

Verbreden en verdiepen Mobiliteitsplan De Panne

VERKENNINGSNOTA

Versie RMC

Gemeente De Panne
Zeelaan 21
8660 De Panne

Sweco Belgium nv
Gent, augustus 2018

Verantwoording

Titel : Verbreden en verdiepen Mobiliteitsplan De Panne
Subtitel : VERKENNINGSNOTA
Projectnummer : 26830002
Referentienummer : 26830002-01
Revisie : 03
Datum : augustus 2018

Auteur(s) : Jonas De Temmerman, Veerle Duportail
E-mail adres : veerle.duportail@swecobelgium.be
Gecontroleerd door : Els Verdurmen
Paraaf gecontroleerd :
Goedgekeurd door : Griet Van Waes
Paraaf goedgekeurd :
Contact : Sweco Belgium nv
Elfjulistraat 43
B-9000 Gent
T +32 9 241 59 20
gent@swecobelgium.be
www.swecobelgium.be

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	5
1.1	Aanleiding tot opmaak van het plan.....	5
1.2	Kadering binnen de mobiliteitsplanning	5
1.3	Globale uitkomst van de sneltoets	5
1.4	Opzet van het rapport	6
1.5	Samenstelling van de GBC.....	7
1.6	Participatietraject	8
2	OVERZICHT WIJZIGINGEN PLANNINGSCONTEXT	9
2.1	Algemeen overzicht	9
2.2	Ruimtelijke plannen en projecten.....	10
2.2.1	Vlaamse (gewestelijke) ruimtelijke plannen.....	10
2.2.2	Provinciale (regionale) ruimtelijke plannen	10
2.2.3	Gemeentelijke (lokale) ruimtelijke plannen	13
2.3	Verkeerskundige plannen en projecten	17
2.3.1	Vlaamse (gewestelijke) verkeerskundige plannen.....	17
2.3.2	Provinciale (regionale) verkeerskundige plannen.....	22
2.3.3	Gemeentelijke (lokale) verkeerskundige plannen.....	25
2.4	Uitgevoerde acties en geplande verkeerskundige projecten	28
2.4.1	Schoolvervoerplannen – aanvullende infrastructurele aanbevelingen	28
2.4.2	Herinrichting N386 Duinhoekstraat	29
2.4.3	Herinrichting N35 Veurnestraat	29
2.4.4	Andere relevante ruimtelijke ontwikkelingen.....	29
3	CONCRETISERING PER THEMA	31
3.1	Inleiding	31
3.2	THEMA 1 Impact ruimtelijke ontwikkelingen.....	33
3.2.1	Verbredings- en verdiepingsmatrix	33
3.2.2	Operationele doelstellingen	33
3.2.3	Plan van aanpak	34
3.3	THEMA 2 Verkeerscirculatie en verkeersveiligheid	37
3.3.1	Verbredings- en verdiepingsmatrix	37
3.3.2	Operationele doelstellingen	37
3.3.3	Plan van aanpak	38
3.4	THEMA 3 Fietsnetwerk	40
3.4.1	Verbredings- en verdiepingsmatrix	40
3.4.2	Operationele doelstellingen	40
3.4.3	Plan van aanpak	41
3.5	THEMA 4 Parkeerbeleid	43
3.5.1	Verbredings- en verdiepingsmatrix	43
3.5.2	Operationele doelstellingen	43
3.5.3	Plan van aanpak	44
3.6	THEMA 5 Goederenvervoer	46
3.6.1	Verbredings- en verdiepingsmatrix	46
3.6.2	Operationele doelstellingen	46
3.6.3	Plan van aanpak	46

