

Inhoud

1	INLEIDING	3
2	UITGANGSPUNTEN	5
3	BESCHRIJVING VAN HET BELEIDSPLAN	9
3.1	INLEIDING	10
3.2	GEWENSTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	10
3.2.1	<i>Wonen</i>	10
3.2.2	<i>Bedrijvigheid</i>	12
3.2.3	<i>Toerisme</i>	12
3.3	GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR	13
3.3.1	<i>Auto- en vrachtwagenstructuur</i>	13
3.3.1.1	Hiërarchie van het netwerk (categorisering van de wegen)	13
3.3.1.2	Gewenste verkeersstructuur voor zwaar vervoer	15
3.3.1.3	Snelheidszones	16
3.3.1.4	Verkeersveiligheid en -leefbaarheid	16
3.3.1.4.1	Veilige fietsroutes, kruispunten en schoolomgevingen	16
3.3.1.4.2	Doortochtenbeleid	16
3.3.1.4.3	Parkeerbeleid	17
3.3.1.4.4	Verblijfsgebieden	20
3.3.1.4.5	Herwaardering publieke ruimten.	20
3.3.2	<i>Fietsroutenetwerk</i>	20
3.3.2.1	Netwerk	20
3.3.2.2	Fietsvoorzieningen	22
3.3.3	<i>Netwerk voor voetgangers</i>	23
3.3.3.1	Netwerken	23
3.3.3.2	Uitrusting	23
3.3.3.3	Oversteekbaarheid	23
3.3.4	<i>Netwerk voor openbaar vervoer</i>	23
3.3.4.1	Netwerk	23
3.3.4.2	Veiligheid en comfort	24
3.3.4.3	Respect voor exploitatie	24
3.4	MAATREGELEN	25
3.4.1	<i>Uitvoering gewenste categorisering</i>	25
3.4.2	<i>Vrachtverkeer</i>	26
3.4.3	<i>Afdwingen snelheidsregimes</i>	27
3.4.4	<i>Verkeersveiligheid en -leefbaarheid</i>	27
3.4.5	<i>Fietsverkeer</i>	29
3.4.6	<i>Openbaar vervoer</i>	30
3.5	ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN.	30
3.5.1	<i>Gemeentelijke Begeleidingscommissie.</i>	30
3.5.2	<i>Vervoermanagement</i>	30
3.5.2.1	Scholen.	30
3.5.2.2	Bedrijfswereld en personeelsleden gemeente	31
3.5.2.3	Toerisme	31
3.5.3	<i>Tarifering openbaar vervoer</i>	32
3.5.4	<i>Informatie</i>	32
3.5.5	<i>Signalisatie</i>	33
3.5.5.1	Afwikkeling autoverkeer	33
3.5.5.2	Afbakening bebouwde kom en snelheidszones	33

3.5.5.3	Fietsers	33
3.5.5.4	Parkeerbeleid	33
3.5.6	<i>Handhavingsbeleid</i>	33
4	ACTIEPROGRAMMA	35
5	ORGANISATIE	47
6	EVALUATIEMETHODE	49
6.1	DOEL VAN DE EVALUATIE	50
6.2	EVALUATIE	50
7	FIGUREN	53
8	VERSLAGEN	55

1 Inleiding

Het beleidsplan is het resultaat van het planningsproces voor het mobiliteitsplan van de gemeente De Panne.

In een eerste fase werd een oriëntatienota opgesteld die de studie in zijn globaliteit oriënteert.

In fase 2 werd de problematiek verder uitgediept - onder meer door aanvullend onderzoek - en werd een trendscenario en twee duurzame scenario's uitgewerkt. Deze duurzame scenario's vormen een trendbreuk met het trendscenario. In het eerste duurzame scenario lag de nadruk voornamelijk op de verkeersveiligheid zodat een klimaat gecreëerd wordt waarbij de fiets en het te voet gaan een grotere kans krijgen in het verplaatsingspatroon. In het tweede duurzame scenario gaat men een stap verder waarbij het doorgaande auto- en vrachtverkeer beheerst wordt en een verkeersleefbaar klimaat gecreëerd wordt. Tevens probeert men de alternatieve vervoermodi nog sterker te beïnvloeden.

De keuzen van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) vormen de neerslag voor het beleidsplan binnen de tijdshorizon 2010.

Eerst worden de krachtlijnen tot het beleidsplan duurzame mobiliteit aangehaald. In hoofdstuk 3 wordt het beleidsplan beschreven. Daarna volgen de concrete acties en de organisatie ervan. En in het laatste hoofdstuk wordt beschreven hoe het beleidsplan kan geëvalueerd worden.

2 Uitgangspunten

Het trendskenario wordt niet weerhouden aangezien de ruimtelijke ontwikkelingen en de verkeersstructuur niet voldoen aan de uitgangspunten in het RSV en het Ontwerp PRS-WV. Er wordt geen duurzame mobiliteit nagestreefd.

De GBC is tot een consensus gekomen wat betreft de gewenste structuur op het grondgebied De Panne. Uit de discussies blijkt dat men de verkeersleefbaarheid en –veiligheid in de kernen wenst te verhogen en de alternatieve vervoermodi sterk te stimuleren. Uiteindelijk wordt voorgesteld het duurzame scenario 2 als basis te hanteren bij de opbouw van het beleidsplan.

De weerhouden ruimtelijke ontwikkelingen, die eerder bescheiden zijn en waarvan de mobiliteitseffecten beperkt zijn, zijn:

- enkele goedgekeurde en nieuwe uitbreidingen voor wonen in De Panne en Adinkerke, zowel voor de vrije als sociale sector. Daar de uitbreidingen ruimtelijk beperkt zijn in De Panne, opteert men ervoor mogelijkheden te creëren in de kern van Adinkerke;
- afbouwen van ontwikkelingen met betrekking tot wonen in woonlinten en in het open ruimtegebied.

De ontwikkelingen die het recreatiepark Plopsaland plant op korte en lange termijn zullen grotere verkeersstromen genereren. Op korte termijn starten de werken voor de bouw van de theaterzaal waardoor de ontvangstcapaciteit kan opgedreven worden tot 12.000 bezoekers per dag en zodat de periode van commerciële activiteiten uitgebreid wordt. Op langere termijn wenst men het park uit te breiden zodat dagelijks 17.000 bezoekers opgevangen kunnen worden in het park.

Bij het uitwerken van de verkeersstructuur in het beleidsplan is voldoende aandacht voor het verplaatsingsgedrag van de toeristen nodig daar de economie in De Panne hoofdzakelijk gericht is op het toerisme. De GBC is van oordeel dat het autoverkeer naar/afkomstig uit De Panne dient verdeeld over twee de invalswegen, met name de N34 en N35. Door de uitbreidingen van Plopsaland zullen de intensiteiten op de N34 sterk toenemen. Indien alle verkeer op deze invalsweg geleid wordt, zal de verkeersleefbaarheid in de doortocht van Adinkerke niet meer houdbaar zijn. De provincie is het niet volledig eens met dit standpunt. Zij wensen de N35 te selecteren als lokale verbindingsweg tussen de Oosthoek en Veurne.

Wat betreft de categorisering van de N34 op het gedeelte tussen de Esplanade en Koksijde zijn de meningen nog wat verdeeld. In het Ontwerp PRS-WV is de N34 geselecteerd als secundaire weg type II. De gemeente De Panne en de provincie kiezen ervoor om de N34 te selecteren als secundaire weg type II. De Lijn blijft echter voorstander van een selectie als secundaire weg type III, precies om de nadruk te leggen op de belangrijke verbindingfunctie voor de kusttram. AWV meldt dat het niet de bedoeling is het autoverkeer op deze kustweg te verbannen wat de categorisering ook is. Er zullen voldoende ondersteunende maatregelen moeten genomen worden opdat een vlotte doorstroming van de kusttram er gegarandeerd is. Een van deze maatregelen is een toeritdosering ter hoogte van het Canadezenplein in te voeren.

Met behulp van een goed uitgebouwd parkeerbeleid lost men de parkeerproblematiek tijdens het toeristisch seizoen en topweekends op. Daarnaast poogt men er een mentaliteitswijziging tot stand te brengen bij de toeristen en eigen bevolking ten behoeve van de leefbaarheid in de kernen. Toeristen worden op de randparkings opgevangen.

Het verplaatsingsgedrag van de actieve bevolking en de scholieren kan niet van vandaag op morgen omgeturnd worden. Stimuli op bovengemeentelijk niveau en wijzigingen in de structuur en het functioneren van het openbaar vervoer zullen hierbij van beslissende aard zijn naast het aanwezig zijn van gunstige ruimtelijke condities. Het behoort tot de taakstellingen van dit mobiliteitsplan deze ruimtelijke condities te verbeteren. Deze zijn onder meer: een verkeersleefbare omgeving, verkeersveilige infrastructuur, een goede, veilige en aantrekkelijke

infrastructuur voor het fietsen en te voet gaan, comfort bij de halteplaatsen voor openbaar vervoer, parkeerbeleid, ...

De GBC wenst het fietsroutenetwerk maximaal en veilig uit te bouwen om het gebruik van de fiets te promoten, zeker bij korte verplaatsingen. Ten aanzien van het toerisme zijn eveneens veilige fietsverbindingen noodzakelijk. Het netwerk uit duurzaam scenario 2 wordt in hoofdzaak gevolgd.

De landmaatschappij is bezig een visie te ontwikkelen om een verbinding te maken tussen de Cabourduinen en het Westhoekreservaat.

Volgens de provincie zou de bovenlokale fietsroute N34 ter hoogte van de kern Adinkerke omgebogen worden via de Dorpsstraat – Kasteelwijk over de voetgangersbrug. De gemeente staat erop dat fietsers ook de N34 kunnen blijven volgen.

Wat het openbaar vervoer betreft is het huidige openbaar vervoernet relatief goed uitgebouwd zowel voor het toeristisch verkeer als voor de eigen bevolking. Enkele kleine aanpassingen zijn nodig, zoals de bediening van de Westhoekverkaveling, de verbinding Adinkerke-Veurne/kliniek en de verhoging van de frequentie van de kusttram (reeds uitgevoerd sinds 2001: 10'-frequentie tijdens zomermaanden, 15'-frequentie in tussenseizoenen en 20'-frequentie in winter). De Lijn eist dat er voldoende maatregelen getroffen worden zodat een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer gegarandeerd wordt.

3 Beschrijving van het beleidsplan

3.1 Inleiding

In het beleidsplan wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de gewenste structuur en de eigenlijke initiatieven van de gemeente, zowel op ruimtelijk als op verkeerskundig vlak om de gewenste structuur te bekomen. De Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) kan met behulp van de gewenste ruimtelijke en verkeersstructuur zijn visie over ruimtelijke ontwikkelingen en de verkeersveiligheid en -leefbaarheid in de gemeente De Panne duidelijk maken.

De GBC zal zijn ideeën over categorisering wegen, routes voor zwaar vervoer, snelheidszones, alternatieve vervoerwijzen, verkeersveiligheid en -leefbaarheid verwoorden in de gewenste verkeersstructuur.

3.2 Gewenste ruimtelijke ontwikkelingen

In dit hoofdstuk worden de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen van de gemeente De Panne beschreven. Hierbij gaat vooral aandacht naar bepaalde strategische projecten en de effecten op de mobiliteitsproblematiek.

De ruimtelijke ontwikkelingen worden bij voorkeur geconcentreerd in de kernen, conform de algemene principes voor een duurzaam beleid (conform RSV en Ontwerp PRS). Aangezien het kusthoofddorp ingesloten is door natuurgebied en bijgevolg de mogelijkheden in het kusthoofddorp De Panne beperkt zijn, wordt geopteerd om vooral mogelijkheden te creëren in de woonkern Adinkerke.

Wat betreft de woonuitbreidingen wordt de woonbehoeftestudie (2000) gehanteerd.

Beslissingen dienen uiteindelijk genomen in het in opmaak zijnde gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS). In het mobiliteitsplan wordt rekening gehouden met lopende en voorziene projecten. Er kunnen voorstellen geformuleerd worden vanuit verkeerskundig oogpunt.

De gewenste ruimtelijke ontwikkelingen worden cartografisch weergegeven op figuur B.1.

3.2.1 Wonen

In het ontwerp PRS worden aan de gemeente De Panne 550 bijkomende woongelegenheden toegekend voor de periode van 1991-2007, waarvan reeds 52% gerealiseerd is. Voor de periode 1999-2007 zijn er dus nog 264 woongelegenheden voorzien.

Conform de visie van het RSV en het Ontwerp PRS is het wenselijk de groei in hoofdzaak te lokaliseren in de deelgemeente De Panne (75%). Maar bij gebrek aan ruimtelijke mogelijkheden in het kusthoofddorp wordt geopteerd mogelijkheden te creëren in de woonkern Adinkerke.

In de woonbehoeftestudie (2000) is geopteerd om de behoefte voor de vrije sector op te vangen binnen de deelgemeente Adinkerke. Daar is een overaanbod aanwezig langs uitgeruste wegen, in goedgekeurde verkavelingen of leegstaande panden. In opbouw zijnde verkavelingen zijn: verkaveling Kerkweg / Heldenweg (150 woningen) en verkaveling Veldstraat / Duinkerkekeiweg / Achterveldwijk (50 woningen).

Om de sociale verdringing te kunnen ondervangen in de eigen gemeente, wenst het bestuur tevens alternatieven te bieden aan realisaties in de sociale sector.

De Panne - centrum	23	(service-flats in opbouw)
Oosthoek	15	(huurwoningen, goedgekeurd BPA Oosthoek-Noord)
Adinkerke-Noordhoekstraat	26	

De toeristische zone wordt verdicht ten behoeve van de tweede verblijven en vakantieverblijven. Eveneens pleit de gemeente in het in opmaak zijnde GRS ervoor de wijk Nieuwpoortlaan op te waarderen voor de eigen bevolking.

De gemeente wenst de woonlobben te herwaarderen. De Dumontwijk is namelijk een beschermd patrimonium. In de Zeelaan neemt de verblijfskwaliteit af door het wegtrekken van meerdere handelszaken en de leegstaande panden. Deze panden dienen gerenoveerd.

Mobiliteitsaspecten

Vrije sector

Verkaveling Kerkweg / Heldenweg (150 woningen)

Deze verkaveling, grenzend aan de dorpskern van Adinkerke, wordt ontsloten via De Mikke op de Dorpsstraat.

