘dropzones’. Waarschijnlijk met het oog op het counteren van het eerder negatief imago rond deelsteps – het is echter zo dat, naast het ‘freefloating’ systeem, ook een gebiedsdekkend systeem met enkel ‘dropzones’ een extra last legt op de soms beperkte vrije openbare ruimte Naast enkele veiligheidsmaatregelen die door sommige aanbieders worden ingebouwd in de steps zoals bijv. een detectie op tandem rijden, instellen van maximale snelheid en controle op alcoholgebruik via AI kan ook de gemeente enkele bijkomende voorwaarden opleggen rond het gebruik van de steps. Hieronder een niet limitatieve lijst van mogelijkheden: • no-go zones: zones waarbinnen de steps niet kunnen gebruikt worden • no-parking zones: zones waar men een rit niet kan beëindigen (tijdens de vorige exploitatieovereenkomst met Bird werd de ganse toeristische zone ingesteld als no-parkingzone alsook de strandtoegangen) • maximale snelheid langsheen bepaalde straten of zones • dropzones: zones waar exclusief ritten kunnen worden beëindigd (tijdens de vorige exploitatieovereenkomst werden er 6 zones voorzien in de toeristische zone) <u>Experten:</u>		

	Het aanduiden met de dropzones met belijning of bord kan belangrijk zijn om het geordend karakter van het parkeren te onderstrepen. <u>Kennisname gebruikscijfers van deelauto's te Bredene</u> Sinds eind november worden er twee elektrische deelauto's aangeboden ter hoogte van het Hoppinpunt Bredene aan Zee. Het gebruik van deze auto's kan sinds augustus gemonitord worden via een dashboard van aanbieder Claus 2 You. Hieruit blijkt dat één van beide deelauto's opmerkelijk meer gebruikt wordt dan de andere (cijfers van 01/08 t.e.m. 15/11/2025). • Deelwagen 1: 1.311,3 km verdeeld over 50 reserveringen ◦ Gemiddeld 26,2 km/rit oftewel +/- 374 km/maand of +/- 4.500 km/jaar • Deelwagen 2: 331,8 km verdeeld over 15 reserveringen ◦ Gemiddeld 22,12 km/rit oftewel +/- 95 km/maand of +/- 1.140 km/jaar Vanaf 01/01/2026 wordt een derde gelijkaardige deelauto voorzien ter hoogte van het Hoppinpunt Centrumplein. Het verplaatsen van een deelauto moet steeds gebeuren naar een ander ingericht Hoppinpunt. Momenteel zijn er twee ingerichte Hoppinpunten voorzien in Bredene nl. Bredene aan Zee en Centrumplein.	
--	--	--