4	Globale aanpak onderzoeken.....	48
5	Operationele doelstellingen.....	50
5.1	SMART doelstellingen	50
5.2	Strategische doelstellingen	50
5.3	Randvoorwaarden.....	51
5.4	Taakstellingen	52
6	Knelpunten en kansen	54
6.1	Kansen	54
6.2	Knelpunten	54
7	Uitwerking participatie	56
7.1	Workshop 14 en 16 november 2017.....	56
7.1.1	Doel en aanpak.....	56
7.1.2	Resultaten	56
7.1.3	Doorvertaling.....	57
7.2	Interactieve infomarkt opmaak gemeentelijk mobiliteitsplan	57
7.2.1	Doel van de interactieve infomarkt	57
7.2.2	Voorstel voor het verloop van de interactieve infomarkt.....	57
7.3	Na-traject.....	57
8	Bijlagen.....	59
8.1	Besluit Gemeenteraad Participatietraject	59
8.2	Advies RMC Sneltoets	60
8.3	Verslag GBC 2 - 21/12/2017.....	61
8.4	Verslag RMC - 05/02/2018	62
8.5	Verslag Denkvondten.....	63
8.6	Verslag GBC3 - 08/10/2018.....	64

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding tot opmaak van het plan

Een goed gemeentelijk mobiliteitsplan is cruciaal voor de uitbouw van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid waarvoor de gemeente autonoom bevoegd is. Bijvoorbeeld om een gemeentelijk parkeerbeleid uit te zetten, of een verkeersveiligheidsbeleid uit te tekenen langs de gemeentelijke straten, routes voor zwaar verkeer te definiëren, schoolomgevingen verkeersveiliger te maken, een lokaal fietsroutenetwerk uit te bouwen, enz.

Het mobiliteitsplan vormt voor de gemeente een kader waarmee ze haar beleid kan duiden, communiceren en verdedigen naar de bevolking.

Centraal daarbij is het streven naar een duurzame mobiliteit via een integrale aanpak. Duurzame mobiliteit betekent het vrijwaren van de bereikbaarheid, het garanderen van de toegankelijkheid, het verzekeren van de veiligheid, het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en het terugdringen van de schade aan natuur en milieu.

Het is een uitdaging voor het gemeentelijk mobiliteitsplan om voor al deze doelstellingen een pakket van maatregelen samen te stellen zodat een integrale aanpak en een duurzaam mobiliteitsbeleid bekomen worden.

Een gemeentelijk mobiliteitsplan vormt het beleidskader waarbinnen de mobiliteit in de gemeente aangepakt kan worden. Het is echter niet de bedoeling om in het mobiliteitsplan uitvoeringsplannen te voorzien. Verder studiewerk en uitwerking van plannen en projecten maken geen deel uit van het mobiliteitsplan. Ze kunnen er uit voortvloeien binnen het geschetste beleidskader.

1.2 Kadering binnen de mobiliteitsplanning

De gemeente De Panne beschikte voor het eerst over een mobiliteitsplan op 06/09/2001. Dit mobiliteitsplan werd herzien (via spoor 2 Verbreden en Verdiepen) en op 09/10/2012 conform verklaard.

1.3 Globale uitkomst van de sneltoets

De GBC besliste op 17 mei 2017 het gemeentelijk mobiliteitsplan voor de gemeente De Panne te verbreden en te verdiepen voor volgende thema's:

1. impact ruimtelijke ontwikkelingen (werkdomein A):
 - ontsluiting nieuwe ontwikkelingen lokaal bedrijventerrein Adinkerke voor de verschillende modi
 - omleidingsweg Adinkerke
 - update wegencategorisering conform aangepaste planningscontext
 - verkeerscirculatie Koningsplein
 - knelpunten schoolvervoerplannen
 - garanderen doorstroming tram
2. thema fietsnetwerk
 - optimaliseren fietsroutenetwerk: continuïteit, verkeersveiligheid en oversteekbaarheid
 - garanderen fietsvoorzieningen
 - acties burgemeestersconvenant

3. thema parkeerbeleid
 - auto: lang en kort parkeren, parkeren per doelgroep (bewoners en bezoekers), P&R, tarifiering
 - zwaar verkeer: locaties
 - fietsparkeervoorzieningen
 - mobiliteitsplan evenementen (o.a. multifunctioneel gebruik parkings)
4. thema goederenvervoer
 - belevaren in centrum
 - problematiek vrachtverkeer tabakszone (grensproblematiek)

De kwaliteitsadviseur keurde op 11 september 2017 de sneltoets goed, zodat gestart kan worden met spoor 2 “verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan”. Het advies is terug te vinden in Bijlage 8.2.