De centrumvoorzieningen in Adinkerke zijn op loop- en fietsafstand gelegen. Dit gebied kan gemakkelijk beroep doen op het openbaar vervoer: bushaltes en het station zijn vlakbij. De Panne zal tevens bereikbaar zijn met de fiets. Voor woon-werkverkeer, (eventueel) woon-schoolverkeer en shoppingactiviteiten zal de auto toch nog gebruikt worden. In het duurzame beleidsplan, waarin het gebruik van de alternatieve vervoerwijzen bevorderd wordt, wordt uitgegaan van 1,5 ritten per dag per gezin, samen goed voor 225 bijkomende autoritten in de Dorpsstraat. Het kruispunt Dorpsstraat-Stationsstraat(N34) zal sterker belast worden. Op de N34 zal het verkeer zich verdelen hoofdzakelijk richting De Panne, maar ook richting A18.

Verkaveling Veldstraat/Duinkerkekeiweg/Achternveld (50 woningen)

Deze verkaveling, nabij het sportveld ten zuiden van de N39, wordt ontsloten op de Veldstraat. De centrumfuncties zijn bereikbaar met de fiets. Mits veiliger oversteken op de N39 en een beter uitgewerkt fietsnetwerk zal de fiets meer gebruikt worden. De buslijn De Panne - Adinkerke stopt in de nabije omgeving. Voor woon-werkverkeer, (eventueel) woon-schoolverkeer en shoppingactiviteiten zal de auto toch gebruikt worden. Hier wordt uitgegaan van 2 ritten per dag per gezin, hetzij 100 ritten per dag. De belasting van het centrum van Adinkerke kan tot een minimum herleid worden door de personenwagens via de Tuinwijkstraat naar de N39 om te leiden.

Sociale sector

Huurwoningen Oosthoek-Noord (15 woningen)

Deze verkaveling vindt haar ontsluiting via de Noorddreef op de N35. De mobiliteitseffecten ten gevolge van deze beperkte uitbreiding zullen eerder miniem zijn. Het sportcentrum is vlakbij en het centrum is op fietsafstand gelegen. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is verzekerd.

Service-flats Ollevierlaan (23 woongelegenheden)

De mobiliteitseffecten zullen eerder beperkt zijn. De centrumvoorzieningen zijn op loopafstand gelegen. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is verzekerd.

Noordhoekstraat (26 woningen)

Deze verkaveling grenst aan de bebouwde ruimte van Adinkerke en wordt ontsloten op de Noordhoekstraat. Het centrum is op loop- en fietsafstand gelegen. Het station is vlakbij. De Panne is tevens vlot bereikbaar met de fiets. Voor woon-werkverkeer, (eventueel) woon-schoolverkeer en shoppingactiviteiten zal de auto toch gebruikt worden. Er wordt uitgegaan van 2 ritten per dag per gezin, hetzij 54 ritten per dag.

Toeristische zone

Er zijn nog 150 loten onbebouwd. Deze percelen zijn hoofdzakelijk bestemd voor tweede verblijven en vakantieverblijven. Zij zullen voornamelijk bijkomende verkeersstromen genereren in het weekend en tijdens de verlofperioden. Er wordt verondersteld dat tijdens hun verblijf de auto op zijn stalplaats blijft staan.

Het gedeelte van de Nieuwpoortlaan in de richting van Koksijde wordt momenteel gekenmerkt door een hoge graad van leegstand. Bijgevolg streeft de gemeente ernaar deze buurt op te nemen in een herwaarderingsgebied ten behoeve van de eigen bevolking.

De centrumvoorzieningen zijn op loop- en fietsafstand gelegen en tram- en bushaltes zijn vlakbij.

3.2.2 Bedrijvigheid

De verdere ontwikkeling van de tabakszaken en benzinestations in Adinkerke kan niet tegengewerkt worden. De verkeersdruk zal bijgevolg niet afnemen in de doortocht. De nodige maatregelen dienen genomen om de veiligheid te verhogen. Om de leefbaarheid 's nachts in de dorpskern te garanderen moet het sluitingsuur, dat in januari 2000 opgelegd is door de gemeenteraad, strikt nageleefd worden.

Dit is slechts een tijdelijk fenomeen. Na verloop van tijd zal dit vanzelf verdwijnen. Eenmaal dit gerealiseerd is, kunnen deze panden benut worden als handel- en horecazaken in functie van de toeristisch-recreatieve uitbouw van de doortocht N39 en het kanaal Duinkerke-Nieuwpoort.

3.2.3 Toerisme

Eind april 2000 opende het recreatiepark Plopsaland reeds zijn deuren. Het streefdoel van Plopsaland is op lange termijn jaarlijks 1.000.000 bezoekers te verwelkomen. Op korte termijn wordt een theaterzaal gebouwd met een capaciteit van 2.000 plaatsen. Die zal multifunctioneel benut worden. Activiteiten zoals seminaries, congressen en andere evenementen, kunnen georganiseerd worden in het laagseizoen zodat de periode van commerciële activiteiten uitgebreid wordt. Op lange termijn wenst Plopsaland zijn domein in westelijk richting uit te breiden.

Het natuurinrichtingsproject "Oosthoekduinen", dat opgestart is in 1999 door de Vlaamse Landmaatschappij, heeft als doel recreatie en natuur in evenwicht te brengen.

De TRP-zone wordt opgegeven in het natuurinrichtingsproject. Er wordt een soortenrijk permanent grasland voorgesteld.

In dit domein is het Vlaams bezoekerscentrum "De Nachtegaal" opgericht door Aminal, afdeling Natuur. De officiële opening wordt voorzien in juli 2001. Men verwacht er jaarlijks 100.000 bezoekers vooral in groepsverband.

Plopsaland is voorstander een hotel te bouwen om de Nederlandse bezoekers op te vangen, zeker als Studio 100 zijn activiteiten uitbreidt naar Nederland. Er wordt gemikt op 100 à 150 kamers.

Andere nieuwe ontwikkelingen rond toerisme / recreatie worden niet aangemoedigd.

Mobiliteitsaspecten

Plopsaland

Plopsaland is gunstig gelegen:

- op loopafstand van het NMBS-station;
- stophalte van tram De Panne - Knokke-Heist nabij de ingang;
- gemakkelijk bereikbaar met de auto vanop A18 via N34.

De wagens worden opgevangen op de parkings naast het park, die allen toegankelijk zijn via het rondpunt naar de P&R-parking. De totale capaciteit is 2.000 parkeerplaatsen (na realisatie van de bijkomende parking).

Plopsaland is ongeveer 6 maanden per jaar toegankelijk, zowel in de week als in het weekend. Pieken van 10.000 bezoekers per dag worden nu bereikt. Na de realisatie van de theaterzaal zal de ontvangstcapaciteit van het park opgetrokken worden tot 12.000 bezoekers. Na de uitbreiding van het park op lange termijn zullen dagelijks maximaal 17.000 bezoekers kunnen opgevangen worden.

M.b.v. gecombineerde tickets (trein/tram en inkom Plopsaland) en extra treinen 's avonds hoopt de directie van Plopsaland dat de helft van de bezoekers met het openbaar vervoer reist.

Vlaams Bezoekerscentrum “De Nachtegaal”

Het Vlaams bezoekerscentrum wordt ontsloten via de Olmendreef op de N34. Het domein is goed bereikbaar met de fiets, met de auto en met het openbaar vervoer. Toch zal de meerderheid in groepsverband het centrum bezoeken. Het heeft een eigen parking voor bussen (5) en auto's (50). Er wordt verondersteld dat de mobiliteitseffecten eerder beperkt zullen zijn.

Hotel

Er is nog geen éénduidigheid over de locatie van het hotel.

Indien het gelegen is ten oosten van De Pannelaan zal de toegang gesitueerd zijn in deze straat ter hoogte van de ingang van Plopsaland. Vanuit ruimtelijk oogpunt is dit zeker geen gunstige ligging. Op verkeerskundig vlak kunnen vragen gesteld worden naar de verkeersveiligheid om de drukke N34 over te steken naar het park en het hotel te bereiken (afslag op N34 en dwarsen van trambeding).

Er wordt uitgegaan van een capaciteit van 100 à 150 kamers.

3.3 Gewenste verkeersstructuur

3.3.1 Auto- en vrachtwagenstructuur

3.3.1.1 Hiërarchie van het netwerk (categorisering van de wegen)

Een optimalisering van het wegennet houdt een functionele categorisering van het wegennet in. Onderscheid wordt gemaakt tussen het hoofdwegennet, de primaire wegen, de secundaire wegen en de lokale wegen. Daarnaast dient ook rekening gehouden met de inrichtingseisen en de netwerkstructuren voor de verschillende modi.

De categorisering is gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan ofwel de bereikbaarheid ofwel de leefbaarheid. De ruimtelijke consequenties van deze prioriteiten worden uitgedrukt in een ruimtelijk beleid voor aanleg en inrichting van de wegen. Functioneel gezien onderkent men volgende hoofdfuncties: de verbindingsfunctie, de verzamelfunctie en de functie van het toegang geven tot.

In De Panne is de A18 als hoofdweg gecategoriseerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). Deze hoofdweg is de ruggengraat van de kamstructuur aan de Vlaamse Kust, waarop de primaire wegen type II zijn ingeplant als toegang tot de kustgemeenten. In het RSV worden in de omgeving van De Panne de N34 (tot de P&R-parking te Adinkerke) en de N8 (tot de N396) geselecteerd als toegangswegen tot het westelijk deel van de Westkust.

Het ontwerp Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV) volgt de visie uit het RSV waarbij de N34 dé invalsweg is voor De Panne vanop het hoofdwegennet. De N34 wordt vanaf de P&R-parking geselecteerd als secundaire weg II. De N35 wordt slechts gedeeltelijk geselecteerd als secundaire weg. Het gedeelte tussen de Oosthoek en Veurne krijgt een lokale verbindingsfunctie. Deze selectie is gebaseerd op statistieken van verkeersongevallen die het kruispunt met de N396 aanduiden als zwart punt.

De Kustweg (N34) en de N396 worden beiden geselecteerd als secundaire wegen type II. De laatste verbindt de achterliggende kustdorpen en vanwaaruit de A18 vlot bereikt wordt.

De GBC is van oordeel dat zowel de N34 over Adinkerke tot Esplanade als de N35 vanaf de N8 tot Esplanade dienen geselecteerd als secundaire wegen type II, die beiden aansluiting vinden op de A18 via respectievelijk Adinkerke en Veurne. De visie is om het in- en uitgaand verkeer van De Panne te verdelen over beide wegen (N34 en N35), zodat de verblijfskwaliteit te Adinkerke niet volledig ten onder gaat. Tijdens de zomermaanden en topweekends worden momenteel reeds hoge verkeersstromen waargenomen. Door de voorziene ontwikkelingen van het pretpark Plopsaland zullen nog een groot aantal bijkomende verplaatsingen gegenereerd worden op die N34 zodat het niet verantwoord is álle verkeer op die N34 te lokaliseren. Plopsaland streeft echter op lange termijn naar een bezoekersaantal van 17.000 per dag. De Oosthoek kan een deel van de verkeersstromen naar/van De Panne opvangen. Intussen is de

verkeersveiligheid op het kruispunt N35 – N396 verbeterd. Een ander argument is dat de N8 tussen Veurne en Koksijde reeds verzadigd is, waardoor de N35 kan gepromoot worden voor de verbinding naar De Panne. De N35 verbindt tevens het regionaal stedelijk gebied Veurne met het kusthoofddorp De Panne.

De N34 (Kustbaan), waarop het traject van de kusttram geënt is, heeft in eerste instantie een ontsluitende functie. Daarnaast heeft ze nog steeds een belangrijke verbindende functie voor het autoverkeer tussen de verschillende kustgemeenten. De nodige maatregelen moeten genomen worden om de conflictsituaties tussen alle weggebruikers tot een minimum te beperken en een vlotte doorstroming van de kusttram te garanderen. In het ontwerp PRS-WV is deze weg geselecteerd als secundaire weg type II. De gemeente De Panne en andere actoren kiezen ervoor de N34 te selecteren als secundaire weg type II. De Lijn blijft echter voorstander om deze weg te selecteren als secundaire weg type III waarbij men prioriteit geeft aan het openbaar vervoer. Er zullen voldoende ondersteunende en efficiënte maatregelen genomen worden om de doorstroming van de kusttram vlot te laten verlopen. Er wordt in eerste instantie voorgesteld een toeritdosering ter hoogte van het Canadezenplein in te voeren en het zo ver mogelijk doortrekken van de eigen bedding van de kusttram. Bijkomende ondersteunende maatregelen zijn noodzakelijk. De N396 verbindt de achterliggende kustdorpen van waaruit de hoofdweg A18 vlot bereikt wordt via de primaire wegen.

De kamstructuur wordt verder ondersteund door de P&R-parking te Adinkerke en de randparkings op de N35 (Keesjesdreef en Koningsplein). De toeritdosering kan het gebruik van de Canadezenplein als randparking bevorderen. In deze optiek dient die uitgebreid te worden. Het opvangen van een groot deel van het autoverkeer op die parkings gaat gepaard met een streng parkeerbeleid in De Panne zelf, wat zeker ten goede komt van de verblijfskwaliteit van het centrum.

De gewenste categorisering van de wegen op lokaal niveau ligt in handen van de GBC van de gemeente De Panne.

De N39 en N386 worden geselecteerd als lokale verbindingswegen type I. Zij verbinden respectievelijk Frankrijk – Adinkerke – Veurne en Frankrijk – De Panne/Adinkerke. De A18 heeft de bovenlokale verbindingfunctie overgenomen.

Het verkeer komende van “De Drie Vijvers” wordt omgeleid via de Langgeleedstraat naar de N386, om de kern van Adinkerke zoveel mogelijk te ontlasten.

