

GEMEENTE DE PANNE

MOBILITEITSPLAN



Westvlaamse
Intercommunale voor
Technisch Advies en Bijstand
voor Ruimtelijke Ordening

Baron Ruzettelaan 35
8310 Assebroek
tel 050/ 35 81 28
fax 050/ 35 68 49

Inhoud

0. Inleiding

1. Oriëntatienota

1.0. Situering gemeente De Panne

1.1. Inventaris bestaande plannen en studies

1.2. Visie actoren

1.3. Probleemomschrijving

1.4. Definiëring verder onderzoek

2. Onderzoek

3. Beleidsplan

0. INLEIDING

0.1. Het mobiliteitsconvenant

Recentelijk werd door het Vlaamse Gewest, bij hoofde van Minister Baldewijns, de mogelijkheid geboden aan de gemeenten een mobiliteitsconvenant af te sluiten. Een convenant is een vorm van contractuele verbintenis tussen verschillende partners waarin de samenwerking tussen deze partners wordt uitgeschreven en praktisch geregeld.

Door middel van het mobiliteitsconvenant wil de Vlaamse regering het beleid inzake Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken, Verkeer en Vervoer integreren. De minister vat dit samen onder de slogan: "Geen mobiliteitsbeleid zonder ruimtelijk beleid, geen openbare werken zonder mobiliteitsplanning." Dit betekent eveneens dat het mobiliteitsbeleid van de verschillende beleidsniveaus (gewestelijk, provinciaal, intercommunaal en gemeentelijk) op elkaar moeten worden afgestemd. Het mobiliteitsconvenant laat toe de beschikbare middelen te bundelen en efficiënt te gebruiken.

Het mobiliteitsconvenant bestaat uit 2 grote delen.

Eenzijds is er het moederconvenant, afgesloten tussen de gemeente (of meerdere gemeenten), het Vlaamse Gewest en De Lijn waarin de partijen zich ertoe verbinden samen bij te dragen tot het verbeteren van de mobiliteit. De gemeente verklaart hierin een beleid te voeren dat zal kaderen in de visie van de Vlaamse Regering en dat ze samen met de andere partners een mobiliteitsplan zal opstellen waarin de gemeentelijke visie omtrent mobiliteit wordt uitgewerkt en waarin voorstellen om deze visie ook concreet te maken, worden opgenomen.

Anderzijds zijn er de uitvoeringsconvenanten die als bijakten bij het moederconvenant kunnen afgesloten worden. Deze bijakten regelen de uitvoering van een bepaald project. Het afsluiten van een bijakte kan enkel als er een gemeentelijk mobiliteitsplan kan voorgelegd worden.

Als tegenprestatie voor de inspanningen van de gemeente, biedt het Vlaamse Gewest praktische en financiële ondersteuning bij het opmaken van het mobiliteitsplan en de uitvoering van de concrete realisaties.

0.2. Mobiliteitsplanning

"Mobiliteitsplanning", zoals beoogd met het mobiliteitsconvenant, is een proces dat de klassieke stappen van opmaak van een beleidsplan, het maken van beleidskeuzen, uitvoering van de acties, evaluatie en terugkoppeling doorloopt. Er zijn drie onderscheiden delen:

1. Het mobiliteitsplan zelf omvat een oriëntatiefase, een fase van opbouw van het plan en een beleidsfase waarin het beleidsplan voor de lange, middellange en korte termijn wordt bepaald.

2. De uitvoering van de acties zoals bepaald in het mobiliteitsplan, gespreid in de tijd.
3. De opvolging waarin de mobiliteitsplanning en haar acties worden geëvalueerd en desgevallend bijgestuurd.

0.3. Duurzame mobiliteit

Algemeen wordt een verdere groei van het personenvervoer en van het goederenvervoer over de weg verwacht.

Het is bekend dat de economische, sociale en ecologische effecten van deze groei Vlaanderen voor ernstige problemen stelt. Om deze groei te beheersen en om te vermijden dat de last van deze problemen wordt afgewenteld op de komende generaties, kiest de Vlaamse Regering voor een "duurzaam mobiliteitsbeleid", dat sturend moet zijn in plaats van vraagvolgend.

Uitgangspunt hiervoor is een multimodaal verkeersbeleid dat ingebed is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Met de instrumenten "mobiliteitsconvenant en mobiliteitsplan" zal het Vlaamse Gewest in samenwerking met haar partners, de steden en gemeenten en De Lijn op een geïntegreerde wijze meerdere strategieën volgen om een "duurzaam mobiliteitsbeleid" te realiseren.

Schematisch wordt hierna aangegeven welke mogelijke acties in het kader van een mobiliteitsplan "duurzame mobiliteit" vorm kunnen krijgen.

0.4. Opbouw van het mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan doorloopt drie stappen:

- de oriëntatiefase;
- de opbouw van het plan;
- het beleidsplan.

In de "oriëntatiefase" verkent en duidt een stuurgroep de bestaande studies, problemen, visies en inzichten.

Dit moet toelaten het verloop van de verdere studie te bepalen en de eventuele behoefte aan bijkomend onderzoek te definiëren.

De "opbouw van het plan" moet leiden tot een beter inzicht in de oorzaak van de problemen en kan de visievorming ondersteunen. Het is de bedoeling om dan ook verschillende scenario's uit te werken naar een toekomstig mobiliteitsbeleid.

In het beleidsplan zal een keuze gemaakt worden uit de scenario's die het beleid voor het eerstvolgende decennium zal bepalen. Hieraan verbonden worden projecten voorgesteld die naargelang hun prioriteit en door het afsluiten van bijaktes gerealiseerd kunnen worden.

SCHEMA INHOUD MOBILITEITSPLAN (*)

(*) Bron: Taskforce Mobiliteitsconvenant, oktober 1996.

SCHEMA: acties in het kader van een mobiliteitsplan

Bron: Taskforce Mobiliteitsconvenants, oktober 1996

DEEL 1 ORIENTATIENOTA

1.0. Situering gemeente De Panne

De kustgemeente De Panne is gesitueerd in het uiterste zuidwesten van de provincie West-Vlaanderen en wordt begrensd door:

- ten noorden: de Noordzee
- ten oosten: de gemeente Koksijde en de stad Veurne
- ten zuiden: de stad Veurne (De Moeren)
- ten westen: de gemeenten Bray-Dunes en Ghyvelde in Frankrijk.

De gemeente De Panne is samengesteld uit de deelgemeenten

	Inwoners (VT 1991)
De Panne:	7.204
Adinkerke:	2.506

Verkeersgeografische situering

De gemeente wordt begrensd én ontsloten door de autosnelweg E40/A18 Jabbeke-Duinkerke-Calais-Chunnel. De toegang tot de autosnelweg is gesitueerd ten zuiden van de dorpskom van Adinkerke via:

- de N39 (Nieuwpoort-Veurne-Adinkerke-Duinkerke)
- de N34 (Adinkerke-De Panne-Koninklijke Baan).

De deelgemeente De Panne is verder bereikbaar via:

- de N34 (Koninklijke Baan)
- de N35 (Deinze-Tielt-Diksmuide-Veurne-De Panne)
- de N396 (Nieuwpoort-Koksijde-De Panne).

Via de N8 (Koksijde-Veurne-Ieper) is de N35 verbonden met de autosnelweg A18, waardoor De Panne over twee invalswegen beschikt voor het verkeer komende uit het hinterland.

Eens de A18 is verbonden met de bestaande autosnelweg op Frans grondgebied wordt De Panne vanuit het Frans hinterland eveneens optimaal bereikbaar (o.m. via de A25).

Tenslotte zijn Adinkerke en De Panne in bijkomende orde bereikbaar vanuit de Franse kustgemeenten Bray-Dunes, Zuydcote, Rosendael en Duinkerke via de N386.

Openbaar vervoer

Spoorwegen

De spoorlijn Gent-Deinze-Veurne heeft haar eindstation in Adinkerke. De verbinding Adinkerke-Duinkerke is op heden buiten gebruik. Vanuit verschillende denkpistes wordt een hergebruik overwogen.

Situering De Panne

De Lijn

Volgende trajecten bedienen delen van de gemeente:

- 765 Tram Knokke-Oostende-De Panne
- 772 De Panne-Veurne
- 781 De Panne-Adinkerke Tuinwijk
Westhoek Express Duinkerke-De Panne (afgechaft 21.03.1997)
Zomerbus Duinkerke-Bray Dunes-De Panne
(dagelijks juli en augustus, weekends en feestdagen in mei, juni en september).

De Panne en deelgemeente Adinkerke

Verkeersgeografische situering

1.1. Inventaris bestaande plannen en studies

1.1.1. Ruimtelijke plannen

1.1.1.1. Ontwerp Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Positionering van de gemeente De Panne in het ontwerp Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

In het Ontwerp Structuurplan Vlaanderen, vastgesteld door de Vlaamse regering op 24 juli 1996, wordt een beleidsvisie ontwikkeld waarbij gestreefd wordt naar bundeling van de aanwezige dynamiek, rekening houdend met de bestaande ruimtelijke structuur die gekenmerkt wordt door een gedeconcentreerd spreidingspatroon.

Op basis van de bestaande ruimtelijke structuur, onderbouwd door planologische kengetallen, wordt daartoe een onderscheid gemaakt tussen de stedelijke gebieden en de stedelijke netwerken én de open ruimte, het zogenaamde buitengebied. Door de groei zoveel mogelijk op te vangen in de stedelijke gebieden wordt een dubbel doel nagestreefd:

- het versterken van de leefbaarheid en economische slagkracht van de steden
- de bescherming van de open ruimte voor verdere aantasting en versnippering.

Niettemin wordt de normale ontwikkeling van de woonfunctie en het behoud van de economische dynamiek in het buitengebied als essentieel beschouwd.

Op bladzijde 38 e.v. wordt een selectie gemaakt van stedelijke gebieden. In West-Vlaanderen betreft dit:

- regionaalstedelijke gebieden: Brugge, Kortrijk, Oostende, Roeselare
- structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden: Ieper, Waregem
- kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau: Blankenberge, Diksmuide, Knokke-Heist, Menen, Poperinge, Tielt, Torhout, Veurne
- hoofddorpen: o.m. De Panne en Adinkerke.

Daarnaast wordt De Panne opgenomen in het stedelijk netwerk van De Kust. Dit netwerk wordt erkend als stedelijk netwerk op Vlaams niveau en zal door het Vlaamse Gewest nader uitgewerkt worden.

Alhoewel de draagwijdte van het al of niet behoren tot een stedelijk netwerk nog een onbekende is, kan aangenomen worden dat er voor De Panne potenties schuilen in het opgenomen zijn in het stedelijk netwerk van De Kust.

Ontwerp Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Territoriaal zal het stedelijk gebied binnen het stedelijk netwerk enkel de badplaats De Panne omvatten. Het grootste gedeelte van De Panne behoort tot het zogenaamde "buitengebied".

Onderhavige categorisering heeft een belangrijke impact op de toekomstige toebedeling van woningen en voorzieningen.

Grosso modo kan gesteld worden dat de kernen in het buitengebied nog maximaal zullen kunnen voorzien in de eigen groei met uitsluiting van migraties ten nadele van het stedelijk gebied.

Bemerkingen gemeentebestuur De Panne m.b.t. het stedelijk netwerk van de kust (gemeenteraadsbeslissing 20.02.1997):

"De rol van de kustzone wordt hierbij beperkt tot de kustgebonden toeristisch-recreatieve ontwikkeling en de transportfunctie rond de poorten. De betekenis voor het wonen en werken, en o.a. de verblijfsfunctie voor de derde leeftijd, wordt hier niet vernoemd. Het grensoverschrijdend karakter van dit stedelijk netwerk, met zijn bijzondere problematiek, wordt evenmin aangehaald.