In de sneltoets maakten verkeerscirculatie en doorstroming deel uit van het werkdomein ‘Impact ruimtelijke ontwikkelingen’. Uit de participatiemomenten kwam ‘verkeerscirculatie en doorstroming’ echter naar voor als een prioritair thema. Om die reden werden de 4 thema’s die in de sneltoets werden omschreven in deze verkenningfase geherdefinieerd en werd ‘verkeerscirculatie en doorstroming’ als vijfde, zelfstandig thema toegevoegd. Op die wijze worden in deze verkenningnota 5 duidelijk afgebakende thema’s verkregen (met verbanden naar andere thema’s) die verder uitgewerkt kunnen worden:

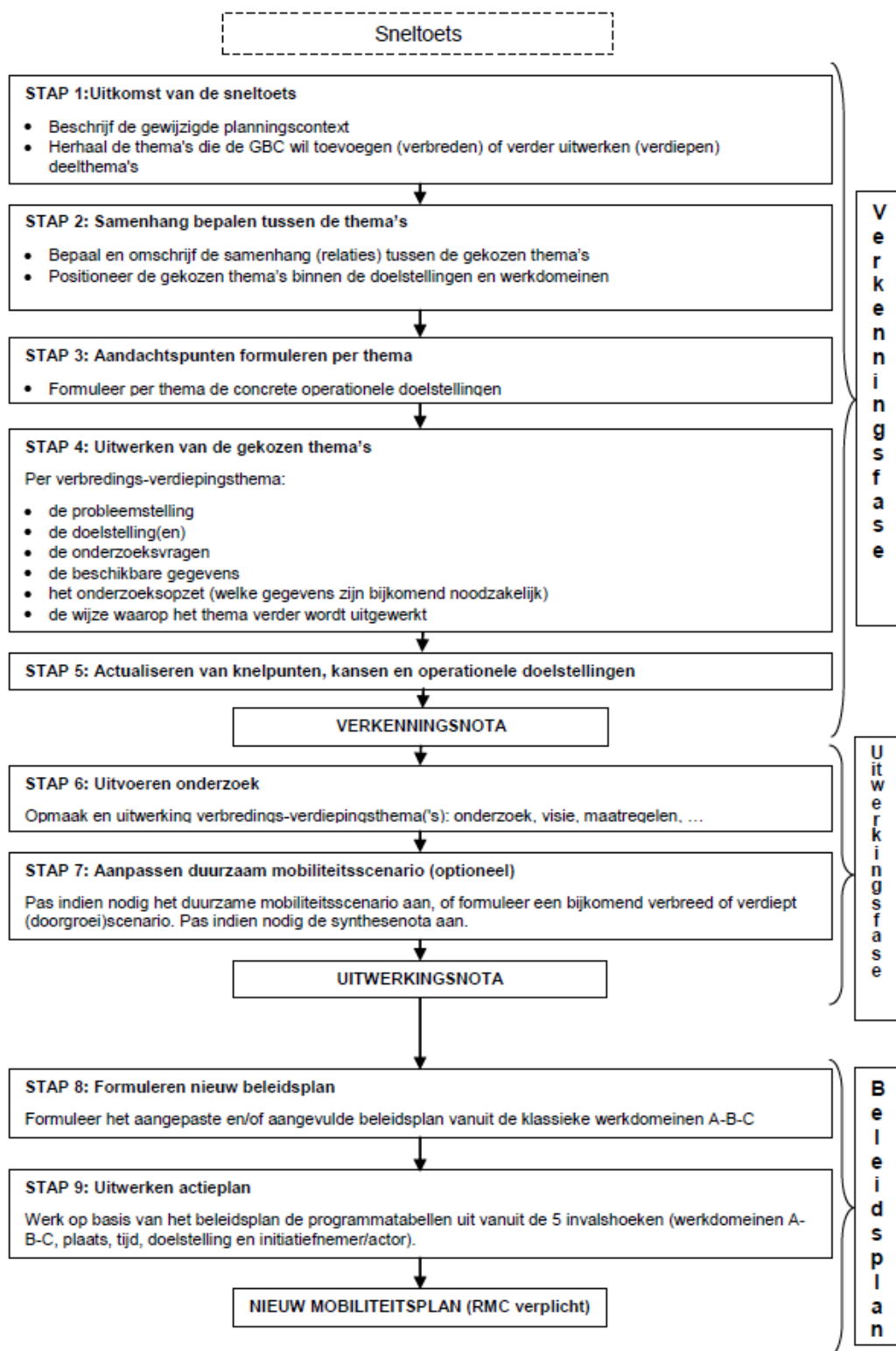
1. Impact ruimtelijke ontwikkelingen
2. Fietsnetwerk
3. Verkeerscirculatie en doorstroming
4. Parkeerbeleid
5. Goederenvervoer