Categorisering RSV

- hoofdwegen met hoofdfunctie verbinden op internationaal niveau en aanvullende functie verbinden op Vlaams niveau:

A 18 ;

- primaire wegen, categorie 1, met hoofdfunctie verbinden op Vlaams niveau en aanvullende functie verzamelen op Vlaams niveau:

/

- primaire wegen, categorie II, met hoofdfunctie verzamelen op Vlaams niveau en aanvullende functie verbinden op Vlaams niveau:

N 34 (van oprit A18 tot rondpunt P&R-parking) ;

Categorisering Ontwerp PRS en afwijkingen

- secundaire wegen, categorie I, met hoofdfunctie verbinden van stedelijke gebieden en stedelijke gebieden met hoofddorpen, verzamelen en met aanvullende functie toegang geven:

/

- secundaire wegen, categorie II, met hoofdfunctie verbinden van hoofddorpen en/of verzamelen naar het hogere wegennet met aanvullende functie toegang geven: N 34 (van rondpunt P&R-parking tot Nieuwpoort)
N 35 (De Panne – Veurne) (voorstel GBC)
N 396 ;

- secundaire wegen, categorie III, met hoofdfunctie verbinden voor het openbaar vervoer en fietsverkeer op bovenlokaal en lokaal niveau, aanvullend verbinden / verzamelen voor autoverkeer en toegang verlenen: /

- Categorisering gemeente De Panne**
- lokale wegen, categorie I, met hoofdfunctie verbinden en/of verzamelen op lokaal niveau en aanvullende functie toegang geven: N 39 , N 386 (Duinhoekstraat) ;

- lokale wegen, categorie II, met hoofdfunctie verbinden en/of verzamelen op sublokaal niveau en aanvullende functie toegang geven: Moeresteenweg,
Smekaertstraat – Langgeleedstraat,
Dynastielaan
Zeelaan – Lindenlaan ;

- lokale wegen , categorie III, met hoofdfunctie ontsluiting geven: overige wegen.

De categorisering van de wegen is weergegeven op figuur B.2.

3.3.1.2 Gewenste verkeersstructuur voor zwaar vervoer

Het bovenlokale vrachtverkeer dient in principe het hoofdwegennet en de door de provincie geselecteerde secundaire wegen te volgen.

Sinds de doortrekking van de A18 is de N39 geen prioritaire verbinding meer vanuit Frankrijk. De A18 heeft de verbindende functie van de N39 overgenomen, zeker wat betreft het regionale vrachtverkeer. In uitzonderlijke gevallen (bv. afsluiting van A18 wegens werken, ongevallen, ...) kan het zwaar vervoer via de N39 geleid worden. Nochtans worden op vandaag hoge intensiteiten vastgesteld van buitenlandse vrachtwagens op de Dijk te Adinkerke. Zij bevoorraden zich van tabak en brandstof. Op lange termijn zullen die tabakswinkels verdwijnen en bijgevolg ook de grote vrachtwagens. Intussen kan een circulatie opgelegd worden: de A18 afrijden te Adinkerke en op de Duinkerkekeiweg kan veilig gedraaid worden ter hoogte van de "Muizeval" waar een rotonde aangelegd zal worden als snelheidremmer voor het verkeer komende van Frankrijk.

Anders worden in De Panne geen noemenswaardige vrachtbewegingen waargenomen. Het lokale vrachtverkeer, vooral ter bevoorrading van de handels- en horecazaken, kan de secundaire wegen volgen. Bijgevolg hoeven geen specifieke vrachtroutes aanbevolen te worden.

Om het verkeer met bestemming "De Drie Vijvers" uit de Dorpsstraat te halen en het verkeer de omleiding te laten volgen, wordt voorgesteld er een tonnenmaatbeperking in te voeren.

Ter bevordering van de leefbaarheid en de veiligheid in het centrum van De Panne wordt geopteerd om de periode van laden en lossen in de Nieuwpoortlaan-Duinkerkeaan en Zeelaan te beperken.

3.3.1.3 Snelheidszones

De snelheidsregimes die vooropgesteld worden hangen nauw samen met de soorten gebieden en met de uitgewerkte wegcategorisering.

Op de hoofdwegen en primaire wegen I geldt algemeen een snelheid van 120 km/uur. In de Stationsstraat (primaire weg II) wordt binnen de bebouwde kom een maximale snelheid van 50 km/uur opgelegd. Op de secundaire wegen geldt algemeen een maximale snelheid van 90 km/uur. Afhankelijk van de omgeving en ten behoeve van de zwakke weggebruiker kan deze snelheid verlaagd worden tot 70 km/uur of 50 km/uur. Op grondgebied De Panne zal de snelheid niet hoger liggen dan 70 km/uur. Op de lokale verbindingswegen (type I) is een snelheidsregime van 70 of 90 km/uur toegelaten, afhankelijk van de omgeving. Binnen de verblijfs- en centrumgebieden geldt een algemene snelheidsbeperking van 50 km/uur. Een geleidelijke overgang naar deze gebieden is noodzakelijk (70 km/uur). In de bebouwde kommen van iedere deelgemeente staat echter de verkeersveiligheid en -leefbaarheid voorop.

Binnen verschillende woonlobben wordt geopteerd voor een zone 30-Statuut, zodat spelende kinderen er beschermd worden. Het Sint-Pieterskwartier is reeds uitgebouwd als een Zone 30. Verder is het aangewezen de volledige bebouwde zone tussen de N34 en de N35 een Zone 30 in te voeren, alsook in de Zeelaan. De Dumontwijk wenst men echter uit te bouwen als een volwaardig voetgangersgebied waarbij lage snelheden vereist zijn.

De gewenste afbakening van de snelheidszones is op figuur B.3 aangeduid.

3.3.1.4 Verkeersveiligheid en -leefbaarheid

3.3.1.4.1 Veilige fietsroutes, kruispunten en schoolomgevingen

Buiten de bebouwde kom komen vaak conflictpunten voor met het langzaam verkeer: niet-beveiligde fietspaden, gevaarlijke oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers op kruispunten.

Goede en veilige fietsverbindingen tussen de verschillende kernen in De Panne zijn noodzakelijk, alsook naar de verscheidene buurgemeenten (zie punt 3.3.2). Bijzondere aandacht wordt gevraagd voor de landbouwwegen, waar sluikeverkeer voorkomt en waar vaak hoge snelheden worden ontwikkeld met gevaar voor de veiligheid van landbouwvoertuigen, fietsers en wandelaars. De nodige maatregelen dienen getroffen om sluikeverkeer tegen te gaan. Eveneens moet de nodige aandacht besteed worden aan belangrijke kruispunten buiten de bebouwde kom op N34 en de N35. Fietsers moeten veilig de kruispunten kunnen oversteken. De schoolgaande jeugd die te voet of met de fiets is, moet op een veilige manier het schooldomein kunnen betreden. De conflictsituaties dienen tot een minimum beperkt te worden. Met behulp van de module 10 kunnen de schoolomgevingen, met name het Immaculata Instituut, de Gemeenschapsschool en de Gemeentelijke Basisschool in Adinkerke, beveiligd worden.

3.3.1.4.2 Doortochtenbeleid

Op de invalswegen N34 en N35 naar De Panne zijn twee kernen gelegen, respectievelijk Adinkerke en de Oosthoek. De Nieuwpoortlaan-Duinkerkeaan is een belangrijke openbaar vervoersas. De doortocht Dijk te Adinkerke heeft hoge verkeersstromen te verwerken ten gevolge van de tabakszaken en tankstations.

Om de verkeersveiligheid en -leefbaarheid in deze centra te verhogen wordt geopteerd er een doortochtenbeleid door te voeren met snelheids- en verkeersremmende elementen op

kruispunten, aan schooluitgangen en op andere belangrijke plaatsen, reduceren van parkeermogelijkheden, Eveneens dient rekening gehouden te worden met vlotte doorstroming van het openbaar vervoer (optimaliseren van de commerciële snelheid).

De Stationsstraat is recentelijk heraangelegd.

Op de Veurnestraat (N35) in de Oosthoek zijn reeds enkele maatregelen getroffen.

Eveneens dient de Koninklijke Baan heraangelegd te worden met aandacht voor de beveiliging van de schoolomgeving.

De Nieuwpoortlaan-Duinkerkeaan is ook recentelijk heraangelegd. Toch zullen nog enkele aanpassingen moeten uitgevoerd worden ter bevordering van de doorstroming van de kusttram: meer laad- en loszones, doortrekking van eigen bedding van kusttram over een honderd meter.

De Dijk te Adinkerke dient heringericht te worden zodat de veiligheid van de zwakke weggebruiker kan verbeteren en de verblijfskwaliteit van de omgeving kan verhoogd worden.

Het stationsplein te Adinkerke zal ook heringericht worden ter verfraaiing van de omgeving (parkeren beperken, inplanting van groen, ...)

3.3.1.4.3 Parkeerbeleid

Het parkeerbeleid dat in 1986 reeds opgestart is, wordt verder uitgewerkt om de gewenste verkeersstructuur (kamstructuur met zijn randparkings) te ondersteunen en om een uitdunning van zowel het toeristische als het lokale verkeer in het centrum na te streven.

Bij het lokale verkeer is de beoogde doelgroep de categorie bewoners die voor korte afstanden toch de auto gebruiken en als het ware van winkel tot winkel rondjes maken.

Met behulp van de kamstructuur streeft men ernaar dat toeristen hun wagen achterlaten op de randparkings. Vanuit de P&R-parking te Adinkerke vertrekt de kusttram naar De Panne. De parkings Keesjesdreef, Koningsplein en Canadezenplein te De Panne zijn op loopafstand gelegen van het centrum en het strand. Onder de Esplanade kunnen de toeristen ook hun auto achterlaten.

Beperking van het parkeeraanbod en invoeren van een parkeerduurbepanking in het centrum zijn ook geschikte sturingsmiddelen voor het bieden van alternatieven op loopafstand en het daadwerkelijk creëren van een voetgangers- en fietsvriendelijk klimaat.

Het parkeerbeleid zal in eerste plaats de verkeersleefbaarheid in de kern bevorderen, maar zal ook gehanteerd worden als een middel tot wijziging van het verplaatsingsgedrag en zelfs tot vervoerwijzebeïnvloeding.

De gewenste parkeerstructuur is weergegeven in figuren B.4 en B.5.

De Panne

- randparkings stimuleren (Keesjesdreef, Koningsplein, Canadezenplein) ;
- Canadezenplein bovengronds en ondergronds uitbreiden :
 - bovengronds als randparking
 - ondergronds als garageboxen

Deze parking dient betalend te zijn opdat hij niet gedurende langere periodes bezet wordt door bewoners/huurders van nabijgelegen appartementen. Daardoor zouden de dagtoeristen deze parking niet meer kunnen gebruiken als randparking.

Dankzij de bijkomende garageboxen kunnen een aantal parkeerplaatsen vrijkomen, o.a. in de Nieuwpoortlaan thv camping. De Nieuwpoortlaan (van Canadezenplein tot motel) kan eveneens als randparking functioneren voor dagtoeristen.

- uitdunnen aantal parkeerplaatsen in Zeelaan en Duinkerkeaan-Nieuwpoortlaan door heraanleg van weggedeelten en door meer laad- en loszones te voorzien ;
- de mogelijkheid tot laden en lossen beperken van 7 tot 10 uur.
- sommige parkeerplaatsen in centrumstraten ruilen voor fietsstallingen ;
- zone voor parkeerduurbepanking uitbreiden op basis van betalend parkeren
- betalend parkeren in Dynastielaan uitbreiden tot Vermeylenlaan ter bevordering van het gebruik van de Parking Esplanade, alsook de P&R-parking.
- tarief opdrijven tot 1 Euro / uur

- het hele jaar betalend parkeren invoeren in Zeelaan en directe zijstraten, Nieuwpoortlaan-Duinkerkeleen : tussen 10 en 20 uur
- overige delen van de voorgestelde zone: parkeren met beperkte duur tussen 10 en 20 uur in de periode 16 maart tem 30 september (alle dagen) en in de periode van 1 oktober tem 15 maart enkel op zaterdag, zon- en feestdagen
- in de woonzone ten oosten van de Zeelaan bepaalde plaatsen voorbehouden voor bewonersparkeren (ahv behoefte).
- betalend parkeren met gradaties in tijdsduur:
 - Zeelaan (1 uur)
 - Nieuwpoortlaan-Duinkerkeleen, aanpalende straten Zeelaan, Kasteelstraat, Marktplein en aanpalende straat (2 uur)
 - zijstraten Zeedijk, Meeuwenlaan, Dynastielaan, Canadezenplein (4 uur)
- parkeerverbod in Dumontwijk, enkel residentieel parkeren (behalve Donylaan, Elzenlaan en E. D'Arripelaan). Enkele betalende parkeerplaatsen voorzien in het begin van de Dumortierlaan en Bortierlaan ten behoeve van bezoekers van de OLV kerk (bv. Begravenis, huwelijk, ...) met maximum duur van 2 uur;
- invoeren van blauwe zone in Lindenlaan – Wilgenpad om voldoende parkeerplaats te voorzien voor klanten van de post en het gemeentehuis, bibliotheek. Het eigen personeel kan voor een andere vervoerwijze opteren of hun wagen achterlaten op de parking Koningsplein.
- handhavingsbeleid

Adinkerke

- blauwe zone invoeren op Stationsplein ;
- bij herinrichting Dijk Adinkerke zullen een aantal parkeerplaatsen verdwijnen
- P&R-parking enkel toegankelijk maken voor toeristen die de kusttram gebruiken en De Panne bezoeken en niet voor bezoekers van Plopsaland ;
- P&R-parking promoten en de signalisatie optimaliseren.