Bij de ontwikkelingsperspectieven voor recreatieve en toeristische voorzieningen wordt de kwalitatieve opwaardering van de kust onvoldoende als essentieel element aangebracht (deel 2 - blz. 57).

Het gemeentebestuur verklaart zich akkoord met de ingenomen standpunten inzake optimalisering en medegebruik van de toeristische en recreatieve infrastructuur".

Lijninfrastructuren

Wegen

Er wordt geopteerd voor de optimalisering van het bestaande wegennet. Daartoe kan plaatselijk verdere afwerking noodzakelijk zijn. Deze optimalisering houdt een functionele categorisering van het wegennet in. Er wordt onderscheid gemaakt tussen het hoofdwegennet, de primaire wegen, de secundaire wegen en de lokale wegen.

De categorisering is gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan ofwel de bereikbaarheid ofwel aan de leefbaarheid. De ruimtelijke consequenties van deze prioriteiten worden uitgedrukt in een ruimtelijk beleid voor aanleg en inrichting van de wegen. Door op een aantal wegen prioriteit te verlenen aan de bereikbaarheid ontstaat een patroon van wegen dat voor de omgevende ruimte verkeersontlastend werkt.

Functioneel heeft men drie hoofdfuncties: de verbindingsfunctie, de verzamelfunctie en de functie van het toegang geven. De categorisering zal de optimale invulling en uitbouw van deze drie functies mede bewerkstelligen.

De categorisering van de wegen respecteert een hiërarchie binnen het wegennet. Er wordt onderscheid gemaakt tussen drie hiërarchische niveaus naargelang het belang van de wegeninfrastructuur, met name het internationaal niveau, het Vlaams niveau en het bovenlokaal en lokaal niveau.

Categorie	Hoofdfunctie	Aanvullende functie	Inrichting
Hoofdweg	Verbinden op internationaal niveau	Verbinden op Vlaams niveau	Autosnelweg, naar Europese normen.
Primaire weg Categorie I	Verbinden op Vlaams niveau	Verzamelen op Vlaams Niveau	Autosnelweg/stedelijke autosnelweg Autoweg (2 x 2 of 2 x 1) Weg (2 x 2 of 2 x 1) met gescheiden verkeersafwikkeling
Primaire weg Categorie II	Verzamelen op Vlaams niveau	Verbinden op Vlaams niveau	Autoweg (2 x 2 of 2 x 1) Weg (2 x 2 of 2 x 1) met gescheiden verkeersafwikkeling
Secundaire weg	Verbinden en/of verzamelen op lokaal en bovenlokaal niveau	Toegang geven	Weg (2 x 1 of 2 x 2) niet noodzakelijk met gescheiden verkeersafwikkeling Doortochten in bebouwde kom
Lokale weg	Toegang geven		Weg (2 x 1) met gemengde verkeersafwikkeling

De A18 (E40) Jabbeke-Veurne-Frankrijk wordt geselecteerd als hoofdweg.

In de primaire wegen, categorie II, komen enkel voor:

- N8, van de aansluiting op de A18 tot de N396 in Koksijde;
- N34, van de aansluiting op de A18 tot De Panne.

Zij verbinden het stedelijk netwerk van de kust met het hoofdwegennet. In dit kader verzorgen zij een verzamelfunctie.

De eventuele verbinding tussen de N38 te Ieper met de N330 te Wulpen, de zogenaamde doortrekking van de A19, wordt voorlopig nog in vraag gesteld.

De spoorweg Gent-Adinkerke wordt geselecteerd als secundaire spoorweg.

Een alternatief tracé voor de opwaardering en de verlenging van de IJzeren Rijn zou over Veurne Antwerpen verbinden met de Chunnel.

Het kanaal Duinkerke-Nieuwpoort wordt geselecteerd als secundaire waterweg.

Bemerkingen gemeentebestuur

Het gemeentebestuur blijft pleiten voor de aanleg van de A19. Haar visie terzake wordt uitvoerig toegelicht in haar bezwaar tegen het voorontwerp Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen, deel Kustzone.

Het gemeentebestuur is geen vragende partij om de IJzeren Rijn via Adinkerke-De Panne te laten lopen: het drukke goederenvervoer wordt niet combineerbaar geacht met het toeristisch- recreatief hoofdaccent.

Categorisering van het wegennet (*)

(*) Bron: AROHM, Afd. Ruimtelijke Planning, Ontwerp Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

1.1.1.2. Niveau provincie

Positionering van De Panne in het voorontwerp van Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen, deelzone Kustzone (februari 1994) (RSWV-K).

In het RSWV-K is het concept van het stedelijk netwerk Kust niet uitgewerkt. In algemene zin wordt gepleit voor de versterking van het stedelijk centrum Veurne door vertrekoverschotten te voorkomen, het aanbod van regionale bedrijventerreinen in Veurne te concentreren en het voorzieningenniveau zo mogelijk uit te breiden.

Op de plankaart zijn enkel uitbreidingsmogelijkheden voorzien voor wonen te Adinkerke, bij gebrek aan reële mogelijkheden in De Panne zelf. Er zijn geen voorstellen geformuleerd ten behoeve van ambachtelijke bedrijvigheid. De bestaande recreatiegebieden te Adinkerke werden weerhouden, evenals de op het gewestplan vastgelegde groengebieden.

Te vermelden zijn nog:

- Potentie omgeving station Adinkerke voor recreatief en toeristisch randparkeerterrein.
- Ruimtelijke conflicten (Signaal 1 en 2) betrekking hebbende op de ontwikkeling van recreatieve en toeristische accommodatie in het open ruimtegebied tussen spoorweg en kanaal en de relatie bebouwing (Duinkerkestraat) ten aanzien van het natuurreserveaat.
- Te benadrukken continuïteit van de open ruimte onder verstedelijkingsdruk (4 zones).
- Zones voor ontginningen met nabestemming natuurontwikkeling en landbouw.

Met betrekking tot de lijninfrastructuur wordt het concept van de "kamstructuur" vooropgesteld, waarbij de A18 fungeert als verdeelweg voor het bestemmingsverkeer naar de kust, via toegangswegen die rechtstreeks aansluiten op de A18. Randparkeerterreinen langs de randen van de kam en aan de randen van de bebouwingsconcentraties vervolledigen het concept. In Adinkerke zelf is een randparkeerterrein voorzien bij het NMBS-station - en het nieuw eindstation van de kusttram.

Verder wordt opgemerkt dat het in gebruik nemen van de A18 Veurne-Franse grens (-Duinkerke), in samenhang met de A25 Rijsel-Duinkerke, mogelijks zal leiden tot verschuivingen in de verkeersstromen, meer bepaald op de relatie tussen Rijsel-Roubaix-Tourcoing en de Westkust. Een ontlasting van de weg Ieper-Veurne is te verwachten.

Evaluatie van de nieuwe toestand zal bepalen in hoever het nodig is de weg Ieper-Veurne aan te passen (met grote aandacht voor de doortocht van Hoogstade) dan wel de vroeger geplande en op het gewestplan ingetekende A19 Ieper-Veurne op een al of niet gewijzigd tracé uit te voeren. De eventuele aanleg van de A19 is niet binnen de planperiode te zien.

De spoorweg Gent-Adinkerke dient gemoderniseerd

"Een volwaardige realisatie van dit project houdt onder meer in: het plaatsen van een tweede spoor op het traject Adinkerke-Veurne (-Diksmuide).

Structuurplan Kustzone

De aanduiding verwijst ook naar de noodzaak van onderzoek naar de mogelijkheid tot herwaardering van de lijn Adinkerke-Duinkerke (Duinkerke zal worden aangedaan door SST) tot een volwaardig verlengde van Gent-Adinkerke. Mits aanpassing van de lijn Calais-Duinkerke zou deze herwaardering ook leiden tot een kortere verbinding van de Westvlaamse havens met de kanaaltunnel".

Er worden geen voorstellen gedaan met betrekking tot het lijnbussennetwerk.

Bemerkingen gemeente (gemeenteraadsbeslissing 27.06.1994)

1. Afweging van de economische functie-algemene opmerking

De gemeente De Panne bezit reeds de grootste oppervlakte natuur en de grootste natuurwaarden van de ganse kustzone. Het is onze vaste intentie deze toestand integraal te handhaven.

Het is in deze optiek voor de gemeenteraad uitgesloten dat de twee campings in De Panne zouden moeten verdwijnen, dat de voorziene TRP-zone zomaar wordt geëlimineerd en geen ruimte wordt voorzien voor de aanleg van een golfterrein, dat een aantal handels-, horeca- en landbouwuitbatingen tot de uitdoving worden gedoemd. Van een aantal woongelegenheden wordt iedere vernieuwing uitgesloten.

De economische leefbaarheid van de gemeente wordt in dit voorontwerp structuurplan kust helemaal niet in vraag gesteld. De bestaande handels-, horeca- en landbouwuitbatingen moeten de economie activeren en compenseren wat hier aan natuurgebied bestaat.

In het voorontwerp structuurplan kustzone zit een element bestraffing voor de gemeente De Panne. De natuurwaarden worden verder geaccentueerd en meer beklemtoond dan in de andere kustgemeenten. De aandacht voor de natuur krijgt een primordiaal overheersende functie.

2. Lijninfrastructuren

A19

De gemeenteraad blijft pleiten voor de aanleg van de A19. Een goede verbinding tussen Veurne en Ieper is een absolute noodzaak. Deze stellingname houdt geen oordeel in omtrent de lokalisatie van dit tracé.

Het argument als zou de A25 (tussen Lille en Dunkerque) de functie van de snelweg tussen Ieper en Veurne overnemen is een slecht argument, daar deze snelweg nu reeds frequent overbelast is. Men stelt hierbij dat iedereen uit Noord-Frankrijk, het Kortrijkse en Wallonië deze A25 zal nemen. Dit kan alleen maar juist zijn voor de ééndagstoeristen van Noord-Frankrijk. De verblijfstoeristen (huurders of eigenaars) uit het Kortrijkse en Henegouwen nemen ofwel de A19 tot Ieper en de N8 (van Ieper naar de kust). De toeristen uit Charleroi nemen zelfs de E40 (via Brussel) om naar de Westkust te komen. De mensen uit de Westkust nemen zelfs geregeld de E40 tot Brugge en van Brugge de snelweg naar Kortrijk om Roeselare te bereiken, omdat deze weg veiliger en sneller is dan de kronkelende (en gevaarlijke) baantjes via Diksmuide. Anderzijds wordt thans reeds op permanente basis de weg via Lichtervelde of Ieper aangeduid wanneer de E40 overbelast is (hetgeen dagelijks gebeurt tijdens het zes maand durende toeristisch seizoen).

Door de afwerking van de A19 van Ieper-Diksmuide-Veurne zal de E40 ook in belangrijke mate kunnen ontlast worden.

Alle toeristen, vrachtwagens en andere wagens die naar de Westkust willen komen of de Westkust willen verlaten naar het Kortrijkse, Henegouwen, Namen, Luik, Duitsland, enz. - dit is het grootste deel van de verblijfstoeristen van de Westkust - zullen de E40 niet meer moeten nemen. Dit betekent een belangrijke ontlasting rond Jabbeke, Brugge, Gent en Brussel.