1.4 Opzet van het rapport

Verbreden en verdiepen moet men als één geheel beschouwen:

- Verbreden duidt op het aansnijden van nieuwe thema’s in het mobiliteitsplan. Vervolgens kunnen deze nieuwe thema’s eventueel in een aangepast (doorgroei) scenario worden uitgewerkt;
- Verdiepen duidt op het verder doorgronden en uitdiepen van de bestaande thema’s van het voorgaande mobiliteitsplan. Vervolgens kan men verder gaan richting duurzame mobiliteit.

Het mobiliteitsplan bestaat uit drie fasen die moeten worden doorlopen met telkens een deelrapport als eindproduct. Deze deelrapporten moeten niet aan de RMC worden voorgelegd, doch is het zinvol dit wel te doen. Enkel voor het finale rapport, het mobiliteitsplan, is dit wel verplicht. Volgende fasen worden onderscheiden:



Onderhavige nota betreft de verkenningnota. In een volgende hoofdstuk wordt de gewijzigde planningscontext weergegeven. Daarna worden per thema de stappen 2, 3, 4 en 5 doorlopen.

1.5 Samenstelling van de GBC

De Gemeentelijke BegeleidingsCommissie (GBC) vergaderde in volgende samenstelling:

PERSOON	INSTANTIE / FUNCTIE
Ann Vanheste	burgemeester De Panne
Wouter Deruwe	mobiliteitsambtenaar De Panne
Sofie De Meulenaere	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Veerle Van Ackere	secretaris De Panne
Guy Ameele	AWV
Sven Hoverbeke	VVM De Lijn
Koen Vanneste	Provinciebestuur
Yves Tack	Politie Westkust
Marc Tegethoff	Politie Westkust
Serge Van Damme	Fractie Visie 2020&N-VA

1.6 Participatietraject

Volgens het participatiebeginsel moeten burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak worden verleend bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid. Het is evenwel aan de betrokken gemeente om te bepalen hoe dit praktisch wordt ingevuld. De gemeente De Panne legt het participatietraject vast bij besluit d.d. 2 oktober 2017, Gemeenteraadsbesluit Bijlage 8.1.