Parkeerbalans

	Huidige situatie				Toekomstige situatie			
	Aantal #	Regime betalend	duur	seizoen-gebonden	Aantal #	Regime betalend	duur	seizoen-gebonden
De Panne								
Canadezenplein	125	30 BEF/uur	4	seizoen	175	1 Euro/uur	4	seizoen
Zijstraten Zeedijk	123	30 BEF/uur	4	seizoen	123	1 Euro/uur	4	seizoen
Vuurtorenplein	44	30 BEF/uur	4	seizoen	44	1 Euro/uur	4	seizoen
Vuurtorenstraat	7	30 BEF/uur	4	seizoen	7	1 Euro/uur	4	seizoen
Bortierplein	98	30 BEF/uur	4	seizoen	98	1 Euro/uur	4	seizoen
Kapellelaan	53	30 BEF/uur	4	seizoen	53	1 Euro/uur	4	seizoen
Nieuwpoortlaan (v/ Zeeln t/ Canadezenpl)	82	30 BEF/uur	4	seizoen	70	1 Euro/uur	2	permanent
Nieuwpoortlaan (v/ Canadezenpl t/motel)	239				239			
Duinkerkeleen	115	30 BEF/uur	4	seizoen	80	1 Euro/uur	2	permanent
Zeelaan	164	30 BEF/uur	2	permanent	145	1 Euro/uur	1	permanent
Marktplein	60	30 BEF/uur	2	permanent	60	1 Euro/uur	2	permanent
Sloepenlaan	15	30 BEF/uur	2	permanent	15	1 Euro/uur	2	permanent
Koninginnelaan (tot Meeuwenln)	14				14	1 Euro/uur	4	seizoen
Toeristenlaan (tot Meeuwenln)	8				8	1 Euro/uur	4	permanent
Vlaanderenlaan (tot Meeuwenln)	2				2	1 Euro/uur	4	permanent

Demolderlaan (tot Meeuwenln)	9	30 BEF/uur	permanent	9	1 Euro/uur	4	permanent
Meeuwenlaan	54			54	1 Euro/uur	4	seizoen
Verenigingsstraat	12			12	1 Euro/uur	4	seizoen
Kasteelstraat	24	30 BEF/uur	2 permanent	24	1 Euro/uur	2	permanent
Postlaan	?			?	1 Euro/uur	4	seizoen
Brouwersstraat	?			?	1 Euro/uur	4	seizoen
Gemeentehuis (Lindenlaan- Doktersweg)	69			69	Blauwe zone		permanent
Schoolweg	15			15			
Dumontwijk (gelegen tsn Arripelaan-Duinkerkeleen- Zeelaan)	400			180	Residentieel		permanent
Dumontwijk (omgeving kerk)				33	1 Euro/uur	2	permanent
Donnylaan-Elzenlaan- E.D'Arripelaan	140			140			
Koninklijke Baan	104			94			
Koningsplein (auto's)	271			271			
(bussen+zwerfwagens)	44			44			
Kerkstraat	30	blauwe zone	seizoen	30	1 Euro/uur	4	seizoen
Veurnestraat (v/kasteelstr t/ Kerkstr)	46			46			
Keesjesdreef	166			166			
Prins Albertlaan	290			290			
Ollevierlaan	55			55			
Marktlaan	93			93			
Dynastielaan en zijstraten	685			478			
	179	30 BEF/uur	4 seizoen	386	1 Euro/uur	4	seizoen
Korrelaan	79			79			
Westhoeklaan	112			112			
Elisabetlaan	131			131			
Kerkhof	30			30			
<i>Ondergrondse garages</i>							
Esplanade (rotatieparkings)	123	? BEF/uur	permanent	123	? Euro/uur		permanent
(garageboxen)	89			89			
Zeedijk (garageboxen)	286			286			
Marktpllein (garageboxen)	106			106			
Canadezenplein (garageboxen)				75			
Adinkerke							
Dorpsstraat	32			32			
Kerkplein	12			12			
Stationsstraat	18			18			
De Pannelaan	112			112			
Stationsplein	14	Blauwe zone		8	blauwe zone		permanent
P&R-parking	350	100 BEF/dag	permanent	350	2,5 Euro/dag		permanent
Plopsaland	1300	100 BEF/dag	permanent	2000	2,5 Euro/dag		permanent

In de volgende tabel heeft men een duidelijker overzicht van het aantal parkeerplaatsen die verdwenen zijn op de openbare weg, het aantal bijkomende plaatsen betalend parkeren,

	Huidige situatie	Toekomstige situatie
De Panne		
Openbare weg	4.187	3.974
waarvan betalend	1.098	1.429
blauwe zone	30	69
residentieel		180
Ondergrondse rotatieparking	123	123
Garageboxen	481	556
Adinkerke		
Openbare weg	188	182
waarvan blauwe zone	12	8
P&R-parking	350	350
Parking Plopsaland	1.300	2.000

3.3.1.4.4 Verblifsgebieden

In verblifsgebieden staat de woonkwaliteit voorop. Deze dienen ingericht te worden als een verkeersarm gebied. Een reglementaire mogelijkheid is een Zone-30 Statuut.

Door het afbakenen van de verblifsgebieden en het inrichten van deze gebieden worden de volgende doelstellingen beoogd:

- beïnvloeden van de vervoerwijzekeuze ten voordele van het fietsgebruik en het te voet gaan
- verbeteren van de kwaliteit van het openbaar domein
- wegwerken van de knelpunten voor voetgangers
- verbeteren van de leefbaarheid van de verblifsgebieden.

De gemeente De Panne wenst in de woonlobben een Zone 30 in te voeren zodat de voetgangers, fietsers en spelende kinderen zich veiliger voelen en waardoor de leefbaarheid in de woonwijken zal bevorderd worden. In het Sint-Pieterskwartier is dit principe reeds doorgevoerd. De Dumontwijk dient als een voetgangersgebied te functioneren, zodat er zich een zone 30 opdringt. Ander woonlobben kunnen ook aan bod komen.

Uiteindelijk wordt de optie genomen om in het centrum van De Panne de maximale snelheid te beperken tot 30 km/uur, behalve op de gewestwegen.

3.3.1.4.5 Herwaardering publieke ruimten.

Functionele en visuele herwaardering van de publieke ruimten in het centrum van De Panne en in de centra van de deekernen zullen bijdragen tot de verkeersleefbaarheid van die kernen. De opwaardering van de ruimtelijke kwaliteit moet het uitgangspunt vormen bij de uitwerking van het doortochtenbeleid.

3.3.2 Fietsroutenetwerk

3.3.2.1 Network

Door de provincie is een Provinciaal Fietsroutenetwerk ontworpen dat gericht is op het bovenlokaal, functioneel fietsverkeer. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bovenlokale fietsroutes en non-stopfietsroutes. De non-stopfietsroutes zijn eerder fietsroutes voor lange afstanden. Op grondgebied De Panne zijn deze laatste niet aanwezig.

Om het fietsgebruik bij de schoolgaande jeugd en de werkende bevolking in De Panne te stimuleren dient door de gemeente De Panne een lokaal fietsroutenetwerk uitgebouwd te worden, dat het bovenlokale fietsnet aanvult, zodat goede en veilige fietsverbindingen tussen de buurgemeenten en deelgemeenten nagestreefd worden en dat de belangrijkste activiteiten (scholen, administratieve centra, winkels,...) in De Panne ontsluit.

Bij de opbouw van het fietsroutenetwerk dient aan de volgende kwaliteitseisen te worden voldaan:

- de fietsroutes moeten verkeersveilig zijn;
- er moet aandacht besteed worden aan de sociale veiligheid van de fietsroutes;
- de belangrijkste bestemmingen voor fietsers moeten via deze routes bereikbaar zijn;
- een fietsroutenetwerk moet gekenmerkt worden door samenhang en continuïteit;
- de fietser moet een zekere vrijheid hebben om zijn route te kiezen;
- de fietsroutes moeten zo direct mogelijk zijn;
- de omgeving van de fietsroutes moet voldoende aantrekkelijk zijn;
- comforteisen moeten veel aandacht krijgen;
- de complementariteit tussen fiets en openbaar vervoer speelt ook een belangrijke rol.

Een bijkomende belangrijke functionele bovenlokale fietsroute is de N396 die De Panne en de Oosthoek verbindt met Koksijde-dorp.

De verbinding over de N34 (Stationsstraat) is van belang voor wielertoeristen zodat fietspaden noodzakelijk zijn over de brug te Adinkerke. Afhankelijk van de maatregelen die genomen zullen worden om de doorstroming te bevorderen op de N34 ter hoogte van de brug over het kanaal en het rondpunt, zal de invulling voor fietsers anders zijn. In hoeverre kan de rotonde N39-N34 functioneren in de vooropgestelde verkeersstructuur?

Er kan een alternatief geboden worden via de Dorpsstraat – Kasteelwijk en de voetgangersbrug. Dit heeft tevens als voordeel dat de conflictsituatie ter hoogte van de rotonde vermeden wordt aangezien er een onderdoorgang langs het kanaal reeds gerealiseerd is.

De fietsers kunnen via de nieuwe wijk Kerkweg/Heldenweg de drukke Stationsstraat ontwijken. Een nieuwe weg kan langs de spoorweg aangelegd worden.

De Nieuwpoortlaan-Duinkerkeaan en Westhoeklaan zijn gevaarlijk voor fietsers. Zij worden er weggeduwd door de auto's en/of de kusttram. In dit opzicht opteert men ervoor een alternatieve fietsroute aan te bieden doorheen het centrum die bewegwijzerd wordt.

Men opteert ervoor om in de meeste éénrichtingsstraten het reglement in te voeren zodat fietsers in beide richtingen kunnen rijden.

Aangezien in de Dumontwijk Het statuut Zone 30 toegekend wordt en door het invoeren van het residentieel parkeren men er het autoverkeer sterk weert, streeft men ernaar in alle straten van de Dumontwijk de fietsers toe te laten in beide rijrichtingen.

De Koninginnelaan is een goed alternatieve fietsroute voor de Nieuwpoortlaan en bijgevolg dienen de nodige maatregelen genomen te worden opdat fietsers in beide richting kunnen fietsen.

De GBC wenst een verbinding voor fietsers, voetgangers en ruiters te creëren tussen het Westhoekreservaat en de Cabourduinen. Over het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke dient een brug aangelegd te worden.

Het gedeelte van de N39 tussen Adinkerke en Frankrijk wordt niet geselecteerd als fietsroute.

De Smekaertstraat en de nieuwe verbinding naar de N386 biedt een goed alternatief. Deze weg is bereikbaar via de fietsbruggetjes over het kanaal.

Gewenste fietsstructuur

Bovenlokaal fietsnet

- N 34 : Nieuwpoortlaan – Duinkerkelaan – E. d'Arripelaan – L. Maskenslaan – Westhoeklaan – Kerkstraat – De Pannelaan – Stationsstraat
- N 35 : Veurnestraat (tot Adinkerklaan) - Adinkerkelaan – Elisabethlaan – Westhoeklaan
- N 368 : (Duinhoekstraat)
- N 39 : (Veurnekeiweg) vanaf N 34 tot Veurne
- N 396 (Oosthoek – Koksijde-dorp)

Lokaal fietsnet

- Westhoeklaan
- Koninginnelaan – Meeuwenlaan – Toeristenlaan – Sloepenlaan – Zeelaan – Bortierlaan/Dumontlaan – E. D'Arripelaan – Maskenslaan – Fazantenlaan – Bosduiflaan
- Astridlaan – Prins Albertlaan – K. Tegethofflaan – Brouwersstraat – A. Decoussemaekerstraat
- Koninklijke Baan
- Zeelaan - Kerkstraat
- Artiestenpad (Adinkerke – Oosthoek)
- Noordhoekstraat (Adinkerke – Oosthoek) - Svinckxweg
- Dorpsstraat – Smekaertstraat - Nieuwe weg als verbinding tussen Drie Vijvers en Maerestraat
- Langgeleedstraat
- Kerkweg – nieuwe weg langs spoorweg (door wijk Kerkweg/Heldenweg)
- Dijk Adinkerke
- Moeresteenweg
- Veldstraat – Cabourweg
- Maerestraat

Het fietsnetwerk is aangeduid op figuur B.6.

3.3.2.2 Fietsvoorzieningen

Langs secundaire wegen en lokale verbindingswegen dienen veiliger fietspaden buiten de bebouwde kom voorzien.

In verkeersgebieden met een ontwerpsnelheid van 90 en 70 km/uur dient, gezien de grote snelheidsverschillen tussen fietsers en auto's, het gebruik van vrijliggende fietspaden veralgemeend te worden, met verplicht gebruik door bromfietsen A en B. Aanbevolen minimumbreedte is 1,75 meter, met een bufferzone tussen fietspad en weg van 1,00 tot 2,50 meter met bomen of haagblokken.

Op landelijke wegen kan gemengd verkeer voorkomen.

In verblijfsgebieden met ontwerpsnelheid van 50 km/uur en minder geldt als basisprincipe dat zoveel als mogelijk wordt gestreefd naar een menging van verkeerssoorten. Het fietsverkeer moet zichtbaar zijn in het straatbeeld (conflictpresentatie). Waar het mengen gezien de verkeersdruk niet aangewezen is, wordt geopteerd voor aanliggende fietspaden van minimum 1,75 meter breedte.

In centrumgebieden en bij belangrijke publiekstrekkende functies dienen voldoende veilige en comfortabele stallingen voorzien te worden. Op plaatsen waar langdurig gestald wordt zijn overdekte stallingplaatsen aangewezen.

In de Nieuwpoortlaan-Duinkerkelaan en in de Zeelaan wordt voorgesteld enkele parkeerplaatsen in te ruilen voor fietsstallingen. Dit kan eveneens een stimulans zijn om boodschappen per fiets te doen.

3.3.3 Netwerk voor voetgangers (figuur B.7)

3.3.3.1 Netwerken

De bebouwde kommen van de kernen vormen de verblijfsgebieden voor de voetgangers. In het kader van het doortochtenbeleid worden de verkeersveiligheid en de verblijfskwaliteit verbeterd. Alle voetgangersverbindingen die voorzien zijn in goedgekeurde BPA's zullen uitgevoerd worden.

De stappende toerist komt in De Panne reeds goed aan zijn trekken. In eerste instantie heeft men de reservaten en duingebieden. De bestaande paden kunnen geoptimaliseerd worden en verder uitgebouwd. Ook dienen de verschillende gebieden met elkaar verbonden te worden. Tussen de Cabourduinen en het Westhoekreservaat wenst men een verbinding te maken voor voetgangers. In het natuurinrichtingsproject "Oosthoekduinen" worden verscheidene wandelpaden uitgebouwd.

In de toekomst wordt een wandeltraject gecreëerd in de Houtsaegerduinen juist op de grens met Koksijde.

De Dumontwijk, die een beschermd patrimonium is, wenst men uit te bouwen als een volwaardig voetgangersgebied. Momenteel wordt er veel passage waargenomen en men hoopt dit zo te behouden. Men opteert zelfs aan dit gebied een Zone 30-Statuut toe te kennen en er een parkeerverbod in te voeren.

3.3.3.2 Uitrusting

Een obstakelvrije loopzone van ten minste 1,50 meter breedte is vereist; voor rolstoelpatiënten is 1,80 meter aangewezen. Bij de herinrichting van de doortochten wordt dit principe meegenomen. Maar alle voetpaden in de bestaande straten, zeker in de centrumstraten, moeten obstakelvrij gemaakt worden.

3.3.3.3 Oversteekbaarheid

Bijzondere zorg zal besteed worden aan potentiële conflictpunten zoals oversteekplaatsen, schoolomgevingen en langs wegen waar hogere snelheden toegestaan zijn. Een minimale oversteekbreedte wordt nagestreefd: maximaal één rijstrook.