Door de afwerking van de A19 zal de rust van het open landschap van de Westhoek behouden blijven en zullen de dorpen langs de N8 een rustiger leven kennen en dus hun landelijk karakter versterken.

De Belgische kust evolueert naar korte verblijven. De tijdsduur der verplaatsing is daarbij bijzonder belangrijk.

Een goede en snelle wegenis is in de toeristische ontwikkeling een enorme troef. Thans leidt alle snel verkeer naar Knokke, Blankenberge, Brugge. Nochtans bezitten de gemeenten Koksijde en De Panne een toeristische overnachtingscapaciteit van 120.000 personen.

Kanaal Nieuwpoort-Duinkerke

De vraag wordt gesteld naar de visie en toekomstige functie van het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke. Het voorstel van de Vlaamse Landmaatschappij tot creatie van een recreatieas en stimulering van de pleziervaart wordt als positief beschouwd.

1.1.1.3. Niveau gemeente

Gewestplan Veurne - Westkust

De uitgetekende woongebieden en woonuitbreidingsgebieden zijn volledig bebouwd behalve in Adinkerke. Dit geldt ook voor de zones voor verblijfsrecreatie.

De zones voor dagrecreatie zijn ingenomen door het amusementspark Meli.

De TRP-zone (Toeristisch Recreatiepark) werd niet gerealiseerd.

De Panne is omgeven door natuurgebieden: de belangrijkste zijn:

- Natuurreserveaat "De Westhoek" (Vlaams Gewest).
- Reserveaat "Oosthoek" (Gemeente De Panne).
- Calmeynbos.
- Reserveaat "Houtsaegherduinen" (Vlaams Gewest).

Deze rijkdom aan natuur bevriest elke uitbreidingsmogelijkheid van De Panne.

Ten zuidwesten van Adinkerke bevindt zich het natuurreserveaat van de "Cabourgduinen" dat zich uitstrekt tot in Ghyvelde.

De agrarische gebieden ten westen en ten zuiden van Adinkerke zijn ingetekend als landschappelijk waardevol.

Duinendecreet

Het Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de definitieve aanwijzing van de beschermde duingebieden en de voor het duingebied belangrijke landbouwgebieden van 4.10.1995 beschermt eveneens belangrijke stroken agrarisch gebied ten zuiden van de Duinhoekstraat, langs de flanken van de

Uittreksel gewestplan

Cabourgduinen, aan de randen van het natuurreservaat "De Westhoek", ten zuiden an het reservaat "Oosthoek" en ten zuiden van de "Houtsaegherduinen" (woonuitbreidingsgebied).

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan

Het gemeentebestuur beschikt niet over een dergelijk document.

Algemeen Plan van Aanleg

Nihil.

Bijzondere Plannen van Aanleg (BPA's) (overzichtsplan in bijlage)

De gemeente De Panne beschikt over meerdere BPA's.

- | | | |
|-----|-----------------------------------|---------------|
| 1. | Bpa Wijk Westhoek | KB 29.07.1970 |
| 2. | Bpa Wijk Westhoek,ged. herziening | MB 23.12.1991 |
| 3. | Bpa Nieuwpoortlaan-West | MB 28.03.1972 |
| 4. | Bpa Nieuw Gemeentehuis | MB 06.10.1980 |
| 5. | Bpa Maskenskwartier | KB 09.05.1959 |
| 6. | Bpa Ambachtstraat & Omgeving | KB 27.07.1960 |
| 7. | Bpa St.Pieterskwartier | MB 20.04.1988 |
| 8. | Bpa Oosthoek-Zuid | MB 13.04.1988 |
| 9. | Bpa Sportpark | MB 15.03.1985 |
| 10. | Bpa De drie vijvers | MB 11.01.1990 |
| 11. | Bpa Langgeleed | |
| 12. | Bpa Dorpscentrum Adinkerke | in opmaak. |

Relevant in deze context is het BPA dat voorziet in de uitbreiding van Adinkerke met residentiële bebouwing in het woonuitbreidingsgebied, begrepen tussen spoorweg en kanaal. Het betreft een capaciteit van circa 80 woningen. Pro memorie is de resterende restcapaciteit in het Bpa Wijk Westhoek, gericht op tweede verblijven.

1.1.2. Verkeersplannen

1.1.2.1. Niveau Vlaanderen

Voltooiing A18

De voltooiing van de A18 is één van de prioritaire opdrachten voor het Vlaamse Gewest. Enerzijds komt er een volwaardige internationale verbinding met de Chunnel tot stand, anderzijds wordt de Westkust vanuit Noord-Frankrijk makkelijker bereikbaar met een mogelijke ontlasting van de N8 Ieper-Veurne, de N35 Veurne-De Panne en de N39 Duinkerke-Adinkerke als gevolg.

Militair vliegveld Koksijde

Met betrekking tot het luchtverkeer zijn geen plannen bekend.

De activiteiten beperken zich momenteel tot helicoptervluchten en oefenvluchten met transportvliegtuigen van de Belgische Luchtmacht. Op het vliegveld is tevens een sportvereniging gevestigd die enkele sportvliegtuigjes herbergt.

Kanaal Duinkerke-Nieuwpoort

Onderhavig kanaal wordt niet beschouwd als behorende tot het hoofdwatwegennet. Er zijn derhalve geen plannen tot verbreding. De vaarbewegingen zijn uiterst beperkt.

Spoorweg Gent-Adinkerke

Sinds het in voege treden van het IC netwerk is de bereikbaarheid van de Westkust verbeterd. De doortrekking van de kusttram tot Adinkerke-station zal dit nog optimaliseren.

Verdere verbeteringen zijn voorzien, waaronder een snellere verbinding met Brussel en een doorgaande verbinding met Luxemburg.

In de regio wordt ook gepraat over de doortrekking van de spoorlijn tot het SST station van Duinkerke, met aansluitingsmogelijkheden op de lijn Calais-Duinkerke naar de Chunnel.

In het Ontwerp Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt bovenstaande verbinding genoemd als mogelijk alternatief voor een doortrekking van de "IJzeren Rijn" naar de kanaaltunnel.

Beide denkpistes zijn als complementair te beschouwen en bieden op langere termijn potenties voor de regio.

De ruimtelijke impact van een tweede spoor te Veurne is evenwel niet te onderschatten, evenmin als de noodzakelijke ingrepen op Frans grondgebied.

1.1.2.2. Niveau provincie

Provinciaal multimodaal verkeersmodel

In alle provincies is een multimodaal verkeersmodel in ontwikkeling. Eens operationeel kan dit model beleidsmatig aanbevelingen geven voor het lokaal verkeers- en vervoerbeleid. Mogelijks zal het snel kunnen inspelen op de in 2.1.1. gesuggereerde verschuivingen in de verkeersstromen na de voltooiing van de A18.

Kamstructuur

Het in het Voorontwerp Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen, deel Kust, ontwikkelde concept van een kamstructuur heeft tot doel de verkeersleefbaarheid in de kuststreek te verhogen met een functieverlaging van de Koninklijke Baan als gevolg. De bereikbaarheid van de badplaatsen wordt hierbij gestimuleerd via toegangswegen die rechtstreeks op de A18 zijn aangesloten, waardoor het gebruik van de Koninklijke Baan en andere hiermede parallellopende wegen kan gereduceerd worden.

Vervolgens moeten parkings aan de rand van de bebouwing en goed ontsloten door bedoelde toegangswegen, de penetratie van de badplaatsen door (vooral) dagrecreanten verhinderen.

Op het grondgebied van De Panne komen twee dergelijke toegangswegen voor:

- de N8 die St. Idesbald en Koksijde bedient en via de N35 ook De Panne;
- de N34 die Adinkerke en De Panne bedient.

Een randparking met een capaciteit van 500 personenwagens wordt gerealiseerd ter hoogte van het NMBS-station en het toekomstige eindstation van de kusttram te Adinkerke.

Gebruikers zullen derhalve met de kusttram op snelle wijze hun eindbestemming te De Panne kunnen bereiken.

1.1.2.3. Niveau gemeente

1.1.2.3.1. Verkeersstudie (1985-1986)

De verkeersstudie werd aangevat in 1985 en stelde dat vertrokken moest worden van volgende structurele gegevens :

- Een totaal verouderde stadskern, waarin de laatste decennia, op een paar uitzonderingen na, geen enkele renovatie gebeurde.
- Een eenzijdig economisch karakter volledig en uitsluitend afgestemd op het toerisme en de dienstensector.
- Een duidelijke verarming van de bevolking t.o.v. de andere West-Vlaamse gemeenten.
- Het ontbreken van een globale visie op de urbanistische ontwikkeling van de gemeente.

Voorafgaandelijk werd ook de concrete te behandelen problematiek geformuleerd :

- De overbelasting van straten en pleinen door parkerende voertuigen in het zomerseizoen.
- De overbelasting van de straten door recreatief doorgaand verkeer in het zomerseizoen.

Tengevolge van deze toestand wordt de kwaliteit van het openbaar domein ten onrechte aangetast. Overdimensionering in functie van het zomerdebiët valt nadelig uit voor de belevingswaarde en de verkeersveiligheid in het winterseizoen.

De belasting van de hoofdstraten geeft anderzijds aanleiding tot ongewenst sluikeverkeer doorheen de residentiële gebieden.

Uit deze probleemstelling werd afgeleid dat er behoefte was aan de volgende maatregelen :

- Het voeren van een seizoengebonden parkeerregulerend beleid.
- Een op dit gebied afgestemde verkeerscirculatie.
- De eventuele creatie van bijkomende stallingsmogelijkheden.
- De bescherming van de residentiële gebieden tegen sluikverkeer.
- De herwaardering van het openbaar domein, waardoor de attractiviteit van straten en pleinen kon verhoogd worden.

Een aantal straten waren gewestwegen. Het was daarom van belang het nodige overleg te voeren met de betrokken overheid.

Het materiële werk met betrekking tot de verkeersstudie werd uitgevoerd door het gemeentepersoneel. De W.I.T.A.B. stond met twee deskundigen (M. Geldof en P. Ghellynck) in voor de leiding en begeleiding.

De eigenlijke studie omvatte de volgende onderdelen :

Het voorbereidende onderzoek

Opmaak van basismateriaal (kaarten, tabellen, profielen, formulieren), het opnemen van de belangrijkste functies, de aanwezige parkeerplaatsen, garages, de geldende verkeersreglementen en het optekenen en opmeten van pleinen, kruispunten, enzomeer.

Cordonenquête

Deze enquête wilde een inzicht geven in de aard van de verkeersstromen, de hoeveelheden, de aard van de voertuigen en het aandeel bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer.

De enquête werd zowel in de winter- als in de zomerperiode uitgevoerd, teneinde rekening te houden met de specifieke problemen en behoeften, naargelang het seizoen.

Ze werd respectievelijk uitgevoerd op donderdag 3 april, zaterdag 5 april, maandag 15 juli en maandag 22 september 1986 telkens tussen 7 en 19 uur. Alle voertuigen werden geteld en door de politie staande gehouden teneinde de bestemming van het voertuig te vragen, alsook het motief van de verplaatsing wanneer de eindbestemming De Panne was.

De cordonenquête gebeurde op de 4 toegangswegen tot De Panne. Voor de veiligheid zowel van de bestuurders als van de enquêteur werden vooraf waarschuwingsborden en snelheidsbeperkingen geplaatst. Per telpunt werden twee politiemannen geplaatst. Er werd daarbij hulp geleverd door de plaatselijke rijkswacht.

In totaal waren 12 tellers noodzakelijk voor deze werkzaamheid.

Kruispunttellingen.