Kort samengevat:

Bespreking sneltoets op GBC 1 dd 17 mei 2018

Fase 1: verkenningnota

- Via gemeentelijk infoblad, gemeentelijke website en Facebook info over opmaak mobiliteitsplan en oproep deelname interactieve denkavonden opmaak gemeentelijk mobiliteitsplan
- Interactieve workshop opmaak gemeentelijk mobiliteitsplan
- Bespreking op GBC 2 dd 21/12/2017 (Bijlage 8.3)
- Bespreking op RMC dd 05/02/2018 (Bijlage 8.4 – ongunstig)
- Bespreking op GBC 3 dd 08/06/2018 (Bijlage 8.6)
- Bespreking op RMC dd 08/10/2018

Fase 2: uitwerkingsnota

- Bespreking op GBC3 dd 08/06/2018
- Bespreking op RMC dd 08/10/2018

Fase 3: Mobiliteitsplan (Beleidsplan)

- Interactieve infomarkt opmaak gemeentelijk mobiliteitsplan
- Bespreking op de GBC
- Bespreking op de RMC

Na definitieve goedkeuring door de gemeenteraad zal het mobiliteitsplan online raadpleegbaar zijn.

2 OVERZICHT WIJZIGINGEN PLANNINGS- CONTEXT

2.1 Algemeen overzicht

In de sneltoets werd in stap 1 de actuele situatie van de planningscontext weergegeven. In dit hoofdstuk worden de relevante elementen in de planningscontext van het gemeentelijk mobiliteitsplan behandeld die zich sinds de conformverklaring van het bestaande mobiliteitsplan hebben voorgedaan.

De planningscontext is onderverdeeld per sector (ruimtelijk of verkeerskundig) en niveau (Vlaams, provinciaal, gemeentelijk).

Het algemeen overzicht is weergegeven in onderstaande tabel:

Sector	Niveau	
Ruimtelijk	Vlaams	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, 2 ^e herziening
		Beleidsplan Ruimte Vlaanderen
	Provinciaal	Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan
	Gemeentelijk	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan – aanzet tot herziening
		Relevante RUP's
		GRUP De Panne Oost (in opmaak)
		GRUP Gemeentehuis en omgeving (gedeeltelijke herziening)
		GRUP Zonevreemde lokale en recreatieve bedrijvigheid (herziening en uitbreiding)
Verkeerskundig	Vlaams	Ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen
		Invoering kilometerheffing vrachtverkeer
		Vervoerplan vervoerregio Westhoek
		PlanMER Omleiding Doortocht Adinkerke
		PlanMER Parkeersysteem
		Startnota Globale studie omleiding doortocht Adinkerke
		Studieopdracht Omleidingsweg N34 Adinkerke
	Provinciaal	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
		Duurzaam energieactieplan - ontwerpversie
	Gemeentelijk	Mobiliteitsplan De Panne
		Parkeerstudie De Panne
		Mobiliteitsplan Koksijde 2 ^e generatie (spoor 2)

	Mobiliteitsplan Veurne 2 ^e generatie (spoor 2)
Uitgevoerde acties en geplande verkeerskundige projecten	Schoolvervoerplannen – aanvullende infrastructurele aanbevelingen

Bij de evaluatie van de wijzigingen in planningscontext worden enkel deze wijzigingen besproken en opgenomen wanneer deze zich sinds de conformverklaring van het bestaande mobiliteitsplan in 2012 hebben voorgedaan. Van wijzigingen die dateren van voor de conformverklaring wordt verondersteld dat deze reeds afgestemd zijn met het bestaande mobiliteitsplan.

Indien uit de beschrijving van de planningscontext aandachtspunten naar boven komen die van belang zijn bij het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan, worden deze apart vermeld.

2.2 Ruimtelijke plannen en projecten

2.2.1 Vlaamse (gewestelijke) ruimtelijke plannen

2.2.1.1 Beleidsplan Vlaanderen (in opmaak)

Het RSV is sinds 1997 van kracht en onderging ondertussen twee herzieningen, in 2003-2004 en in 2008-2011. De Vlaamse Regering keurde op 30 november 2016 het 'Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen' goed. De goedkeuring is een belangrijke formele stap op weg naar het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV), dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal vervangen. De Vlaamse Regering formuleert in het Witboek doelstellingen, ruimtelijke ontwikkelingsprincipes en werven die de basis zullen vormen om de ruimte van Vlaanderen te transformeren.