3.3.4 Netwerk voor openbaar vervoer

3.3.4.1 Netwerk

De uitbouw van een kwalitatief openbaar-vervoernet is een essentieel onderdeel van een duurzaam mobiliteitsbeleid. Enerzijds dient het een goed alternatief te bieden voor het maken van verplaatsingen per auto tussen woonzones en de diverse activiteitenzones (werken, wonen, recreatie, evenementen, ...). Anderzijds dient het ook een sociale functie te vervullen door het bieden van een basismobiliteit zodat iedereen over een minimaal vervoersaanbod beschikt.

Het huidige openbaar vervoernet is goed uitgebouwd met betrekking tot het kusttoerisme. Eëndagstoeristen kunnen gemakkelijk gebruik maken van de IC-lijn Adinkerke - Gent - Brussel-Nationaal, met daarop aansluitend de kusttram die de badsteden verbindt. Plopsaland, de belangrijkste attractiepool in de gemeente, wordt bijgevolg optimaal ontsloten met het openbaar vervoer, zowel vanuit het binnenland (trein) als vanuit de kustgemeenten (tram).

De Lijn voorziet voor deze zomer reeds enkele wijzigingen.

- een verbinding De Panne – Veurne – Ieper die met een uurfrequentie zal rijden en tijdens de zomermaanden zonder overstap te Veurne.
- De centrale overstaphalte wordt voorzien ter hoogte van de Esplanade ipv het Koning Albertplein. De buslijn 772 (Veurne – De Panne) maakt in het centrum een lus: hij rijdt de Zeelaan in, volgt de Duinkerkelelaan en rijdt terug via de Koninklijke Baan.

- 10'-frequentie van de kusttram in juli en augustus tussen Knokke en De Panne. In het voor- en naseizoen zijn reeds frequentie-aanpassingen doorgevoerd.

Opdat de P&R-parking optimaal zou functioneren en om het openbaar vervoer in het zomerseizoen te promoten dient de kusttram gedurende het zomerseizoen met een 10' – frequentie te rijden (wordt in zomer 2001 reeds gerealiseerd) en dient de capaciteit van de treinen uitgebreid te worden. Ook een optimale signalisatie van de P&R-parking is echter noodzakelijk om het succes van de P&R-parking te garanderen.

Het park Plopsaland promoot via de media reeds het openbaar vervoer door middel van gecombineerde tickets (treinbiljet/bus/tramticket + toegang Plopsaland). Bij De Lijn geldt het principe van toegang Plopsaland betalen en openbaar vervoer met Kusttram gratis.

De uitbreiding van de capaciteit van de treinen zal gerealiseerd worden door de bestaande treinen te verlengen. Bijgevolg moet een bijkomende elektrificatie uitgevoerd worden over voldoende lengte zodat het rangeren buiten het station kan gebeuren. Voor de NMBS is dit momenteel financieel niet haalbaar. Op vraag van de gemeente en AWV zal dit verder onderzocht worden.

De Lijn eist dat er voldoende ondersteunende maatregelen (zie 4.2.2.1) genomen worden opdat een vlotte doorstroming van de kusttram gegarandeerd is op de N34.

Op vandaag acht De Lijn het niet noodzakelijk dat er ter hoogte van het Vlaams Bezoekerscentrum een tramhalte aangelegd wordt. De tramhalte aan de kerk is op loopafstand gelegen. Op lange termijn kan eventueel toch de mogelijkheid bestaan om een tramhalte te voorzien indien de vraag heel groot is.

In de weekends is er ook een grote toeloop vanuit Frankrijk. Om deze bevolkingsgroep op te vangen met het openbaar vervoer dient een overleg gepleegd te worden met de Franse vervoermaatschappij en De Lijn om het aanbod vanuit Frankrijk te verbeteren naar De Panne centrum. Bijkomende onderzoek zal verricht moeten worden. Momenteel rijdt een bus vanuit Duinkerke naar het station van Adinkerke en een zomerbus naar de Esplanade.

Om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen bij de lokale bevolking zal de huidige lijnvoering van De Lijn bijgeschaafd moeten worden. Vanuit de gemeente is er de vraag om de Westhoekverkaveling beter te ontsluiten en een rechtstreekse verbinding te voorzien tussen het zuidelijk deel van Adinkerke en de kliniek van Veurne. Oudere mensen die over de vaart wonen, geraken niet tot aan de bushalte. De Panne is opgenomen in de laatste fase van de basismobiliteit. Aanpassingen aan de lijnvoering zullen dan onderzocht worden.

Tevens dient een goed uitgewerkte promotiecampagne opgesteld te worden om het gebruik van de trein, bus en tram te stimuleren zowel voor het woon-werkverkeer als voor het toeristisch verkeer.

3.3.4.2 Veiligheid en comfort

Om het openbaar vervoer te promoten is het noodzakelijk dat de halteaccommodatie veilig en comfortabel is. De bushaltes dienen uitgerust te zijn met een schuilhuisje voorzien van een infobord met uurregeling, zitbank, afvalbak, verlichting en zicht op aankomend verkeer. Op plaatsen waar veel reizigers opstappen zijn fietsstallingen, liefst overdekt, vereist. Vanuit de woonwijken kunnen kortere voetgangers- en fietspaden uitgestippeld worden naar de bushaltes. Tevens dient het fietsroutenetwerk geënt te zijn op de centrumhaltes.

3.3.4.3 Respect voor exploitatie

De Lijn wenst respect voor de exploitatie van het openbaar vervoer.

Indien er bijvoorbeeld manifestaties, zoals stoeten, braderieën, wielervedstrijden, ... plaatsvinden dienen deze vroegtijdig medegedeeld aan De Lijn en dient het stadsbestuur ervoor te zorgen dat deze zo weinig mogelijk de reiswegen belemmeren.

3.4 Maatregelen

3.4.1 Uitvoering gewenste categorisering (figuur B.8)

Overleg Provincie en naburige gemeenten

In december 2000 werd door het gemeentebestuur een bezwaarschrift ingediend omtrent de wegencategorisering van de N35. Door de provincie werd de N35 gedeeltelijk geselecteerd als secundaire weg II (van Esplanade tot N396). Maar de GBC is van oordeel dat het autoverkeer naar/afkomstig uit De Panne dient verdeeld te worden over de N34 en N35. De stad Veurne wenst eveneens de N35 volledig te selecteren als secundaire weg II. Overleg dient nog gepleegd te worden met de provincie en Veurne.

Maatregelen ter bevordering van doorstroming kusttram op N34

De Lijn pleit ervoor dat voldoende ondersteunende maatregelen genomen worden om de doorstroming van de kusttram te garanderen. Uiteindelijk wordt geopteerd om de maatregelen in fasen op te bouwen.

1^{ste} fase (korte termijn)

Daar de kusttram in de Nieuwpoortlaan-Duinkerkeaan niet in eigen bedding rijdt, wordt er geopteerd voor een toeritdosering ter hoogte van het Canadezenplein. Daar worden verkeerslichten geplaatst zodat er voorrang kan verleend worden aan de kusttram. Bij het naderen van de kusttram worden deze lichten op afstand beïnvloed, alsook de verkeerslichten op het kruispunt met de Zeelaan. Daaraan worden nog verschillende andere maatregelen gekoppeld, zoals

- linksafslaand verkeer in de Nieuwpoortlaan verbieden op het kruispunt met de Zeelaan (reeds uitgevoerd) ;
- verkeerslichten op het kruispunt Zeelaan – Nieuwpoortlaan beïnvloeden gekoppeld aan toeritdosering (reeds ingevoerd) ;
- In de Dumontwijk enkel plaatselijk verkeer toelaten ;
- Doortrekken van de eigen bedding van de kusttram (visueel afbakenen, gelijkvloers) in de Duinkerkeaan tot “De Witte Berg” ;
- laad- en loszones uitbreiden in Nieuwpoortlaan en Duinkerkeaan ;
- Het laden en lossen beperken tot een tijdspanne van 7 uur tot 10 uur (het hele jaar door) ;
- op topdagen kan de parking Koningsplein 's avonds enkel verlaten worden via de Koninklijke Baan (N35);
- gericht parkeerbeleid met randparkings en uitbreiding parking Canadezenplein (zie verder) en het uitdunnen van het aanbod in het centrum;
- handhaving parkeerbeleid ;
- bewegwijzering aanpassen thv Ster der Zee, Esplanade (zie verder) ;
- aanpassen verkeerssituatie ter hoogte van rotonde N39 – N34 ;
- signalisatie P&R-parking optimaliseren ;
- op piekmomenten politieel optreden ter hoogte van Esplanade om verkeer selectief om te leiden via Veurne of Adinkerke hetgeen neerkomt op een manuele dosering van het autoverkeer.

2^{de} fase (middellange termijn)

Het principe van de toeritdosering ter hoogte van het Canadezenplein wordt behouden met de daaraan gekoppelde maatregelen. In deze fase opteert men er zelfs voor om in de Zeelaan éénrichtingsverkeer in te voeren vanaf het Marktplaatsplein tot de Nieuwpoortlaan. Daar de Zeelaan

een belangrijke winkel- en centrumstraat is een verdere verfraaiing van het openbaar domein zeker wenselijk.

Deze maatregel ondersteunt het feit dat linksafslaand verkeer verboden is in de Nieuwpoortlaan. Bijgevolg zal in de Duinkerkeleen enkel doorgaand verkeer toegelaten worden.

Op het ogenblik dat de uitstroom opnieuw stroef verloopt met als gevolg filevorming in Duinkerkeleen, dient een politieagent op het rondpunt (Esplanade) het verkeer manueel te doseren: een stroom richting Veurne opsturen en even later het verkeer richting Adinkerke terug toe te laten.

Signalisatie i.f.v.afwikkeling autoverkeer

Ter hoogte van Ster Der Zee (gemeente Koksijde)

Het verkeer met bestemming binnenland of Frankrijk dient via de Koninklijke Prinslaan omgeleid te worden. Dit kadert in de optiek van de kamstructuur. Bijgevolg dient de signalisatie naar de E40 overzichtelijker aangeduid te worden met vermelding van de bestemmingen Brussel én Calais. De herinrichting van dit kruispunt kan die beweging beïnvloeden (reeds gerealiseerd).

Ter hoogte van De Panne

De signalisatie ter hoogte van de rotonde aan de Esplanade moet het verkeer verdelen: zij met bestemming Frankrijk worden geleid via Adinkerke naar de A18 en zij met bestemming binnenland moeten de N35-N8 volgen.

Op het kruispunt van de Koninklijke Baan (N35) met de Lindenlaan wordt het verkeer met bestemming A18 naar Veurne omgeleid.

P&R-parking en randparkings

Een duidelijke signalisatie naar de P&R-parking én naar de randparkings is van groot belang voor het weren van onnodig autoverkeer uit het centrum.

Inrichting lokale wegen

Concrete inrichtingsprincipes voor de lokale wegen zijn nog niet bepaald. Toch streeft de gemeente De Panne ernaar enkele principes op te leggen naar fietsvoorzieningen op de lokale wegen.

Lokale wegen, categorie I : aanliggende / vrijliggende fietspaden buiten de bebouwde kom

Lokale wegen, categorie II: gemengd profiel

De Duinkerkekeiweg vanaf de Muizeval richting Frankrijk is niet geschikt voor fietsers, zodat geopteerd wordt er geen fietspaden te voorzien. Mogelijke alternatieven zijn de weg ten noorden van het kanaal en de Veldstraat richting Ghyvelde.

Omwille van de verkeersveiligheid ten gevolge van de vele vrachtwagens op de Dijk Adinkerke wenst men er een dubbelrichtingsfietspad aan te leggen.

De hoofdstroom naar "De Drie Vijvers" wordt omgeleid via de Langgeleedstraat naar de Duinhoekstraat. Bijgevolg dient de weg op sommige plaatsen verbreed te worden. Op vandaag zi

3.4.2 Vrachtverkeer

Signalisatie

Met behulp van bewegwijzering kunnen de vrachtwagens zoveel mogelijk naar het hoger wegennet geleid worden. Daar dient reeds rekening mee gehouden te worden ter hoogte van Frankrijk, Veurne en Koksijde. Overleg met deze gemeenten zal gepleegd moeten worden. Om het vrachtverkeer op de Dijk te Adinkerke (N39) onder controle te houden, ten gevolge van de bevoorrading van tabak en brandstof, wordt een circulatie opgelegd. Met behulp van een

verkeersbord wordt ter hoogte van de doortocht vermeld dat enkele 100 meters verder er kan gedraaid worden op de nieuw aan te leggen rotonde (Tuinwijkstraat).

In de Nieuwpoortlaan-Duinkerelaan en in de Zeelaan wordt het laden en lossen slechts toegelaten vanaf 7 uur tot 10 uur (met behulp van signalisatie).

Opdat de truckers (met paarden) naar/van de Drie Vijvers de Langgeleedstraat volgen dient een tonnenmaatbeperking ingevoerd worden in de Dorpsstraat.

3.4.3 Afdwingen snelheidsregimes (figuur B.8)

Poorteffecten

Bij het naderen van de bebouwde kom op de secundaire wegen worden poorteffecten gecreëerd, zodat men visueel gewaarwordt dat men een ander gebied binnenrijdt. Afhankelijk van het de vooropgestelde snelheidszones zullen die poorten anders geïnterpreteerd worden bij inrichting.

Oosthoek

N35 ter hoogte van Sportcentrum (middenberm reeds gerealiseerd)

De Panne

N34 ter hoogte van Canadezenplein (dmv bestaande tramhalte als doseerpunt)

N34 ter hoogte van kerk De Panne waar tram N34 kruist

Adinkerke

N34 ter hoogte van P&R-parking (rotonde gerealiseerd)

N34 – N39 ter hoogte van Adinkerke (door rotonde net voor brug)

N39 ter hoogte van Tuinwijkstraat

Signalisatie

Aangepaste signalisatie moet onderhavig beleid ondersteunen.

Over de gewijzigde snelheidszones op de gewestwegen zal de gemeente met AWV moeten overleggen.

Beveiligen kruispunten

Ter hoogte van gevaarlijke kruispunten op de secundaire wegen wordt de snelheid herleid tot 70 km/uur of 50 km/uur. Deze kruispunten moeten zodanig ingericht worden dat de automobilisten gedwongen worden trager te rijden ten voordele van veiligheid van de automobilisten én de zwakke weggebruiker.