In verband met de verkeersafwikkeling werden enkele kruispunttellingen uitgevoerd.

Deze kruispunttellingen werden samen met de cordonenquête uitgevoerd op 10 belangrijke kruispunten in de gemeente. In totaal waren daarvoor 58 personen noodzakelijk; geleverd door het gemeentepersoneel en de brandweer.

Achteraf werden in het kader van bepaalde geplande werken aan de wegenis en het openbaar domein bijkomende beperktere kruispunttellingen verricht.

Parkeeronderzoek

Het parkeeronderzoek had tot doel de bezetting van de parkeerplaatsen uit te meten. Hieruit konden de parkeercategorieën afgeleid worden : lang-, middellang- en kortparkeerders, zodat op basis hiervan een parkeerregulerend beleid kan gevoerd worden.

Concreet werden door het gemeentebestuur van De Panne twee parkeeronderzoeken uitgevoerd, respectievelijk op donderdag 29 mei 1986 en op zondag 22 juni 1986. De laatste datum was de topdag voor De Panne, gezien het een zeer zonnige zondag was.

Beide onderzoeken werden gehouden van 10 u. tot 18.30 u. in de drukste straten van De Panne. Om het half uur werden de nummerplaten van de geparkeerde

voertuigen geteld.

Uit deze gegevens kon het volgende worden afgeleid :

- *het aantal uitgevoerde parkeringen, d.w.z. het aantal voertuigen dat een parkeerbeweging uitvoert.*
- *de duur van elke parkeerbeweging, d.w.z. de parkeerduur.*

Daarnaast werden twee nachttellingen uitgevoerd in De Panne-Centrum, De Panne-Bad en de verkaveling Westhoek.

Het onderzoek heeft plaats gevonden in de nachten volgend of voorafgaand aan de dagen waarop het parkeeronderzoek werd uitgevoerd met name in de nacht van 29 en 30 mei 1986 (donderdag op vrijdag) en in de nacht van 21 en 22 juni 1986 (zaterdag op zondag). De eerste periode kan beschouwd worden als een vrij normale periode met een beperkte toeristische bedrijvigheid.

De tweede periode is in alle opzichten een topweekend geweest.

Schoolenquête

Met betrekking tot de verkeersveiligheid werd het nuttig geoordeeld de medewerking van de scholen te vragen, in verband met de verplaatsingen, uitgevoerd door de schoolgaande jeugd en in verband met de veiligheid in de onmiddellijke schoolomgeving. Het betreft dus een onderzoek naar de subjectie verkeers(on)veiligheid.

In alle scholen van De Panne werd aan iedere leerling een schoolenquêteformulier meegegeven. Deze formulieren werden hetzij door de ouders (kleuteronderwijs), hetzij klassikaal door de leerlingen zelf ingevuld. Een personeelslid van de gemeente lichtte in iedere klas het doel van de enquête toe en was waar mogelijk aanwezig bij de invulling der enquêtes. Het onderwijsnet van De Panne telde alsdan 1773 leerlingen. 1526 enquêteformulieren werden ingevuld terug ontvangen (86%).

De enquête onderzocht volgende gegevens :

Woonlocatie van de leerlingen

Verband tussen de woonlocatie en de leeftijd van de leerlingen per school in absolute cijfers en procentueel.

Vergelijking leeftijd/verplaatsingswijze

Verband tussen de leeftijd van de leerlingen en de keuze van het vervoermiddel. Procentueel aandeel van ieder vervoermiddel of manier van brengen in de verschillende leeftijdsgroepen.

Procentueel aandeel van iedere leeftijdsgroep in de verschillende vervoermiddelen of manieren van brengen.

Gevolgde weg van en naar school

Stroomdiagram voetgangers en fietsers per school en per graad.

Onveiligheid

Enquêteformulieren waarop geen gevaarlijke punten werden opgegeven.

Situering van de gevaarlijke punten.

Interpretatie van de gevaarlijke punten.

Bemerkingen en suggesties

Per gevaarlijk punt.

Omtrent de schoolomgeving.

De objectieve verkeersveiligheid - Ongevallenonderzoek.

Onderzoek werd verricht op basis van het aantal geregistreerde verkeersongevallen in de periode 1985-1988.

Uit deze listings werden volgende gegevens afgeleid :

- In welke straten er opvallend veel zware ongevallen met gekwetsten voorkwamen.*
- In welke periode de ongevallen zich het meest voordeden.*
- De betrokkenheid van de verkeerssoorten (personen, wagens, fietsers, voertgangers).*
- De type ongevallen overeenkomstig de hoofdcategorieën die worden gebruikt door het Nationaal Instituut van de Statistiek.*

Beleidsplan Verkeer en Openbaar Domein

Op basis van de resultaten van de diverse onderzoeken werd gepoogd een samenhangend beleidsplan op te stellen met betrekking tot het circuleren en het parkeren in De Panne.

Dit gebeurde in continue samenwerking met de beleidsverantwoordelijken en de lokale deskundigen en ambtenaren (politie, rijkswacht, technische dienst).

Hierbij werden tevens de facetten openbaar vervoer en langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) betrokken.

In relatie tot het eigenlijke verkeer werd een programma opgesteld met betrekking tot de herinrichting van het openbaar domein te De Panne, opdat de inrichting van straten en pleinen het gewenste verkeer- en parkeergedrag effectief zou ondersteunen.

De ganse studie resulteerde in een samenvattend einddocument met volgende conceptie :

1. Algemene beleidsdoelstellingen.

2. Globale voorstellen :

- Parkeermodel en gemeentelijke parkeernota in diverse delen van de gemeente.**
- Voorstel verkeerscirculatieplan.**
- Voorstel herinrichting rijkswegen.**
- Voorstel herinrichting kruispunten.**
- Voorstel herinrichting verblijfsgebieden en openbaar domein.**

- Voorstellen voor de veiligheid van de voetgangers en schoolomgeving.

Herinrichtingsstudies openbaar domein

De herinrichtingsstudies vormen de ruimtelijke vertaling van het programma herinrichting openbaar domein.

Zij dienden van uit een stedenbouwkundige invalshoek tot stand te komen aangezien zij het straatbeeld de volgende decennia zullen bepalen.

Inhoudelijk wordt volstaan met het aangeven van de stedenbouwkundige uitgangspunten en de concepties, onder de vorm van een voorontwerp.

Het eigenlijke ontwerp werd vervolgens uitgewerkt door een ander studie bureau.

Proefinrichtingen

Inrichtingen werden uitgevoerd bij wijze van proef in het vooruitzicht van een definitieve inrichting.

1.1.2.3.2. Realisaties

Tijdens en kort na de beëindiging van de studie (december 1988) kon reeds worden gestart met een eerste reeks openbare werken, waarin het nieuwe ideeëngoed kon worden verwerkt. Alle nieuwe dossiers werden getoetst aan de geformuleerde doelstellingen.

In deze optiek werden ze voor advies overgemaakt aan de W.I.T.A.B., ontwerper der studie.

We mogen stellen dat deze adviezen meestal werden opgevolgd, zij het in een soms getemperde versie (vb. éénrichtingsverkeer i.p.v. verkeersvrij).

Tot op heden vermelden we volgende concrete realisaties :

- Realisatie van een ondergronds garagekompleks van 280 wagens onder de Zeedijk.
- Volledige vernieuwing van de Duinkerkelaan - Nieuwpoortlaan en aanpalende straten.
- Creatie van een wandelas Zeilweg, K. Albertplein, Sloepenlaan, Walckierstraat met vernieuwing van het openbaar domein.
- Vernieuwing van de Zeelaan door integratie van vaste bloembakken in het wegdek, uitdunning van de parkeermogelijkheden, en renovatie van de voetpaden.
- Vernieuwing van het Marktpllein met o.a. ondergronds garagecomplex en beperking van de bovengrondse parkeermogelijkheden.
- Volledige renovatie van de Zeelaan tussen kruispunt dorp en het Marktpllein.
- Vernieuwing van de Kasteelstraat (éénrichtingsverkeer en verkeersbeperkend).
- Vernieuwing in de woonlobben en residentiële wijken door invoering van het éénrichtingsverkeer en gepaard gaande profielwijzigingen aan het openbaar domein (o.a. Visserslaan, Duinenstraat, Elisabethlaan).
- De integratie van de beeldende kunst in het openbaar domein en de aandacht voor het stadsmeubilair.
- Opmaken van een aantal BPA's teneinde de hoogbouw in het centrum te weren en de bestaande architectuur in de woonlobben beter te beschermen.

- Uitbreiding van de randparking van het Koningsplein met 140 parkings en aanleg van de randparking Keesjesdreef (140 wagens).
- Renovatie van de Kerkstraat met invoering van het éénrichtingsverkeer en verkeersbeperkend.

In samenspraak met de administratie Wegen en Verkeer :

- werd de Gewestweg N35, De Panne-Veurne, via het doortochtenprogramma grondig gerenoveerd;
- werd de Kerkstraat tussen de Westhoeklaan en het kruispunt met de Veurnestraat volledig gerenoveerd, met invoering van het éénrichtingsverkeer en verkeersbeperkende maatregelen.

Door de administratie van Monumenten en Landschappen werd de Dumontwijk gerangschikt als stadsgezicht met een aantal monumenten en 152 beeldbepalende gebouwen.

1.1.2.3.3. Mobiliteitsplan

Ingevolge het afsluiten van een mobiliteitsconvenant heeft het gemeentebestuur zich voorgenomen bovengenoemde verkeersstudie te verruimen met aandacht voor alle vervoerscategorieën, inzonderheid met het openbaar vervoer.

1.1.2.3.4. Projecten

De geplande infrastructuurprojecten

De infrastructuurwerken die reeds concreet in planningsfase zijn, situeren zich rond 5 grote thema's.

1. De verdere uitwerking van de stadskernvernieuwing (Zeelaan - Kerkstraat - Lindenlaan - Esplanade - Doortocht langs Dijk Adinkerke – Canadezenplein).
2. Het mobiliteitsfacet.
De doortrekking van de tramlijn tot Adinkerke station met aanleg van een randparking van 500 wagens aan het station. De electrificatie van de lijn 73. De volledige afwerking van de A18.
3. De vernieuwing in de woonlobben met o.a. Meeuwenlaan - Barkenlaan - Ambachtstraat.
4. De vernieuwing van het rioleringsstelsel gebruikmakend van de aanvullende gewestbijdrage.
5. De uitbouw van de culturele en toeristische infrastructuur.

1. De stadskernvernieuwing

1.1. Renovatie van de Zeelaan tussen Markt en kruispunt Dorp

Deze werken zijn thans in uitvoering. De renovatie van het gedeelte Zeelaan tussen de Markt en het kruispunt dorp kadert in de ruimere context van de stadskernvernieuwing. De bedoeling is de twee delen van de Zeelaan beter op elkaar te laten aansluiten waardoor ze een natuurlijk geheel dienen te vormen.

Tevens moet de overbrugging voor de voetgangers tussen het Koningsplein en het centrum worden veraangenaamd.

Daarenboven dient nog steeds de moerriool van de Zeelaan tussen de Veurnestraat en de Markt te worden aangelegd, om aldus de verdere sanering van het rioolbekken 12 van het T.R.P. De Panne mogelijk te maken.

Het ontwerp van de werken, opgemaakt door het studiebureau Lobelle, werd goedgekeurd door de gemeenteraad dd. 9 november 1995. Deze gemeenteraad was voorafgegaan door een inspraakvergadering dd. 28 september 1995 met de bevolking.

De werken werden aanbesteed mits de prijs van afgerond 50.000.000 fr. Er is een voorlopige vastlegging van een aanvullende gewestbijdrage (Minafonds) van 14.791.978 frank.

De werken worden uitgevoerd in de periode september 1996 tot juni 1997.

Rekening houdend met de resultaten van de inspraakvergadering van 28 september jl. werd geopteerd voor volgende grote krachtlijnen bij de uitwerking van het dossier : Een zo groot mogelijke uniformiteit tussen de beide gedeelten van de Zeelaan. Dit uit zich in het algemeen concept, in de materiaalkeuze en de plaatsing van een analoge sfeer- en algemene verlichting.

Het verkeer in beide richtingen blijft behouden, in het gedeelte van de Zeelaan tussen de Lindenlaan en het kruispunt Zee.

Het rijvakgedeelte krijgt een breedte van 6 meter (2 x 3 m.)

Er wordt gestreefd naar een maximaal aantal parkeerplaatsen, maar wel op die manier dat de parkings comfortabel bereikbaar zijn.

Er worden geen aparte zones voorzien voor het laden en lossen.

De omgeving van het park dient beter te worden geaccentueerd. In de toekomst dient het volledige park beter te worden geïntegreerd in de stadsbeleving. Een studie terzake zal binnenkort worden opgemaakt.

De omgeving van het gemeentehuis wordt vernieuwd en geaccentueerd.

Conform het verkeerssituatieplan wordt het éénrichtingsverkeer ingevoerd in het stukje Zeelaan tussen de Veurnestraat en de Lindenlaan, richting Markt. In deze zone wordt alsdan het parkeren langs beide zijden toegelaten.

1.2. Renovatie van de Lindenlaan

Aansluitend op de renovatie van de Zeelaan moet de Lindenlaan, ingevolge haar gewijzigd verkeerspatroon, eveneens worden gerenoveerd.

In de Lindenlaan komt de hoofdingang van de nieuwe bibliotheek. De omgevingsarchitectuur dient bij te dragen in de sfeerschepping rond de bibliotheek en het gemeentehuis.

1.3. Heraanleg van het westelijk gedeelte van de Zeedijk

Heraanleg van de Esplanade. Een uitdaging aan de creativiteit.

In de functieuitstraling als badplaats nemen de Zeedijk en de volledige Esplanade een belangrijke plaats in.

Er dient dringend werk gemaakt van de vernieuwing van het westelijk gedeelte van de Zeedijk en van de volledige heraanleg van de Esplanade die nu in een erbarmelijke staat verkeert.

Als belangrijke attractiepool in het toeristisch leven van onze gemeente stelt zich hier een belangrijke uitdaging - een uitdaging tot excellente creativiteit en architecturale schepping.

Een moeilijke opdracht. Het Schepencollege wil de uitvoering van het project zien op korte termijn.

Met de werken aan het oostelijk deel van de Zeedijk zou ook een ondergronds garagecomplex worden gerealiseerd voor zo'n 200 wagens.

Het Studiebureau Plantec is aangesteld als ontwerper.

1.4. Doortocht Dijk Adinkerke - een unieke kans

In juni 1997 zal de verbinding van de autostrade A18 met Frankrijk een feit zijn.

Het verkeerspatroon op de gewestweg Veurne - Adinkerke zal er grondig door worden veranderd. Er dient gerekend met een vermindering van zo'n 80 procent.

Een unieke kans om aan deze weg gelegen langs het kanaal Nieuwpoort-Veurne-Diksmuide een nieuwe impuls te geven. Wij denken daarbij aan een sfeerschepping, zoals bijvoorbeeld in Damme.

Verschillende toeristische facetten kunnen er worden gecombineerd, zoals fiets- en wandelpaden, de hengelsport, riviertoerisme, bebossing en horecavoorzieningen.

De administratie wegen en verkeer, afdeling West-Vlaanderen en de Vlaamse landmaatschappij hebben terzake enige ideeën. Mits overleg en middelen kan hier tot een prachtige renovatie van deze doortocht worden gekomen.

Het Studiebureau Lobelle is aangesteld als ontwerper.

2. Het mobiliteitsfacet - De Panne uit zijn hoek halen

De doortrekking van de tramlijn tot Adinkerke station. Elektrificatie van de lijn 73. De afwerking van de snelweg A18.

Een bijzonder belangrijk dossier voor de Panne betreft de doortrekking van de tramlijn van de huidige terminus aan de Esplanade in De Panne tot het station van Adinkerke.

De werken zijn des te belangrijker daar ze gekoppeld worden aan de elektrificatie van de spoorlijn 73 Gent-De Panne.

Een ware stroomversnelling op de Lijn 73, die ons verzekerd van nieuwe rechtstreekse weekendverbindingen met Doornik, Mechelen en Namen. De rechtstreekse verbinding De Panne-Brussel zal in 1998 een feit zijn.

De doortrekking van de tramlijn gaat gepaard met de aanleg van een mega-parking voor 500 wagens aan het station te Adinkerke. Het is de bedoeling om van daaruit met de tram naar De Panne te reizen, tegen een prijs die niet duurder is dan het eigenlijke parkeergeld.

Dit Park en Ride systeem slaagt in verschillende Nederlandse en Duitse steden. Het is wel duidelijk dat hier veel overtuigingskracht zal nodig zijn om het project te laten slagen.

In ieder geval moet deze futuristische kans worden gewaagd.

De werken zijn sinds april 1996 opgestart. Ze gaan gepaard met ingrijpende wijzigingen in het verkeerspatroon, o.a. met de aanleg van rotondes, renovatie van de Westhoeklaan en heraanleg van het tweede deel van de Kerkstraat.

Het gemeentelijk financieel aandeel in de werken bedraagt 30.000.000 frank.

De Panne wordt tenslotte volledig uit zijn hoek gehaald met de volledige afwerking van de A18, gepland tegen juni 1997.

Het is voorspelbaar dat de afrit een fel verhoogde trafiek zal veroorzaken tussen Adinkerke en De Panne.

Daarom wordt nu reeds, met de administratie Wegen en Verkeer als opdrachtgevend bestuur, gewerkt aan een dossier tot renovatie van de De Pannelaan tussen de Duinhoekstraat en het station Adinkerke.

De De Pannelaan wordt in de toekomst nog meer dan nu de grote invalsweg van de gemeente. Het project dient dan ook fundamenteel vanuit een kwalitatieve omgevingsarchitectuur met aandacht voor public design, groen, veilige fiets- en voetgangersvoorzieningen, enzomeer uitgewerkt te worden.

De verkeerscirculatie Koninklijke Baan - Parking Koningsplein

De verkeerscirculatie op het kruispunt Koninklijke Baan en in de omgeving van het Koningsplein dient nog te worden uitgewerkt.

3. De vernieuwing van de woonlobben

Het rustige verblijfskarakter van de woonlobben van De Panne bepalen haar imago van familievriendelijke badplaats.

De stedenbouwkundige karakteristieken die dit imago ondersteunen, zoals de lage densiteit, de aanwezigheid van grote met groen omrande tuinen, de smalle met bomen omzoomde wegen, moeten worden beschermd en uitgebouwd.

Recent zijn in diverse woonlobben in eigen beheer werken uitgevoerd om de verblijfskwaliteit te optimaliseren o.a. door het parkeren te laten verlopen tussen groenstroken of hoogstam.

Een aantal fundamentele wijzigingen zijn gepland voor wat betreft :

- de Barkenlaan;*
- de Meeuwenlaan;*

- de Bosstraat;
- de Ambachtstraat.

Voor de Barkenlaan keurde de gemeenteraad op 20 december 1995 het ontwerp dossier goed. De rioleringswerken en de heraanleg van het openbaar domein in kleinschalig materiaal zullen de gemeente zo'n 20.000.000 fr. kosten. Een analoge tweede fase is voorzien voor 1998.

De riolerings- en wegeniswerken in de Meeuwenlaan en in de aanpalende straten hebben Eenzelfde bedoeling. De prijsraming bedraagt 25.000.000 fr. De aanbesteding is voorzien voor eind 1996.

De Bosstraat werd heraangelegd in kleinschalige materialen. De nutsleidingen werden ondergronds gebracht (5.000.000 fr.).

Het ontwerp voor de Ambachtstraat is in opmaak. De nutsleidingen komen ondergronds. Deze woonstraat dient een aangenamer karakter te krijgen (+ 5.000.000 frank).

4. De vernieuwing van het rioleringsstelsel met de aanvullende gewestbijdrage

Waar mogelijk wordt voor de vernieuwing van de riolering gebruik gemaakt van de aanvullende gewestbijdrage. Het is duidelijk dat deze rioleringswerken gepaard gaan met de toepassing van de bovenvermelde algemene principes uit het leefbaarheidsmodel.

De vernieuwing van de riolering is nog gepland voor de Barkenlaan (2de fase), Meeuwenlaan en Koninginnenlaan.

5. De uitbouw van de culturele en toeristische infrastructuur

De Panne bezit een éézijdig economisch karakter, volledig en uitsluitend afgestemd op het toerisme en de dienstensector. Het is niet mogelijk dit monodisch patroon te doorbreken.

Daardoor dient alle aandacht te gaan naar de ontwikkeling van een hoogwaardig toeristisch product.

In het kader van de aanpassing en modernisering plant De Panne nog volgende infrastructuren :

Een nieuwe bibliotheek aan te bouwen aan het gemeentehuis en verfraaiing van het gemeentehuis.

Een milieu- en natuureducatief centrum in het Oosthoekduinengebied.

1.1.3. Relevantie van de bestaande plannen en projecten voor het gewenste mobiliteitsbeleid

1.1.3.1. Ruimtelijke plannen

De visie neergelegd in het Ontwerp ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is relevant voor het lokaal mobiliteitsbeleid, zij het dat de concrete uitwerking ervan nog moet gebeuren.

Het concept "kamstructuur" met functieverlaging van de Koninklijke Baan, ondersteund door de aanleg van randparkings, zal in De Panne op korte termijn geoperationaliseerd worden. De nodige inventiviteit zal aan de dag moeten gelegd worden om het gebruik van de randparking te Adinkerke te stimuleren.

Behalve de ontwikkeling van een woonzone te Adinkerke zijn er geen nieuwe uitbreidingen te melden.

Relevant voor het ruimtelijk én het mobiliteitsbeleid is evenwel de interne dynamiek van het amusementspark Meli en de impact ervan op de omgeving en op de verkeersafwikkeling.

Impact op de omgeving: de aantrekkingskracht als vestigingsplaats voor handel en horeca, gericht op bezoekers aan de Meli, passanten en vooral Franse dagrecreanten. De evolutie is al een tijdje aan de gang en zal zich nog doorzetten.

Impact op de verkeersafwikkeling: de Meli trekt duizenden bezoekers aan die aan de kust verblijven, evenals dagrecreanten uit het Belgische en Franse hinterland. De impact op de verkeersafwikkeling is groot. De doortrekking van de kusttram tot Adinkerke kan een doorbraak betekenen bij de vervoerwijzekeuze naar de Meli, voor bezoekers uit de kustregio.

Het consequent doorvoeren van herwaarderingsoperaties te De Panne en het beschermen van historisch-morfologisch waardevolle residentiële wijken versterken het imago van familievriendelijke badplaats.

Een onoordeelkundige verdichting met een achteruitgang van de verblijfskwaliteit en een overschrijden van de ruimtelijke draagkracht als gevolg worden hierdoor vermeden.