Te beveiligen kruispunten:	N 34	x	Dorpsstraat
		x	Stationsplein
		x	Olmendreef
			rotonde aan Esplanade (conflict tram en auto)
	N 35	x	Kerkstraat (oranje knipperlicht)
		x	Lindenlaan
	N 39	x	Tuinwijkstraat, t.h.v Souricière (aanleg rondpunt als snelheidsremmend element voor verkeer komende uit Frankrijk)

3.4.4 Verkeersveiligheid en -leefbaarheid (figuur B.8)

Kruispunten beveiligen

Veiligheidsmaatregelen zijn sterk afhankelijk van de situatie ter plekke. Voor ontwerpaanbevelingen wordt verwezen naar de studie "Fietsvoorzieningen" van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV, 1990).

- Te beveiligen kruispunten:
- N 39 t.h.v. nieuwe fietsersbrug (Maerestraat)
 - N 39 t.h.v. voetgangersbrug
 - N 35 x E. D'Arripelaan
 - N 35 x Noordhoekstraat
 - N 34 x Dorpsstraat
 - N 396 x Svinckxweg

Schoolomgevingen beveiligen

Met behulp van module 10 kunnen de volgende schoolomgevingen beveiligd worden.

- Immaculata Basisschool/Instituut (Koninklijke Baan) (gekoppeld aan herinrichting ervan)
- Gemeentelijk school Adinkerke (Dorpsstraat – N34, zone 30)

Enkele maatregelen dienen getroffen te worden in Verenigingsstraat (Gemeenschapsschool).

Doortochten

- Nieuwpoortlaan-Duinkerkeaan : eigen bedding van tram over een 100 m doortrekken van Esplanade tot Witte Berg: visueel afbakenen, gelijkvloers
laad- en loszones uitbreiden
enkele parkeerplaatsen ruilen voor fietsstallingen
- Koninklijke Baan (N35) : herinrichting + integratie groen + beveiliging school
- Stationsstraat : recent heraangelegd
- Dijk Adinkerke : herinrichting met gescheiden dubbelrichtingsfietspad + integratie groen
- Stationsplein : herinrichting met kleinschalige materialen, beperking parkeerplaatsen, integratie groenelementen

Herinrichting centrumstraten

- Zeelaan : herinrichten i.f.v. éénrichtingsverkeer en Zone 30 + integratie van groen + meer laad- en loszones + parkeerplaatsen ruilen voor fietsstallingen

Herinrichten van woonlobben

Herinrichten van woonlobben in functie van Zone 30 met vooral te ondernemen acties om de schoolomgevingen te beveiligen.

Parkeerplan

- Parkeerduur : max 4 uur deel Dynastielaan (van Esplanade tot Vermeylenlaan) zijstraten Zeedijk
Demolderlaan - Vlaanderenlaan – Toeristenlaan – Meeuwenlaan – Verenigingsstraat – Koninginnelaan – Poststraat – Brouwersstraat (+ bewonerskaart)
- max 2 uur Nieuwpoortlaan-Duinkerkeaan
eerste meters van de zijstraten van Zeelaan, Sloepenlaan
Kasteelstraat
Marktplein
Enkele plaatsen Dumontlaan en Bortierlaan in omgeving van de OLV kerk
- max 1 uur Zeelaan

Invoeren Blauwe zone : Stationsplein

Reductie parkeerplaatsen :	Zeelaan Nieuwpoortlaan-Duinkerkeleen Koninklijke Baan Dijk Adinkerke (N39) Dumontwijk (door plaatsen van boompjes en banken)
Laad- en loszones voorzien in :	Duinkerkeleen – Nieuwpoortlaan Zeelaan
Residentieel parkeren :	Dumontwijk In de zone betalend parkeren (maximum duur 4 uur) ten oosten van Zeelaan (bv. Meeuwenlaan, Poststraat, Brouwersstraat) de mogelijkheid geven bewonerskaarten te verschaffen onder de wettelijke voorwaarden
Uitbreiding parkings :	Canadezenplein (bovengronds en ondergronds (garageboxen))

3.4.5 Fietsverkeer (figuur B.9)

Voorzieningen

In functie van een veilig fietsroutenetwerk moeten nieuwe fietspaden en aanpassingen aan bestaande fietsvoorzieningen voorzien worden. Er zijn enkele grotere infrastructurele maatregelen gepland.

Nieuw te voorzien:

N 386 (Duinhoekstraat) :	aanleg vrijliggende fietspaden;
N 396 :	aanleg vrijliggende fietspaden;
N 39 :	aanleg vrijliggende fietspaden tot voetgangersbrug, aanleg dubbelrichtingsfietspad (van voetgangersbrug tot Souricière);
N 35 :	aanleg vrijliggende fietspaden vanaf de Oosthoek;
Artiestenpad :	uitbouwen van fietsroute langs Langgeleed tussen Kerkstraat en Sportlaan
De Drie Vijvers :	aanleg nieuw fietspad langs het domein "De Drie Vijvers" om Smekaertstraat met Maerestraat te verbinden;
Maerestraat :	onderzoek dient verricht naar de mogelijkheid een fietsbrug te bouwen over kanaal Duinkerke-Nieuwpoort om beide landelijke wegen te verbinden;
Wijk Kerkweg/Heldenweg :	nieuw fietsweggetje langs de spoorweg, onderzoek dient verricht naar de mogelijkheden om te onteigenen of medegebruik te verkrijgen;
N 34 :	mogelijkheid onderzoeken om de brug over het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke te verbreden voor fietsers;
Noordhoekstraat :	aanleg van een apart gelegen fietspad;
Nieuwpoortlaan :	langs Houtsagerduinen zal een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aangelegd worden

Beveiligen van lokale wegen, categorie II, voor fietsers door o.a. verkeers- en snelheidsremmende maatregelen:

Smekaertstraat, Langgeleedstraat, Moeresteenweg

Verkeersreglement aanpassen ten behoeve van fietsers toegelaten in beide richtingen in éénrichtingsstraten :

Dumontwijk (in alle straten waar de rijweg minimum 3 m breed is, bijgevolg overal, mits het parkeren vaak enkel éénzijdig toe te laten)
Koninginnelaan (mits parkeren enkel toegelaten is aan een zijde van de weg)

Beveiliging kruispunten : zie punt 3.4.4

Bij de scholen, bushaltes en de belangrijkste publiekstrekkende activiteiten zullen voldoende veilige en comfortabele fietsstallingen voorzien worden.

Bewegwijzering van de fietsroutes

Met behulp van bewegwijzering is het van belang de alternatieve fietsroute voor de Nieuwpoortlaan-Duinkerkelelaan aan te duiden.

3.4.6 Openbaar vervoer

Halteaccommodatie

De bushaltes waar veel reizigers opstappen dienen nog beter uitgerust te worden.

Netwerk

Om de verhoging van de frequentie van de kusttram tot een 10'-frequentie te garanderen, dient de doorstroming in de Nieuwpoortlaan-Duinkerkelelaan gegarandeerd te zijn. (zie vorige hoofdstukken wat betreft maatregelen)

Er dient nog onderzoek verricht te worden door de NMBS naar de haalbaarheid voor het verlengen van de treinstellen en het doortrekken van de elektrificatie van de sporen.

In kader van de basismobiliteit zal er onderzoek verricht worden door De Lijn en overleg gepleegd met de gemeente en eventueel naburige gemeenten.

3.5 Ondersteunende en flankerende maatregelen.

3.5.1 Gemeentelijke Begeleidingscommissie.

Voor de uitvoering en de opvolging van het beleidsplan wordt de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) behouden als overlegorgaan, vooral omdat de personen die het beleid in de praktijk zullen moeten waarmaken eveneens in de GBC vertegenwoordigd zijn.

3.5.2 Vervoermanagement

Een sturend beleid heeft tot doel de diverse actoren binnen economisch, maatschappelijke, onderwijs- en recreatieve functies te responsabiliseren en hen actief te betrekken bij het promoten van vervoersalternatieven voor het autosolisme. Door middel van een gericht vervoermanagement bij de scholen en diensten gevestigd in De Panne wordt het sturend mobiliteitsbeleid aldus ondersteund.

3.5.2.1 Scholen.

Verkeerseducatie

Regelmatig dient aan sensibilisering van de jeugd gedaan m.b.t. de verkeersveiligheid, het fietsgebruik, alternatieve en veilige schoolroutes.

Voor de leerlingen van het 4^{de}, 5^{de} en 6^{de} leerjaar is een pakket samengesteld bestaande uit verkeerslessen, behendigheidsparcours en een parcours met verkeersregels. Bij deze laatste twee onderdelen kunnen de leerlingen de theorie in de praktijk omzetten. Dit systeem dient verdergezet te worden en uitgebreid naar de lagere leerjaren.

De scholen zullen infoavonden organiseren om ouders en leerkrachten te sensibiliseren en te tonen hoe het anders kan. Leerkrachten worden aangemoedigd het goede voorbeeld te geven.

Schooltoezicht

Momenteel is er schooltoezicht in de omgeving van de scholen in Adinkerke zodat leerlingen/kleuters op een veilige manier de straat kunnen oversteken. Schooltoezicht remt het verkeer in de schoolomgeving en verhoogt het veiligheidsgevoel van de burger. Deze maatregelen worden verder gezet, desnoods worden meerdere mensen opgeleid tot gemachtigde opzichters.

Fietscontrole op school

Jaarlijks worden in de scholen in De Panne fietsen en bromfietsen gecontroleerd ten behoeve van hun eigen veiligheid. Dergelijke controles door politie dienen verdergezet te worden. Bij gebreken aan de fiets (licht kapot, slecht werkende remmen, ...) worden de leerlingen gedwongen deze te herstellen. Zij die een technisch goed uitgeruste fiets hebben, worden bv. met een kleine attentie (sticker, reep chocolade, ...) beloond.

Schoolvervoerplan

Module 10 legt de scholen op om een schoolvervoerplan op te stellen in samenwerking tussen scholen, ouderverenigingen en het gemeentebestuur. Dit omvat een onderzoek dat zicht geeft op de huidige verplaatsingen, een actieplan dat maatregelen bevat op vlak van vervoersvraagbeheersing en een evaluatie waarin de impact van de maatregelen in kaart wordt gebracht en waarna bijsturing kan volgen.

Op korte termijn zal een overleg georganiseerd worden tussen de gemeente en de scholen.

Campagnes

Om het fietsgebruik, het te voet gaan en eventueel carpoolen te bevorderen zullen bepaalde acties georganiseerd worden door de scholen en ook in samenwerking met de gemeente:

- fietspoolen, waarbij leerlingen in groepen naar school fietsen met een begeleider
- in groep onder begeleiding naar school te voet
- carpoolen
- spaaracties
- ...

3.5.2.2 Bedrijfswereld

De gemeente zal informatie geven over wettelijke vergoedingen en nodige voorzieningen om het fietsgebruik te stimuleren in het woon-werkverkeer aan bedrijven, horecazaken en handelaars.

3.5.2.3 Toerisme

Door de gemeente/De Lijn/NMBS zullen allerlei campagnes opgestart worden om het openbaar vervoer te promoten i.v.m. toeristische attracties.

De Lijn verkoopt een pluskaart voor Plopsaland : toegangkaart + vervoer De Lijn heen en terug inbegrepen. Voor Plopsaland komt het erop neer dat de toegang tot Plopsaland wordt betaald en dat het vervoer met de Kusttram gratis is, ongeacht van waar men vertrekt.

Het Vlaams Bezoekerscentrum "De Nachtegaal" speelt in op de groepen. Ze stimuleren hen via promotieacties het openbaar vervoer te gebruiken.

3.5.3 Onderhoud

Ten aanzien van de fietsers moet het onderhoud van de fietspaden nauwgezet gevolgd worden en bij ijsel dienen deze ook bestrooid te worden.

3.5.4 Tarifiering

3.5.4.1 Openbaar vervoer

Door het Vlaamse gewest kunnen alle 65-plussers gratis met het openbaar vervoer reizen. In het kader van het “Derde-betalerssysteem” zal de gemeente De Panne nagaan welke tegemoetkomingen men nog kan doen voor openbaar vervoerverplaatsingen van haar inwoners op eigen grondgebied.

Momenteel is het gemeentebestuur op zoek naar een voordelig systeem voor de jeugd van De Panne en Adinkerke.

Door de De Lijn worden Buzzy-passen aan jongeren (- 25 jaar) uitgereikt en vervangt de huidige schoolabonnementen.

Door De Lijn worden pluskaarten verschaft voor Plopsaland: toegangkaart betalen en openbaar vervoer heen en terug inbegrepen. Dit systeem wordt verdergezet en doorgetrokken naar het Vlaams Bezoekerscentrum (vooral voor groepen).

Door de NMBS dient de uitgifte van gecombineerde tickets (toegang Plopsaland en treinticket) verdergezet te worden.

3.5.4.2 Parkeren

Om het gebruik van de randparkings te stimuleren wordt geopteerd een marginaal klein forfaitaire bedrag te vragen (bijvoorbeeld 1 Euro/dag), terwijl het in het centrum het parkeren betalen 1 Euro/uur bedraagt.

De Lijn werkt een systeem uit in verband met het parkeerticket gecombineerd met het tramticket om bezoekers van Plopsaland te weren op de P&R-parking.

In de Dumontwijk wordt geopteerd er bewonersparkeren in te voeren met behulp van een kaart.

3.5.5 Informatie en promotie

Informatie wordt aan de bevolking doorgegeven via een gemeentelijk informatieblad, zoals bv. :

- uurregeling van De Lijn en NMBS, evenals wijzigingen door werken of aanpassingen aan het aanbod openbaar vervoer
- algemene informatie over mobiliteitsplan, de doelstellingen en de genomen acties
- aankondigen van campagnes (bv. fietscampagne, ...)

Op de gemeentelijke website kan dezelfde informatie terug te vinden zijn. De nodige links kunnen ingebouwd ter bevordering van het gebruik van alternatieve vervoermodi, zoals De Lijn, NMBS,

Informatie wordt doorgegeven op wijkraden. Voorstellen, genomen in het actieprogramma van het mobiliteitsplan De Panne, zullen op de wijkraden voorgelegd en besproken worden.

Met behulp van een folder zal het nieuw ingevoerde parkeerbeleid in De Panne bekend gemaakt worden die verspreid wordt naar de bewoners van De Panne en in de toeristenbureaus.

Infolders in verschillende talen verspreiden in toeristenbureaus (zowel in de Panne als in andere gemeenten) en in het gemeentehuis, reclame maken op regionale en nationale zenders (radio, televisie) in verband met

- promotie P&R-parking en randparkings
- campagnes openbaar vervoer in De Panne voor ééndagstoeristen
- campagnes van Plopsaland (stimuleren openbaar vervoer)
- stadsplan met fiets- en wandelroutes

Folders in 4 talen verspreiden door promoteam van De Lijn en aanvullend door het gemeentebestuur aan automobilisten in de De Pannelaan op het ogenblik er file ontstaat om hen kennis te laten maken met de P&R-parking.