1.1.3.2. Verkeersplannen

Voltooiing A18

De voltooiing van de A18 en de aansluiting ervan op het Franse autosnelwegennet kan resulteren in:

- een betere bereikbaarheid voor bezoekers uit het Belgische en Franse hinterland;
- een vermindering van de verkeersdruk, veroorzaakt door het dagtoerisme met herkomst Frankrijk, op de N8 en de N35 (Oosthoek);
- een vermeerdering van de verkeersdruk op de N34 met een grotere belasting van de doortocht Adinkerke als gevolg.

Elektrificatie spoorweglijn 73 Deinze-Adinkerke

Met de elektrificatie van deze lijn worden nieuwe rechtstreekse weekendverbindingen met Doornik, Mechelen en Namen in het vooruitzicht gesteld en in 1998 ook met Brussel en Luxemburg, wat een relevantie zal hebben op de vervoerwijzekeuze op nationaal vlak.

Doortrekking kusttram

De doortrekking van de kusttram en de koppeling van tram- en treinstation aan een nieuwe randparking met een capaciteit van 500 personenwagens is een nieuw gegeven, waarvan de relevantie op het mobiliteitsbeleid vergaand zal zijn, o.m. met betrekking tot het woon- werkverkeer, woon- schoolverkeer, het verblijfs- en vooral op het dagtoerisme, mits in De Panne zelf een doeltreffend flankerend parkeerbeleid wordt gevoerd.

Gemeentelijk verkeersbeleid

In uitvoering van de verkeersstudie werd een samenhangend beleid ontwikkeld, waarbij de ruimtelijke condities werden gecreëerd om:

- de doorstroming te minimaliseren;
- de parkeervoorzieningen af te stemmen op de specifieke doelgroepen;
- te voorzien in bijkomende stallingsplaatsen;
- een fietsers- en voetgangersvriendelijk klimaat te scheppen;
- de verblijfskwaliteit en de verkeersveiligheid merkkelijk te vergroten.

Zonder reeds te gewagen van een impact op de vervoerwijzekeuze kan gesteld worden dat het aantal afgelegde kilometers door voertuigen (parkeerzoekend verkeer en intern verkeer) kan worden gereduceerd.

1.2. Visie van de actoren

1.2.1. Gemeentelijke visie

Ruimtelijke ontwikkelingen

De Panne wordt omringd door waardevolle natuurgebieden. De ruimtelijke ontwikkelingen zijn derhalve beperkt tot inbreidingsprojecten. In Adinkerke zal nog een gedeelte van het woonuitbreidingsgebied ten westen van de dorpskern aangesneden worden.

De Panne is geen vragende partij naar meer ontwikkelingsmogelijkheden voor tweede verblijven of vakantiedorpen. Wel moet kunnen voorzien worden in de behoeften van de autochtone bevolking (ondermeer door sociale woningbouw).

Met betrekking tot de toeristische en recreatieve accommodatie wordt het behoud en de eventuele uitbouw van het Melipark ondersteund.

Beheersen automobilititeit

De gemeente staat volledig achter dit principe en sluit zich aan bij de bovengemeentelijke initiatieven met betrekking tot de doortrekking van de kusttram tot Adinkerke, de opwaardering van de treinverbinding tussen Adinkerke en het hinterland en de aanleg van een randparking bij het station van Adinkerke. In samenwerking met De Lijn, de NMBS, het bestuur AWV en de Meli wordt de operationalisering van de randparking voorbereid, met inbegrip van het zoeken naar formules om het gebruik ervan te stimuleren.

Het gemeentebestuur staat open voor alle initiatieven die het aandeel van het openbaar vervoer in de vervoerwijzekeuze kunnen verhogen. Zo wordt o.m. gepleit voor een herstel van de verbinding Adinkerke-Duinkerke op het bestaande spoor voor passagiers.

Het aandeel verplaatsingen met de auto in de woon-werkrelatie en de woon-schoolrelatie moet op termijn kunnen verminderen.

Korte verplaatsingen in de gemeente worden bij voorkeur gedaan , hetzij met de fiets, hetzij te voet.

Het additioneel bijcreëren van parkings in de gemeente wordt afgewezen. Nieuwe parkings en parkeergarages zijn wel wenselijk om het parkeeraanbod in de overbelaste zones te verminderen, waardoor een voetgangers-en fietsersvriendelijk leefklimaat wordt gecreëerd.

Het gevoerde parkeerbeleid wordt verdergezet: langparkeerders en dagrecreanten worden geweerd uit het centrum en de residentiële zones en verzameld aan de rand van de badplaats. (Nieuwe parkeerplaatsen werden door de gemeente zelf gecreëerd o.m. Keesjesdreef). Het bouwen van ondergrondse parkeergarages t.b.v. bewoners en eigenaars van een tweede verblijf wordt verdergezet (project Esplanade-Zeedijk).

Optimaliseren aanbod

Ruimtelijke context

De in de verkeersstudie geformuleerde visie waarbij De Panne het imago van familiale badplaats verder wil versterken blijft actueel. Volgende krachtlijnen worden hier blijvend onderschreven:

- versterken van de verzorgingsstructuur, ondermeer door de verdere herwaardering van het openbaar domein ;
- herwaardering woonlobben door het beperken van de parkeerdruk, het kwalitatiever maken van het openbaar domein, het nemen van beschermende maatregelen met betrekking tot de waardevolle Interbellumarchitectuur, enzomeer...

In dit verband worden nieuwe projecten ter verbetering van het imago, de verblijfskwaliteit en de verkeersveiligheid voorbereid:

- uitbouw culturele en toeristische infrastructuren (nieuwe bibliotheek, renovatie gemeentehuis, milieu- en natuureducatief centrum ...);
- de herwaardering van woonlobben;
- vernieuwing Zeedijk en Esplanade;
- vernieuwing Lindenlaan en Koningsplein in relatie tot de geplande culturele infrastructuur;
- de vernieuwing van de doortocht Adinkerke-Dijk (N39) die na de voltooiing van de A18 een eerder toeristisch- recreatief karakter kan krijgen (fiets- en wandelpaden, rustpunten voor hengelsport, aanlegplaatsen voor het rivier-toerisme, aanplantingen e.d.m.).

Openbaar vervoer

In overleg met De Lijn en de NMBS zal worden nagegaan op welke wijze het aanbod en het comfort nog kan verbeterd worden.

Categorisering wegen

Er worden geen nieuwe wegen vooropgesteld, behalve de voltooiing van de A18. Volgende categorisering wordt voorgesteld:

Hoofdweg:	A 18
Primaire weg II:	N 34 van A 18 tot Randparking Adinkerke-Station.
Secundaire weg I:	N 34 vanaf Adinkerke-Station N 35
Secundaire weg II:	N 396 en N 386 N 39 De N39 krijgt een verbindende functie van lokaal (intergemeentelijk) belang wanneer de A 18 zal voltooid zijn; bovendien wordt beoogd aan de N39 een recreatieve functie te geven: fietsen, wandelen, hengelen, aanlegsteigers, watersport....
Lokale wegen:	De verblijfsfunctie primeert.

Categorisering wegen (gemeentelijke visie)

Realisatie A19

De gemeenteraad blijft pleiten voor de aanleg van de A19. Een goede verbinding tussen Veurne en Ieper is een absolute noodzaak. Deze stellingname houdt geen oordeel in omtrent de lokalisatie van *dit* tracé.

Het argument als zou de A25 (tussen Lille en Dunkerque) de functie van de snelweg tussen Ieper en Veurne overnemen is een slecht argument, daar deze snelweg nu reeds frequent overbelast is. Men stelt hierbij dat iedereen uit Noord-Frankrijk, het Kortrijkse en Wallonië deze A25 zal nemen. Dit kan alleen maar juist zijn voor de ééndagstoeristen van Noord-Frankrijk. De verblijfstoeristen (huurders of eigenaars) uit het Kortrijkse en Henegouwen nemen ofwel de A19 tot Ieper en de N8 (van Ieper naar de kust). De toeristen uit Charleroi nemen zelfs de E40 (via Brussel) om naar de Westkust te komen. De mensen uit de Westkust nemen zelfs geregeld de E40 tot Brugge en van Brugge de snelweg naar Kortrijk om Roeselare te bereiken, omdat deze weg veiliger en sneller is dan de kronkelende (en gevaarlijke) baantjes via Diksmuide. Anderzijds wordt thans reeds op permanente basis de weg via Lichtervelde of Ieper aangeduid wanneer de E40 overbelast is (hetgeen dagelijks gebeurt tijdens het zes maand durende toeristisch seizoen).

Door de afwerking van de A19 van Ieper-Diksmuide-Veurne zal de E40 ook in belangrijke mate kunnen ontlast worden.

Alle toeristen, vrachtwagens en andere wagens die naar de Westkust willen komen of de Westkust willen verlaten naar het Kortrijkse, Henegouwen, Namen, Luik, Duitsland, enz. - dit is het grootste deel van de verblijfstoeristen van de Westkust - zullen de E40 niet meer moeten nemen. Dit betekent een belangrijke ontlasting rond Jabbeke, Brugge, Gent en Brussel.

Door de afwerking van de A19 zal de rust van het open landschap van de Westhoek behouden blijven en zullen de dorpen langs de N8 een rustiger leven kennen en dus hun landelijk karakter versterken.

De Belgische kust evolueert naar korte verblijven. De tijdsduur der verplaatsing is daarbij bijzonder belangrijk.

Een goede en snelle wegenis is in de toeristische ontwikkeling een enorme troef. Thans leidt alle snel verkeer naar Knokke, Blankenberge, Brugge. Nochtans bezitten de gemeenten Koksijde en De Panne een toeristische overnachtingscapaciteit van 120.000 personen.

1.2.2. Visie AWV

1.2.2.1. Ontsluiting op het hoofdwegennet

Door de aanleg van de A18 is De Panne aangesloten op twee plaatsen:

- Adinkerke via de N34 schakelpunt Adinkerke
- De Panne via de N35 en N8 schakelpunt Veurne

1.2.2.2. Categoriëring

a) Hoofwegen - primair I

- A18 met schakelpunt Adinkerke en Veurne.

b) Primair II

- N34 vanaf A18 tot De Meli
enkel uitvoerbaar tot Dorpsstraat

c) Secundaire wegen

In principe zijn alle gewestwegen die niet in een hogere categorie ingedeeld zijn, van het secundair net. Enkel als zij geen bovenlokale verdeelfunctie of verzamelfunctie hebben kunnen zij in het lokale wegennet opgenomen worden en komen dan in aanmerking voor overdracht aan de gemeente.

Binnen het secundair net opteert WWV voor twee niveau's waarbij de N34 en de N35 belangrijker verkeersfuncties moeten blijven verwerken dan de N396 en de N386.

De N39 wordt door de A18 volledig ontdubbeld die bijna alle functies overneemt. De N39 behoort tot het wegennetwerk voor uitzonderlijk vervoer. Indien deze functie niet kan overgenomen worden door de A18 blijft hij in het secundair net.

In geval van incident of werken blijft de N39 het beste alternatief.

1.2.2.3. Verkeersafwikkeling en -ontwikkeling

Om de N34 te Adinkerke te ontlasten wordt het verkeer van en naar De Panne vanuit het binnenland (Brussel) via de verkeerswisselaar Veurne afgeleid.

Het verkeer uit Frankrijk na de voltooiing van de A18 (juni 1997) komt binnen via de wisselaar Adinkerke.

RSV voorziet geen hoogwaardige verbinding vanuit Ieper naar de Westkust. De ontsluiting zou dienen te gebeuren via de A25 (Frankrijk) Steenvoorde - Duinkerke. AWV vraagt minimum een primair I verbinding tussen Ieper en de Westkust. Dit verschil van benadering maakt dat aanvoer naar De Panne ofwel via Adinkerke ofwel via Veurne gebeurt.

De aanvoer van Koksijde zou niet via Adinkerke mogen geschieden, wat bij inschakelen van A25/A16 wel gevoelig kan toenemen.

1.2.2.4. Ontwikkeling langs de gewestwegen

Het RSV regelt in grote lijnen de uitbreidingsmogelijkheden van woongebieden, ambachtelijke- en industriële gebieden.

Een verdere ontwikkeling van ambachtelijke- en winkellinten buiten de bebouwde kom langs de secundaire wegen dient volledig ontmoedigd.

1.2.2.5. Fietsverkeer

In principe dienen de secundaire gewestwegen buiten de bebouwde kom van losliggende fietspaden te worden voorzien. Binnen de bebouwde kom zijn dit aanliggende fietspaden.

Het fietsrouteplan van de gemeente is van belang voor het bepalen van de prioriteit. De gewestweg N396 wordt veeleer gezien als een weg voor fietsverkeer tussen de verschillende kustgemeenten dan een alternatief van de N34.

1.2.2.6. Randparking

De Panne beschikt binnen de bebouwde kom over behoorlijk wat parkeerruimte op loopafstand van het strand.

Een randparking zal enkel benut worden als de parkeermogelijkheden in de badplaats beperkt zijn en als er een goed natransport bestaat tussen de randparking en het strand.

Het uitbouwen van randparkings in de omgeving van de A18 lijkt dan ook niet aangewezen.

De enige goede lokatie is de plaats aan het Station waar alle vervoersmodi samenkomen en die nu reeds uitgebouwd wordt met een goede tramverbinding.

1.2.2.7. Wegeniswerken voorzien in programma 97-98-99 die invloed hebben op het verkeer in De Panne

1997: N34 De Pannelaan - rotonde

1998: N396 fietspaden Oosthoek/Zeepanne

1999: N 39 Adinkerke "Dijk".

1.2.3. Visie De Lijn

1.2.3.1. Visie met betrekking tot de bestaande exploitatie

Kosten minimaliseren

Het streven is om de commerciële snelheid van onze lijnen te verhogen. Om dit doel te bereiken dienen minstens onderstaande maatregelen ter verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer genomen te worden.

A. Tram

De commerciële snelheid van de tram in de doortocht van De Panne is onaanvaardbaar laag.

De voorziene commerciële snelheid van 10 km/h wordt op vele ritten niet gehaald en daalt op sommige dagen en uren tot maximum 3 à 4 km/h, wat resulteert in een doortochtijd van 20 minuten i.p.v. de voorziene 9 minuten.

Om de gevolgen van deze vertragingen te neutraliseren voor het verdere verloop van de exploitatie op de tramlijn, zijn wij verplicht van bijkomende voertuigen en personeel in te zetten.

Aangezien er maar 1 halte is in de doortocht (De Panne Centrum) dient de commerciële snelheid minstens 24 km/h te bedragen.

Om dit te bereiken dient de chaotische toestand in de Nieuwpoort- en Duinkerkeleen opgelost te worden door ingrijpende maatregelen:

=> Links afslaand verkeer naar de Zeelaan verbieden.

=> Laden en lossen dient gereguleerd te worden, en te gebeuren op daartoe voorziene laad- en loszones, en niet op de sporen in de rijbaan.

=> Parkeerplaatsen tot het strikt minimum te beperken, om het traagrijdend verkeer op zoek naar parkeerplaats te vermijden, en de opstoppingen door stilstaande wagens op vrijkomende parkeerplaatsen te vermijden.

B. Bus en Tram

a. Verkeerslichtenbeïnvloeding

Op alle wegen bereden door bus en tram.

b. Voorrangsregeling

De voorrangsregeling dient ingesteld te worden ten voordele van de reismwegen van de bussen.

c. Reismwegen van Openbaar vervoer zo kort mogelijk houden

Vb. Lijn 772 omlegging van de bus via de Lindenlaan, omwille van parkeerplaatsen tussen Lindenlaan en Veurnestraat.

d. Busvriendelijke snelheidsremmers en inrichting van kruispunten

De snelheidsremmers en plateaus dienen zodanig aangelegd te worden, dat deze door onze voertuigen kunnen bereden worden aan de op deze weg toegelaten snelheid, zonder verlies aan comfort voor onze reizigers.

e. Reismwegen van openbaar vervoer vrijhouden

Manifestaties zoals stoeten, braderieën, velokoersen op gesloten omloop enz. vermijden op reismwegen van openbaar vervoer, inzonder op reismweg tram (Nieuwpoort- en Duinkerkeleen).

f. Prioriteit bij het strooien op de reismwegen van de bussen

Aantal reizigers maximaliseren

Om het aantal reizigers op onze voertuigen te verhogen dienen onderstaande maatregelen genomen te worden:

a. Ingestelde frequentie en stiptheid garanderen

Door het verwezenlijken van de punten vervat in rubriek 1. Kosten minimaliseren, wordt automatisch de stiptheid en de frequentie gegarandeerd.

b. Comfort van de halten verbeteren

Indien mogelijk aan iedere halte minstens 1 schuilhuisje met onderstaande comfort:

- => Infobord in schuilhuisje.
- => Fietsenstalling indien noodzakelijk.
- => Afvalbak.
- => Verlichting.
- => Zitbank.
- => Zicht op aankomende bus.

c. Onderhoud van de haltes en schuilhuisjes

- => Zwerfvuil verwijderen.
- => Afvalbakken ledigen.
- => Onderhoud van eventueel beplanting.
- => Ruiten schuilhuisjes reinigen.

d. Informatie verbeteren

- => Uurroosters in gemeentelijke informatiebladen.
- => Onthaalgids van de gemeente.
- => Stratenplans aan halten met aanduiding van de lijnen en halten van het openbaar vervoer.
- => Bewegwijzering in het centrum naar de halten van het openbaar vervoer.
- => Verspreiding van alle informatie i.v.m. openbaar vervoer in gemeentelijke centra (gemeentehuis, cultuurcentra, bibliotheek, sporthal enz. ...).

e. Aangepast parkeerbeleid

- => Beperking van het bestaand aanbod.
- => Handhaving parkeerbeleid (boetes opleggen voor parkeren op bushaltes en stationeren in dubbel file).
- => Geen parkeerhavens in de kern van de gemeente.
- => Randparkings aanleggen (zie toekomstige projecten).
- => Na het aanleggen van randparkings, de penetratie van het verkeer in de kern van de gemeente ontmoedigen door het opleggen van zeer hoge parkeerprijzen.

Financiële ondersteuning

- = Bij werken, dient de meerkostprijs van de wegomlegging voor het openbaar vervoer opgenomen te worden in de aanbestedingsprijs.
- => Bij braderieën, wielervedstrijden en alle grote organisaties waarbij omleidingen en/of grote vertragingen niet kunnen vermeden worden dient de meerkostprijs van de wegomlegging en/of de vertraging voor het openbaar vervoer gedragen te worden door de organisatoren.
- => Rechtstreekse tussenkomst van de gemeente bij inleg van bussen bij speciale evenementen.

1.2.3.2. Visie met betrekking tot de toekomstige projecten

a. Doortrekking tram naar Adinkerke Station en bediening van PR - parking Adinkerke

- => Winter van 1 oktober tot paasverlof: tramfrequentie van 60 minuten.
- => Halfseizoen van Pasen tot 30 september (niet juli en augustus) tramfrequentie van 30 minuten.
- => Zomer van 1 juli tot 31 augustus: tramfrequentie van 20 minuten.
- => Kostprijs parking: tramticket heen en terug over minimum 1 zone.

b. Buslijnen 772 Veurne - De Panne en 781 De Panne - Adinkerke

Na doortrekking van de tram naar Station Adinkerke, dienen deze lijnen herbekeken te worden. Eigen enquêtes op de bestaande lijnen, en de resultaten van de mobiliteitsstudie van De Panne moeten uitwijzen in welke vorm deze lijnen dienen aangepast te worden.

c. Grensoverschrijdend vervoer

- => Studie wordt uitgevoerd door de Lijn, het Provinciebestuur West-Vlaanderen en de CUD (Communauté Urbaine de Dunkerque) in verband met de haalbaarheid van een spoorverbinding tussen Duinkerke en Adinkerke Station.
- => Studie wordt uitgevoerd door De Lijn, Carians, Via transport en CGEA in verband met grensoverschrijdende buslijnen.

1.2.4. Visie provinciaal bestuur

- 1. 2.4.1. Op het grondgebied van de gemeente De Panne bevinden er zich geen provinciewegen. Derhalve heeft de Provincie, als wegbeheerder, daar geen directe inspraak.
- 1.2.4.2. Inzake "mobiliteit" wordt rekening gehouden met de voorstellen uit het voorontwerp van het provinciaal structuurplan Kustzone. Derhalve wat dit betreft gunstig advies.
- 1.2.4.3. Eveneens inzake "mobiliteit" dient de problematiek omtrent de N8 (Ieper-Veurne) omzichtig benaderd te worden. Binnen afzienbare tijd hoopt de daartoe opgerichte "Bijzondere Verkeerscommissie N8" daaromtrent een advies te kunnen formuleren.
- 1.2.4.4. Bijzondere aandacht dient besteed aan het behoud en de herwaardering van de buurtwegen en de voetwegen zoals die ingetekend staan op de officiële gemeentelijke atlas der buurtwegen.

1.3. Probleemomschrijving

1.3.1. Afwijkende visie actoren

Ruimtelijke ontwikkelingen

AWV verzet zich tegen de eventuele ontwikkeling van ambachtelijke- en winkellinten langs de gewestwegen.

Het gemeentebestuur heeft geen plannen in die richting.

Vervoerwijzebeïnvloeding

Geen tegenstrijdige visies.

De Lijn geeft elementen aan om het aantal reizigers te maximaliseren.

Aanbod optimaliseren

Categorisering wegen

Voor AWV blijft de N 39 behoren tot het wegennetwerk voor uitzonderlijk vervoer; de gemeente pleit voor een toeristisch - recreatieve uitbouw van de N 39.

De gemeente pleit voor de realisatie van de A 19. AWV spreekt zich hierover niet uit maar pleit voor de opname van de N 8 tussen Ieper en de A 18 in het primair net I.

Het provinciebestuur vraagt een omzichtige benadering en verwijst naar de Bijzondere Verkeerscommissie N 8.

Randparkings

Akkoord rond het voorstel Adinkerke-Station.

Eveneens akkoord rond het principe geen bijkomende (rand)parkings te voorzien.

Openbaar vervoer

De Lijn pleit voor verbeteringen in de verkeersafwikkeling ten voordele van bus en tram. Het gemeentebestuur staat open voor deze bemerkingen.

De buslijnen naar Adinkerke-Dorp en Veurne dienen aangepast na doortrekking van de tram. De gemeente denkt ondermeer aan een uitbreiding van de belbus. Deze problematiek moet verder worden onderzocht.

1.3.2. Op welke vragen wil het mobiliteitsplan een antwoord geven?

1.3.2.1. Ruimtelijke ontwikkelingen

Geen problemen.

1.3.2.2. Vervoerwijzebeïnvloeding

Het gebruik van het openbaar vervoer kan nog opgevoerd worden,
o.m. via:

- uitbreiding net Belbus Veurne-Adinkerke;
- flexibel opvoeren capaciteit tussen randparking Adinkerke en De Panne-Bad;
- herbruiken spoorlijn Adinkerke-Duinkerke in de vakantieperioden;
- informatie en sensibilisatie;
- verhogen kwaliteit en comfort van ondersteunende voorzieningen.