3.5.6 Signalisatie

Een duidelijke en samenhangende signalisatie ondersteunt de gewenste wegenstructuur en zorgt voor een optimaler gebruik van het wegennet door het verkeer langsheen de gewenste routes naar bepaalde bestemmingen te leiden.

3.5.6.1 Afwikkeling autoverkeer

- A18 : bewegwijzering naar De Panne via Adinkerke (N34) en Veurne (N35)
- N 8 : bewegwijzering naar De Panne via N35
- Ronde Esplanade : bewegwijzering zodat verkeer naar A18 richting Calais geleid wordt over Adinkerke (N34)
bewegwijzering zodat verkeer naar A18 richting Brussel geleid wordt via Veurne (N35-N8)
- Lindenlaan : bewegwijzering naar A18 via Veurne (N35-N8)
- Oosthoek : bewegwijzering naar Veurne verloopt via N35 (Veurne)
- Ster Der Zee : bewegwijzering naar A18 (Calais en Brussel) via Koninklijke Prinslaan naar N8

3.5.6.2 Afbakening bebouwde kom en snelheidszones

De grenzen van de bebouwde kom moeten nader bepaald worden. Eenmaal de afbakening gebeurd is, kan de inplanting van de signalisatie op punt gesteld worden (samenspraak met AWV).

Door de gemeente zullen de Zone 30 gebieden afgebakend worden.

In Dumontwijk is enkel plaatselijk verkeer toegelaten.

3.5.6.3 Fietsers

Er dient ook een bewegwijzering voor fietsers uitgewerkt te worden die gericht is op optimale en aangename fietsroutes, zoals die worden voorgesteld in het fietsplan.

3.5.6.4 Parkeerbeleid

- Nieuw signalisatieplan opstellen voor de P&R-parking:
 - Nieuwe opmaak van de signalisatieborden.
Vermelden van P&R De Panne in plaats van P&R Adinkerke. Ook bleesbaar maken voor buitenlandse toeristen.
 - Duidelijke inplanting van de signalisatieborden op de verschillende invalswegen, zeker komende van Frankrijk.
- Op invalswegen signalisatie opstellen naar de randparkings met behulp van elektronische borden die op bepaalde ogenblikken opflikkeren.

3.5.7 Handhavingsbeleid

Door middel van handhaving wordt het gevoerde mobiliteitsbeleid van de gemeente ondersteund. Dit handhavingsbeleid dient gericht te worden op 4 elementen binnen het beleidsplan:

- snelheidsregimes
- het foutief parkeren , het niet respecteren van parkeerdurbeperking
- nazicht en controle van bepaalde gevoerde campagnes
- respect voor de exploitatie van het openbaar vervoer

Opdat de gevoerde acties, zoals bijvoorbeeld een campagne rond fietslichten, geslaagd zijn, dienen door de politie controles uitgevoerd te worden.

4 Actieprogramma

In de volgende tabel wordt een overzicht gegeven van de te nemen acties om het gewenste mobiliteitsbeleid te realiseren. De actiepunten zijn opgesplitst naar werkdomein.

Daarbij is een financiële raming opgenomen van het actieprogramma. De raming die hier opgesteld is, is echter enkel indicatief en moet voor bepaalde concrete projecten bijgesteld worden tijdens de ontwerpfase ervan.

Het korte-termijn actieprogramma geldt voor de periode 2001 - 2003;
Het middellange-termijn actieprogramma geldt voor de periode 2004 - 2006;
Het lange-termijn actieprogramma geldt voor de periode na 2006.

Bij sommige acties wordt een verwijzing gemaakt naar een reeds erboven vermelde actie, waar deze laatste actie een onderdeel is. De kostprijs van deze actie wordt niet opnieuw geraamd (aangeduid met * in de kolom van kostprijs).

Actie	Deelactie	Verantwoordelijke	Timing	Kostprijs in mio BEF	
RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN					
1.	Woonuitbreidingen vrije sector	a. Verkaveling Kerkweg/Heldenweg : woningen bouwen en wegenis aanleggen	Private bouwonderneming	KT	Privaat
		b. Verkaveling Velstraat/Duinkerkekeiweg/Achternveld : woningen bouwen en wegenis aanleggen	Private bouwonderneming	KT	Privaat
2.	Woonuitbreidingen sociale sector	a. Bouwen van huurwoningen op de Oosthoek	Gemeente De Panne	2005	60
		b. Bouwen van service-flats in Ollevierlaan	Gemeente De Panne	2002	67
		c. Bouwen van woningen en wegenis aanleggen in Noordhoekstraat	Gemeente De Panne	LT	Nog niet gekend
3.	Toeristische zone verdichten	a. Ten behoeve van eigen bevolking in wijk Nieuwpoortlaan	Gemeente De Panne	LT	2
		b. Ten behoeve van tweede verblijven en huurwoningen	Gemeente De Panne	LT	1
4.	Uitbreidingen Plopsaland	a. Aanleg bijkomende parking	Plopsaland	Reeds uitgevoerd	privaat
		b. Bouwen van theaterzaal	Plopsaland	2005	
		c. Bouwen van hotel	Plopsaland	LT	
		d. Uitbreiden van het park in westelijke richting	Plopsaland	LT	
5.	Opstarten natuurinrichtingsproject "Oosthoekduinen"		Vlaamse Landmaatschappij	2002-2006	43
6.	Opmaak Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan		Gemeente De Panne	KT	2

Actie	Deelactie	Verantwoordelijke	Timing	Kostprijs in mio BEF
AANBOD VERKEERSSTRUCTUUR EN VERPLAATSINGSMOGELIJKHEDEN				
A. Verkeersveiligheid - leefbaarheid				
1. Maatregelen De Panne	a. Gedeeltelijk doortrekken van eigen bedding kusttram in Duinkerkelaan tot "Witte Berg"	Gemeente De Panne / AWV	KT	2,5
	b. Toeritdosering invoeren t.h.v. Canadezenplein	Gemeente De Panne / AWV / De Lijn	Reeds uitgevoerd	-
	c. Poorteffect creëren t.h.v. Canadezenplein (zie A.1.b)	Gemeente De Panne / AWV	KT	*
	d. Herinrichten kruispunt Zeelaan – Nieuwpoortlaan (linksafslaand verkeer verbieden in Nieuwpoortlaan)	Gemeente De Panne / AWV	KT	0,1
	e. Herinrichten Zeelaan i.f.v. het invoeren éénrichtingsverkeer tussen Marktplein en Nieuwpoortlaan, integratie groen, laad- en loszones, fietsstallingen, Zone 30	Gemeente De Panne	LT	100
	f. Uitbreiden laad en los-zones in Nieuwpoortlaan-Duinkerkelaan	Gemeente De Panne	KT	0,3
	g. Beperking laden en lossen invoeren in Nieuwpoortlaan-Duinkerkelaan en Zeelaan (tsn 7 - 10 uur)	Gemeente De Panne	2002	-
	h. Signalisatie op gewestwegen	Gemeente De Panne / AWV	Reeds gedeeltelijk uitgevoerd	-
	i. Dumontwijk inrichten als Zone 30 (zie ook B.1.e en B.3.a)	Gemeente De Panne	2002	*
	j. Beveiligen rotonde aan Esplanade	Gemeente De Panne / AWV	Reeds uitgevoerd	-
	k. Herinrichten Koninklijke Baan	Gemeente De Panne / AWV	LT	?
	l. Beveiligen schoolomgeving Immaculata Basisschool/Instituut (module 10) (zie ook A.1.k en m)	Gemeente De Panne / AWV / scholen	2003	*
	m. Herinrichten Lindenlaan	Gemeente De Panne	2003	15

Actie	Deelactie	Verantwoordelijke	Timing	Kostprijs in mio BEF
2. Maatregelen Adinkerke	n. Beveiligen kruispunt Koninklijke Baan – Lindenlaan (zie (A.1.m))	Gemeente De Panne / AWV	2003	*
	o. Beveiligen kruispunt Veurnestraat – Kerkstraat	Gemeente De Panne / AWV	KT	0,5
	p. Verkeersveilige maatregelen in Vereningsstraat ter beveiliging schoolomgeving	Gemeente De Panne	KT	0,5
	q. Beveiligen kruispunt Kerkstraat – Olmendreef	Gemeente De Panne / AWV	2002	8
	r. Inrichting woonlobben als Zone 30	Gemeente De Panne	2002	0,5
	a. Herinrichten doortocht Dijk Adinkerke (dubbelrichtingsfietspad, integratie groen, beveiliging kruispunten)	Gemeente De Panne / AWV	2003	60
	b. Aanleg rotonde t.h.v. "Souricièrel"	Gemeente De Panne / AWV	2003	10
	c. Signalisatie circulatie vrachtwagens Dijk Adinkerke (gekoppeld aan A.2.b)	Gemeente De Panne / AWV	2003	0,03
	d. Beveiligen schoolomgeving Gemeentelijk school Adinkerke (module 10) (zie ook A.2.e)	Gemeente De Panne / AWV / scholen	2003	2
	e. Beveiligen kruispunt Stationsstraat – Dorpsstraat	Gemeente De Panne / AWV	LT	?
	f. Herinrichting Stationsplein + beveiliging kruispunt met Stationsstraat	Gemeente De Panne / AWV	LT	15
	g. Inrichting woonlobben als Zone 30	Gemeente De Panne	2002	0,5
	h. Invoeren van tonnenmaatbeperking in Dorpsstraat	Gemeente De Panne	2002	0,1
	B. Parkeerbeleid			

Actie	Deelactie	Verantwoordelijke	Timing	Kostprijs in mio BEF
1. Reductie aantal parkeerplaatsen	a. Herinrichten Zeelaan (éénrichtingsverkeer + meer laad- en loszones + fietsstallingen integreren) (zie A.1.e)	Gemeente De Panne	LT	*
	b. Laad- en loszones uitbreiden in Nieuwpoortlaan-Duinkerkeleen + parkeerplaatsen ruilen voor fietsstallingen (zie A.1.f)	Gemeente De Panne	KT	*
	c. Herinrichting Koninklijke Baan (zie A.1.l)	Gemeente De Panne / AWV	LT	*
	d. Herinrichting Dijk Adinkerke (zie A.2.a)	Gemeente De Panne / AWV	2003	*
	e. Plaatsen van banken en boompjes in Dumontwijk (ten behoeve van residentieel parkeren)	Gemeente De Panne	Vanaf 2002	1
2. Invoeren "blauwe zone"	a. Op het Stationsplein, Lindenlaan, Wilgenpad	Gemeente De Panne	2002	0,1
3. Invoeren "residentieel parkeren"	a. In de Dumontwijk (reglementering), (zie ook A.1.i en B.1.f)	Gemeente De Panne	2003	0,1
	b. Verschaffen bewonerskaart in zone betalend parkeren ten oosten van Zeelaan	Gemeente De Panne	2003	
4. Invoeren parkeerdurbeperking	a. Duur van parkeermeters wijzigen in Nieuwpoortlaan-Duinkerkeleen Zeelaan Demolderlaan	Gemeente De Panne	2002	0,3
	b. Parkeermeters plaatsen in Vlaanderenlaan – Meeuwenlaan – Verenigingsstraat – Koninginnelaan – Toeristenlaan – Poststraat – Brouwersstraat – Kerkstraat – Dumontlaan/Bortierlaan (in omgeving van kerk)	Gemeente De Panne	Vanaf 2002	1,5
5. Uitbreiding parkings	a. Bovengronds (rotatie) en ondergronds (garageboxen) uitbreiden van de parking op het Canadezenplein	Gemeente De Panne / privé initiatief	2004	10 + privaat

Actie	Deelactie	Verantwoordelijke	Timing	Kostprijs in mio BEF
6. Beperking duur laden en lossen invoeren	a. In Zeelaan , Duinkerkeleen-Nieuwpoortlaan (zie A.1.g)	Gemeente De Panne	2002	*
C. Fietsroutenetwerk				
1. Uitbouw bovenlokaal fietsnet	a. Aanleg vrijliggende fietspaden langs Duinhoekstraat (N386)	Gemeente De Panne / AWV / provincie	MLT	50
	b. Aanleg vrijliggende fietspaden langs Veurnekeiweg (N39) tot voetgangersbrug	Gemeente De Panne / AWV / provincie	LT	60
	c. Aanleg vrijliggende fietspaden langs Veurnestraat (N35) op deel Oosthoek – Veurne	Gemeente De Panne / AWV / provincie	2004	40
	d. Betere uitbouw van brug over kanaal Nieuwpoort-Duinkerke	Gemeente De Panne / AWV / AWZ	LT	?
	e. Aanleg vrijliggende fietspaden langs Koksijdeweg (N396)	Gemeente De Panne / AWV	LT	?
	f. Aanleg vrijliggend dubbelrichtingsfietspad in Nieuwpoortlaan thv Houtsaegerduinen	Gemeente De Panne / AWV	MLT	10
2. Uitbouw lokaal fietsnet	a. Aanleg vrijliggend dubbelrichtingsfietspad op Dijk Adinkerke tussen voetgangersbrug en "Muizeval" (zie A.2.a)	Gemeente De Panne / AWV	2003	*
	b. Aanleg apart gelegen fietspad in Noordhoekstraat	Gemeente De Panne	LT	?
	c. Aanleg nieuw fietspad langs domein "De Drie Vijvers"	Gemeente De Panne	LT	1
	d. Aanleg fietspad langs Artiesterpad	Gemeente De Panne / Aminal / VLM	LT	2 + ?
	e. Aanleg brug over kanaal Nieuwpoort-Duinkerke ter hoogte van Maerestraat	Gemeente De Panne / VLM	LT	7,2
	f. Aanleg fietsweggetje langs spoorweg	Gemeente De Panne	MLT	0,5