De vervoerwijzekeuzebeïnvloeding met betrekking tot specifieke doelgroepen en bestemmingen moet kunnen resulteren in een afname van de groei van de automobieliteit:

- woon- schoolverkeer;
- woon- werkverkeer;
- bereikbaarheid voorzieningen (sportcomplex, grootwarenhuis, scholen in Koksijde en Veurne , Melipark...).

Hoe belangrijk is de mobiliteitsongelijkheid in De Panne?

Welke bevolkingscategorieën zijn aangewezen op andere vervoersmodi en waar wonen zij ? Kan de uitbreiding van het belbusnet een antwoord bieden ?

1.3.2.3. Aanbod verplaatsingsmogelijkheden

Knelpunten autoverkeer

De knelpunten met betrekking tot het autoverkeer zijn bekend uit eerdere verkeersonderzoeken. Het hoofdprobleem is het seizoenale bestemmingsverkeer naar De Panne en naar de Meli en het "recreatieve" verkeer naar en doorgaand ten aanzien van De Panne.

De Panne beschikt over "overloopparkings" in de Westhoekverkaveling, waardoor de parkeeroverlast wordt beperkt tot enkele topdagen per jaar. Inmiddels wordt werk gemaakt van een parkeer- en verkeerscirculatiebeleid met als doel het geconcentreerde verblijfsgebied van De Panne - Centrum en De Panne - Bad te ontlasten van overtollig verkeer ten bate van voetgangers en fietsers. Gelijktijdig worden straten en pleinen heringericht tot rustiger zones met een hogere verblijfskwaliteit.

Evaluatie van het gevoerde beleid in De Panne

Op welke vlakken zijn er nog tekortkomingen en is bijsturing gewenst?

Het fietsroutenetwerk dient nog geoptimaliseerd:

- ontbrekende schakels;
- verhogen veiligheid;
- grensoverschrijdend netwerk uitbouwen.

De impact van de voltooiing van de A18 op de doortocht van Adinkerke zal belangrijk zijn.

Verkeersaantrekkende voorzieningen als de Meli, "grenstoerisme" en de randparking zullen de doortocht blijvend belasten.

De renovatie van de doortocht wordt voorbereid maar de vraag blijft relevant of op termijn niet moet worden gedacht aan een omleidingsweg voor Adinkerke.

Welke invloed kan de realisatie van de randparking te Adinkerke hebben op het huidige parkeerbeleid ?

1.4. Definiëring van het verder onderzoek

1.4.0. Wat reeds bekend is uit eerder onderzoek

In 1985-1986 werd een grondig onderzoek uitgevoerd betrekking hebbende op:

- herkomst en bestemming voertuigen
- verkeersintensiteiten (4 verschillende perioden)
- kruispunttellingen
- parkeeronderzoeken (winter en zomer)
- schoolenquêtes
- ongevallenanalyse.

Het gemeentebestuur is van mening dat de belangrijke trends nog altijd actueel zijn en dat een actualisatie van deze gegevens onnodig is. Ontbrekende gegevens, betrekking hebbende op het openbaar vervoer, het mobiliteitsprofiel van de bevolking, de netwerken voor alternatieve vervoersmodi zullen thans wel aan de orde komen.

1.4.1. Ruimtelijke ontwikkelingen

Geen onderzoek vereist.

1.4.2. Vervoerwijzebeïnvloeding

Vervoerwijzebeïnvloeding

- enquête / overleg woon- werk- en schoolverkeer met scholen en bedrijven;
- bereikbaarheid voorzieningen (intern verkeer).

Meli

Bijzonder aandachtspunt is de Meli , waar dagelijks meer dan duizend recreanten op afkomen. Overleg met Meli, De Lijn en de NMBS in functie van vervoerwijzebeïnvloeding.

Omvang mobiliteitsongelijkheid.

Over welke bevolkingscategorieën gaat het ? Stelt dit ernstige problemen voor deze doelgroep en zo ja, welke oplossingen kunnen er aangereikt worden ?

1.4.3. Aanbod verplaatsingsmogelijkheden

Openbaar vervoer

- uitbreiding bediening Adinkerke door belbus; haalbaarheid ?
- gebruik spoorlijn Adinkerke-Duinkerke (wordt onderzocht door externe studiegroep);
- stimuli gebruik randparking en kusttram en te verwachten impact op het huidige parkeerbeleid;
- stimuli gebruik trein door (dag)recreanten;
- de geformuleerde knelpunten door De Lijn een oplossing geven.

Verkeers- en parkeerdruk in De Panne

Observaties en de kennis en ervaring van de gemeentelijke diensten zijn voldoende om de nodige evaluaties en bijstellingen uit te voeren.

Ontwerpend onderzoek is nodig met betrekking tot de bereikbaarheid en het beter functioneren van de randparking Koningsplein.

Impact gebruik randparking Adinkerke (+ 500 plaatsen) op het parkeerbeleid in De Panne ?

Af te leiden uit reeds uitgevoerde parkeerstudies.

Noodzaak omleidingsweg Adinkerke ?

Impact voltooiing A 18 op de invalsweg N 34 (doortocht Adinkerke) : kan afgeleid worden uit H / B onderzoek van 1985.

Ruimtelijk onderzoek:

- kwalitatief imago badplaats;
- doortochten Adinkerke;
- recreatief- toeristische infrastructuur (o.m. Zeedijk, recreatieve as langs het kanaal: Dijk Adinkerke ...).

Uitbouw en vervollediging van het fietspadennetwerk.

Welke stukken ontbreken en welke secties of punten zijn problematisch qua veiligheid?

Potenties voor grensoverschrijdende netwerken.

De Panne, 28.05.1997.

AANVULLINGEN

naar aanleiding van de bespreking op de Auditcommissie, dd. 14.07.1997.

1. GNOP

(Aanvulling punt 1.1.1.3, blz. 20)

Het Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan werd door de gemeenteraad van De Panne in zittingen van 18.06.1995 en 10.08.1995 goedgekeurd. Het werd door Aminal aanvaard op 13.10.1995.

2. Beschermde landschappen en dorpsgezichten

(Aanvulling punt 1.1.1.3., blz. 20)

Op een kaartje zijn de beschermde landschappen aangeduid. Het betreft:

- duinen gelegen tussen de Noordzee, de Franse grens en de gemeenten Adinkerke en De Panne, KB 01.03.1935; (1)
- domein "Cabourg", KB 29.05.1964; (2)
- "De Moeren", KB 06.10.1980; (3)
- domein "Houtsaegherduinen", KB 22.10.1981; (4)
- dorpsgezicht "Dumontwijk", oudste verkaveling gebaseerd op aanlegplan van 1902-1904, MB 09.06.1995. (5)

3. Duinendecreet

(Aanvulling punt 1.1.1.3, blz 20)

Op bijgevoegde kaart ziet men dat het BPA Drie Vijvers gelegen is in een beschermd duinengebied (behorende tot het duinendecreet).

4. Visie actoren

(Aanvulling punt 1.2., blz. 41 .)

Visie van belangengroepen.

De middenstands- en horecaverenigingen niet opgenomen zijn in de huidige gemeentelijke begeleidingscommissie.

Vroeger werd de visie gevraagd aan het NMCV en HORECA van De Panne, maar men kreeg geen antwoord.

Visie van AWZ m.b.t. het Kanaal Nieuwpoort-Plassendale

De afdeling Waterwegen Kust maakt de volgende opmerkingen in verband met het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke :

- In het kader van de verbinding van de Vlaamse havens met de haven van Duinkerke is er op de linkeroever van het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke nog steeds een reservatiezone voor schepen tot 1350 ton voorzien. Hiermee dient rekening te worden gehouden omdat deze zone nog op het Gewestplan is aangegeven.
- Het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke wordt gebruikt voor beroepsvaart, terwijl ook de pleziervaart verder wordt gepromoot.

5. Nieuwe parkings

(Verduidelijking punt 1.2.1, blz. 41, laatste alinea.)

Bedoeld wordt: nieuwe ondergrondse parkings en ondergrondse parkeergarages zijn wel wenselijk om het parkeeraanbod in de overbelaste zones te verminderen.

6. Visie De Lijn

(Aanvulling punt 1.2.3.1. B. b., blz. 47)

Concreet worden bedoeld:

- het supprimeren van linksafslaand verkeer dat het tramverkeer hindert en ophoudt;
- het optreden tegen parkeren in tweede file dat eveneens het tramverkeer ophoudt.

(Correctie punt 1.2.3.1. B.c., blz. 47.)

De gemeente stelt dat de argumentatie van De Lijn terzake niet correct is. De omlegging van de bus is voorzien in het kader van het nieuwe verkeerscirculatieplan van de gemeente en niet om parkeerplaatsen te behouden in dit gedeelte van de Zeelaan.

7. Datum stuurgroep

(Aanvulling punt 1.3.1., blz. 50.)

De stuurgroep is bijeengekomen op 25 maart 1997, ter bespreking van de oriëntatienota.

8. A 19

(Verbetering punt 1.3.1., Wegen, blz. 50.)

Met betrekking tot de A 19 zijn volgende visies nader te specificeren :

Visie gemeentebestuur De Panne

De gemeenteraad blijft pleiten voor de aanleg van de A19. Een goede verbinding tussen Veurne en Ieper is een absolute noodzaak. Deze stellingname houdt geen oordeel in omtrent de lokalisatie van *dit* tracé.

Visie AWW

AWV pleit bij voorkeur voor een verbinding tussen Ieper en Veurne op het niveau van primaire weg, categorie I.

Een tracékeuze is nog niet gemaakt; het tracé kan derhalve samenvallen met de N 8 , het kan gaan om een afzonderlijk tracé of om een combinatie van beide.

Wanneer voor het alternatief Ieper - Steenvoorde wordt gekozen - wat niet de voorkeur wegdraagt van AWW - moet de N 8 opgewaardeerd worden naar het niveau van primaire weg, categorie I.

Visie AROHM / Ontwerp Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

AROHM verkiest een verbinding tussen Ieper en Steenvoorde boven deze van Ieper naar Veurne.

9. Ruimtelijke ontwikkelingen

(Verduidelijking punt 1.3.2.1., blz. 51.)

Bedoeld wordt dat de ruimtelijke ontwikkelingen dermate miniem zijn dat zij geen relevantie hebben voor het mobiliteitsbeleid.

10. Aanvullingen probleemstelling (aanvulling pg 1.3.2, blz. 51)

Er stelt zich een probleem voor met de commerciële snelheid van de tram in het centrum van De Panne.

In hoeverre kan het verkeer komende van Frankrijk opgevangen worden met het openbaar vervoer?

11. Bemerkingen Definiëring onderzoek (Aanvullingen punt 1.4., blz. 53.)

Akkoord met punt 1.4.0. Wel wordt gepleit voor een actualisatie van het parkeeraanbod en een toetsing naar de parkeervraag bij wijze van steekproef.

Herinrichting N 39

De tegenstelling recreatieve heraanleg versus alternatief gebruik door uitzonderlijke transporten moet uitgeklaard worden. Zijn beide functies te verzoenen? Te onderzoeken in de volgende fase.

De Panne, februari 2001

BIJLAGEN

Kaart situering Bpa's

Kaart beschermde landschappen en dorpsgezichten

Kaart Duinendecreet

Overzicht BPA's