Actie	Deelactie	Verantwoordelijke	Timing	Kostprijs in mio BEF
	g. Beveiligen van Langgeleedstraat Moeresteenweg Smekaertstraat	Gemeente De Panne	MLT	2
4. Beveiligen oversteekpunten en gevaarlijke kruispunten	a. N 39 ter hoogte van nieuwe fietsersbrug (Maerestraat) (zie C.2.e)	Gemeente De Panne / AWV	LT	*
	b. N 39 ter hoogte van voetgangersbrug (zie ook A.2.a)	Gemeente De Panne / AWV	2003	*
	c. N 35 ter hoogte van E. D'Arripelaan (zie ook A.1.l)	Gemeente De Panne / AWV	MLT	*
	d. N 35 ter hoogte van Noordhoekstraat	Gemeente De Panne / AWV	MLT	2
	e. N 34 ter hoogte van Dorpsstraat (zie A.2.e)	Gemeente De Panne / AWV	LT	*
	f. N 396 ter hoogte van Svinckxweg	Gemeente De Panne / AWV	MLT	2
5. Fietsstallingen optimaliseren		Gemeente De Panne	KT	0,3
6. Reglementering invoeren in éénrichtingsstraten zodat fietsen in beide richtingen toegelaten is	a. In Dumontwijk en Koninginnelaan	Gemeente De Panne	2002	0,1
D. Openbaar -vervoernet				
1. Doorstroming openbaar vervoer	a. Toeritdosering ter hoogte van Canadezenplein (zie A.1.b)	Gemeente De Panne / AWV / De Lijn	Reeds uitgevoerd	*
	b. Parking Koningsplein op topdagen enkel verlaten via N35	Gemeente De Panne	2004	0,1

Actie	Deelactie	Verantwoordelijke	Timing	Kostprijs in mio BEF
	c. Politieeel optreden op topdagen om verkeer bij te sturen op rotonde Esplanade	Politie De Panne	In uitvoering	
2. Halteaccommodatie verbeteren	a. Oudere bushaltes beter inrichten	Gemeente De Panne / De Lijn	KT	Privaat
	b. Overstaphalte thv Esplanade uitbouwen	Gemeente De Panne / De Lijn	MLT	2,5
3. Frequentie opdrijven van kusttram		De Lijn	Reeds uitgevoerd	-
4. Capaciteit van de treinen verhogen	a. Verdere elektrificatie uitvoeren op spoor 1	NMBS	?	Nog niet gekend

ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN

1. Vervoermanagement	a. Sensibilisering scholieren (pakket)	Politie De Panne / scholen	KT – MLT – LT (sinds 2001)	1
	b. Schooltoezicht	Gemeente De Panne	KT – MLT – LT (reeds in voege)	
	c. Fietscontroles op scholen	Politie De Panne	KT – MLT – LT (reeds in voege)	
	d. Opmaak schoolvervoerplannen (module 10)	Gemeente De Panne / scholen	MLT	
	e. Opstarten campagnes inzake fietsgebruik, openbaar vervoer, carpoolen (algemeen)	Gemeente De Panne	KT – MLT - LT	Afh. van camp
	f. Opstarten van acties om openbaar vervoer te promoten i.f.v. toeristische attracties	Gemeente De Panne / De Lijn / NMBS	KT – MLT – LT (reeds in voege)	Afh. van actie

Actie	Deelactie	Verantwoordelijke	Timing	Kostprijs in mio BEF
2. Onderhoud van fietspaden		Gemeente De Panne / AWV	KT – MLT – LT (reeds in voege)	
3. Tarifiering openbaar vervoer	a. Tegemoetkoming voor eigen bevolking	Gemeente De Panne	MLT	0,75
	b. Verkopen van gecombineerde tickets voor toeristische attracties	De Lijn / NMBS	KT – MLT - LT	-
4. Tarifiering parkeren	a. Betaalautomaten invoeren in bijkomende straten van betalend parkeren (zie B.4)	Gemeente De Panne	2003	*
	b. Betaalautomaten aanpassen aan nieuwe tarief (zie B.4)	Gemeente De Panne	2002	*
5. Informatie	a. Informatie doorspelen in gemeentelijk blaadje m.b.t. Uurregeling bussen en treinen, en eventuele wijzigingen Mobiliteitsplan, doelstellingen en acties Campagnes	Gemeente De Panne	2002	In gewone dienst
	b. Website aanvullen i.f.v. mobiliteitsplan en links naar De Lijn en NMBS	Gemeente De Panne	2002	In gewone dienst
	c. Folders verspreiden met nieuw parkeerbeleid naar bevolking en toeristenbureaus	Gemeente De Panne	2002	Privé
	d. Informatie en voorstellen tot acties doorgeven op wijkraden	Gemeente De Panne	KT – MLT - LT	In gewone dienst
	e. Infolders (algemeen, campagnes, P&R, ...) verspreiden in toeristische bureaus, in gemeente, regionale zender, op straat	Gemeente De Panne	KT – MLT - LT	
4. Signalisatie verkeersstructuur	a. Afwikkeling autoverkeer	Gemeente De Panne / AWV	Deels uitgevoerd	
	b. Bebouwde kom en snelheidszones	Gemeente De Panne / AWV	KT	

Actie	Deelactie	Verantwoordelijke	Timing	Kostprijs in mio BEF
5. Handhavingsbeleid	c. Fietsroutesignalisatie	Gemeente De Panne / AWV / provincie	KT	1
	d. P&R-parking en randparkings	Gemeente De Panne / AWV / De Lijn	KT	
	a. Snelheidszones	Politie De Panne	KT – MLT - LT	-
	b. Parkeercontroles	Politie De Panne	KT – MLT - LT	
	c. Nazicht en controle van bepaald gevoerde campagnes	Politie De Panne	KT – MLT - LT	
d. Respect voor exploitatie openbaar vervoer	Gemeente De Panne / AWV	KT – MLT - LT		

Overzicht Kostenramingen

	Verantwoordelijke	Kostprijs in mio BEF
KORTE TERMIJN ACTIES		
Ruimtelijke ontwikkelingen	Gemeente De Panne	69
	VLM	43
Aanbod verkeersstructuur en verplaatsingsmogelijkheden	Gemeente De Panne	20,3
	Gemeente De Panne / AWV	75,13
Ondersteunende en flankerende maatregelen	Gemeente De Panne	1
	Gemeente De Panne / AWV	1
MIDDELLANGE TERMIJN ACTIES		
Ruimtelijke ontwikkelingen	Gemeente De Panne	60
Aanbod verkeersstructuur en verplaatsingsmogelijkheden	Gemeente De Panne	12,6
	Gemeente De Panne / AWV	104
	Gemeente De Panne / De Lijn	2,5
Ondersteunende en flankerende maatregelen	Gemeente De Panne	0,75
LANGE TERMIJN ACTIES		
Ruimtelijke ontwikkelingen	Gemeente De Panne	3
Aanbod verkeersstructuur en verplaatsingsmogelijkheden	Gemeente De Panne	110,2
	Gemeente De Panne / AWV	75

5 Organisatie

De implementatie van het hier voorgestelde actieprogramma en het nog verder wegwerken van het beperkt aantal resterende accentverschillen in de visie van de verschillende actoren, kan slechts mits de uitbouw van een krachtig mobiliteitsbeleid zowel op niveau van de gemeente als op niveau van de andere actoren waarbij een permanent overleg cruciaal is. Enerzijds biedt het convenantenbeleid hier een aantal instrumenten in de vorm van bijaktes. Anderzijds lijkt het nodig dat vooral de gemeente de motor dient te zijn tot de implementatie van de hier voorgestelde actieprogramma's via de realisatie van de maatregelen waarvoor zij zelf bevoegd is en de verdere motivatie en coördinatie van de vereiste maatregelen die het Vlaams Gewest, De Lijn, NMBS en Provincie dienen door te voeren.

Ook voor het mobiliteitsplan De Panne worden bijakten en projectbijakten afgesloten om het actieprogramma stelselmatig te realiseren.

Aan elk moederconvenant kunnen immers drie soorten bijakten worden gekoppeld:

- Bijakte 1 : ondersteuning van strategische planningsactiviteiten
- Bijakte 19 : ondersteuning van strategische planningsactiviteiten voor een gewestweg met bovenlokale of regionale bindingsfunctie
- Projectbijakte infrastructuur en/of openbaar vervoer : opgebouwd uit verschillende modules

A. Modules voor uitwerking van het beleidsplan autoverkeer

- Module 3 : herinrichting van doortochten
- Module 10 : subsidiëring van de herinrichting van de schoolomgevingen
- Module 16 : herinrichting van wegvakken die niet als doortocht kunnen beschouwd worden
- Module 18 : herinrichting van singuliere punten en oversteekplaatsen buiten de bebouwde kom
- Module 4 : wegverlichting in doortochten
- Module 17 : wegverlichting van kruispunten en wegvakken die niet als doortocht kunnen beschouwd worden

B. Modules voor realisatie van het fietsroutenetwerk

- Module 11 : aanleg van nieuwe verbindende fietspaden langs gewestwegen
- Module 12 : aanleg van nieuwe, afzonderlijk liggende verbindende fietspaden langs gemeentewegen- of provinciewegen
- Module 13 : subsidiëring van nieuwe verbindende fietspaden langs gewestwegen
- Module 10 : subsidiëring van de herinrichting van de schoolomgevingen
- Module 3 : herinrichting van doortochten
- Module 4 : wegverlichting in de doortochten
- Module 17 : wegverlichting van kruispunten en wegvakken die niet als doortocht kunnen beschouwd worden

C. Modules voor de uitvoering van het openbaar-vervoerplan

- Module 7 : informatieverschaffing over het openbaar vervoer
- Module 9 : verhoging van het openbaar vervoeraanbod
- Module 10 : subsidiëring van de herinrichting van de schoolomgevingen

6 Evaluatiemethode

6.1 Doel van de evaluatie

De algemene doelstelling van een evaluatie is het meten van de resultaten en effecten van de genomen maatregelen en de vergelijking van deze met de gestelde objectieven.

6.2 Evaluatie

6.2.1 Verkeersveiligheidsaspecten

De verbetering van kruispunten op de N 34, N35 en N39 en een aantal gemeentewegen moet een positieve invloed hebben op de verkeersveiligheid.

Evaluatiemethode

Opgvolging evolutie verkeersongevallen naar aantallen en aard van de ongevallen in relatie tot de aanpassingen en verbeteringen aan de infrastructuur, met als referentie de ongevallencijfers van de laatste jaren, GIS en het subjectief onveiligheidsgevoel.

Uitvoering: gemeente.

6.2.2 Veiligheid en gebruik van de fietspaden.

De beveiliging van fietspaden langs de gewestwegen wordt voorzien langs de Duinhoekstraat, Veurnestraat (N35), Veurnekeiweg (N39) en Koksijdeweg (N396).

Evaluatiemethode

De eventuele toename van het fietsgebruik wordt getoetst aan de cijfers van de Volkstelling 1991 en scholenenquête 2000.

Vergelijking van de ongevallencijfers zal aantonen of de veiligheid is toegenomen.

Uitvoering: gemeente.

6.2.3 Verkeersleefbaarheid

De globale aanpak van de verkeersleefbaarheid moet vooral in De Panne en Adinkerke positieve effecten genereren: lagere snelheden, een veiliger gevoel bij de voetgangers en fietsers.

Evaluatiemethode

De rijnsnelheden zijn meetbaar. Vóór en na de infrastructurele ingrepen (herinrichting centrumstraten, doortochten) worden snelheidsmetingen gedaan en met regelmaat herhaald.

Uitvoering: gemeente.

6.2.4 Schoolomgevingen

Schoolomgevingen worden beveiligd en in een aantal gevallen mee opgenomen in maatregelen inzake verkeersleefbaarheid (herinrichting centrumstraten, doortochten, module 10).

Evaluatiemethode

Met de schooldirecties wordt minstens éénmaal per jaar samengekomen ter bespreking van de veiligheid in de schoolomgeving.

Uitvoering: gemeente.

6.2.5 Parkeerbeleid

In De Panne wordt een parkeerbeleid ontwikkeld, waarbij het beperkt parkeren uitgebreid wordt in het centrum. Het aanbod aan parkeerplaatsen wordt tevens verminderd bij de herinrichting van centrumstraten/doortochten.

Evaluatiemethode

Na beëindiging van de werken, worden parkeertellingen georganiseerd, waarbij de parkeerduur wordt opgetekend gedurende een gewone weekdag. Dit wordt om de 3 jaar herhaald.

Op basis van de resultaten worden zonodig voorstellen gedaan om het beleid bij te sturen. Als referentie parkeeronderzoek 1986.

Uitvoering: gemeente.

6.2.6 Evolutie van het wegverkeer

Opvolging evolutie wegverkeer op de hoofdwegen, primaire en secundaire wegen.

Evaluatiemethode

Tellingen worden georganiseerd door AWV op de gewestwegen en door de gemeente op de gemeentewegen, secundaire wegen I en II. Een evaluatie met referentie tellingen 1998/9

gebeurt tenminste om de drie jaar.

Uitvoering : AWV en gemeente De Panne

6.2.7 Gebruik van het openbaar vervoer

Het gebruik van de bestaande lijnen evolueren. In principe moet het openbaar vervoer er op vooruit gaan als resultaat van onderhavig plan en de flankerende sensibilisering.

Evaluatiemethode

- aanleveren van reizigersgegevens via prodatagegevens en abonnementen (kaarten- en abonnementenverkoop) op basis van beschikbare beheersinformatie De lijn

- jaarlijkse evaluatie van de kusttram in de openbaar vervoerscommissie

- H/B-enquêtes kunnen niet jaarlijks voorzien worden door De Lijn, maar kunnen toch nuttige informatie verschaffen.

Aan de hand hiervan kan de evolutie bekeken worden van het gebruik met als referentie volkstelling 1991, H/B-onderzoeken 1998-1999 en evaluatie kusttram.

De evaluatie van de doorstroming van de kusttram is ook een belangrijk aspect. Hoe efficiënt zijn de doorgevoerde maatregelen (als referentie de vertragingstabellen van 1999)?

Uitvoering : De Lijn

6.2.8 Evolutie vervoerwijzekeuze

Het stimuleren van het gebruik van andere vervoerswijzen dan de auto is de doelstelling van het mobiliteitsbeleid. Op gemeentelijk niveau wordt ingewerkt op het woon-werk- en woon-schoolverkeer en de korte verplaatsingen.

Evaluatiemethode

Opvolging vervoerwijzekeuze woon-school- en woon-werkverkeer middels enquête om de vijf jaar, met als referentie de volkstelling 1991, de scholenenquête van 2000 en de werkenenquête 1998. .

Opvolging evolutie parkeergedrag door parkeeronderzoek in het centrum van De Panne; te herhalen om de 3 jaar.

Uitvoering : gemeente De Panne

7 Figuren

8 Verslagen