Het uiteindelijke Beleidsplan Ruimte Vlaanderen zal bestaan uit een strategische visie en een operationaliseringsprogramma in de vorm van een set beleidskaders. Het zal de strategische krachtlijnen schetsen voor de ruimtelijke ontwikkeling voor de komende decennia en de basis vormen voor operationele maatregelen zoals het opmaken en bijsturen van regelgeving, instrumentarium, beleidskaders of ontwikkelingsprogramma's.

De volgende stap is de opmaak van een coherent ontwerp BRV, waarin rekening gehouden wordt met de aangehaalde aandachtspunten uit diverse adviezen op het witboek. Dit ontwerp BRV is in opmaak bij Departement Omgeving.

Aandachtspunten in het kader van verbreden en verdiepen

De selectie van de A18/E40 als hoofdweg en de selectie van de primaire weg II N34 (deel E40 – Plopsaland) en de realisatie van een omleidingsweg voor deze primaire ontsluiting van het stedelijk netwerk De Kust (De Panne) is van belang bij de categorisering van de wegen op het grondgebied van gemeente De Panne.

2.2.2 Provinciale (regionale) ruimtelijke plannen

2.2.2.1 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (feb 2014)

Op 6 maart 2002 werd het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen goedgekeurd. In 2010 heeft de provincie West-Vlaanderen beslist om het provinciaal ruimtelijk structuurplan te herzien. Op 11 februari 2014 werd het addendum van het provinciaal ruimtelijk structuurplan van West-Vlaanderen goedgekeurd, met uitsluiting van de bepalingen inzake sociale woningen.

Volgende elementen hebben betrekking op De Panne:

Gewenste nederzettingsstructuur

De Panne behoort tot het stedelijk netwerk Kust. De rol van dit gebied ligt vooral in de kustgebonden toeristisch-recreatieve ontwikkeling. Zowel De Panne als Adinkerke worden op provinciaal niveau geselecteerd als woonkern.

Zowel steden, dorpen als gehuchten kunnen woonkernen vormen. Ze kunnen ook de vorm aan-nemen van de in ons land zo veelvuldig voorkomende lintbebouwing. Een nieuw bedrijventerrein bij woonkernen is uitgesloten.

Gewenste ruimtelijke structuur van de deelruimte

De Panne behoort tot de Kustruimte en de Westkustruimte.

De Kustruimte vormt een onderdeel van het stedelijk netwerk 'de Kust' op het Vlaamse niveau (RSV). Meer bepaald betreft het de 'gordel' van badplaatsen langs de Koninklijke Baan, gesitu-eerd tussen zee en polder.

In de Westkustruimte vervullen de badplaatsen naast een belangrijke toeristisch-recreatieve rol, een belangrijke natuurfunctie waarbij specifiek voor deze deelruimte de brede duinencomplexen landinwaarts en de unieke zoetwatermonding van de IJzer in zee zijn.

Volgende elementen zijn bepalend voor deze ruimte en het bijbehorende beleid:

- badplaatsen met achterliggende kernen als onderdeel van de Kustruimte;
- kleinstedelijk gebied Veurne als stedelijke pool;
- duingebieden als belangrijke open-ruimteverbindingen aan de ene kant tussen de badplaat-sen onderling, en aan de andere kant tussen de gordel van badplaatsen en de polders, als open ruimte tussen de kustdorpen en Veurne.

Gewenste ruimtelijke structuur toerisme en recreatie

De Panne behoort tot het toeristisch-recreatief netwerk van primair belang en is geselecteerd als Kustbadplaats.

Volgende elementen zijn geselecteerd in de omgeving van De Panne:

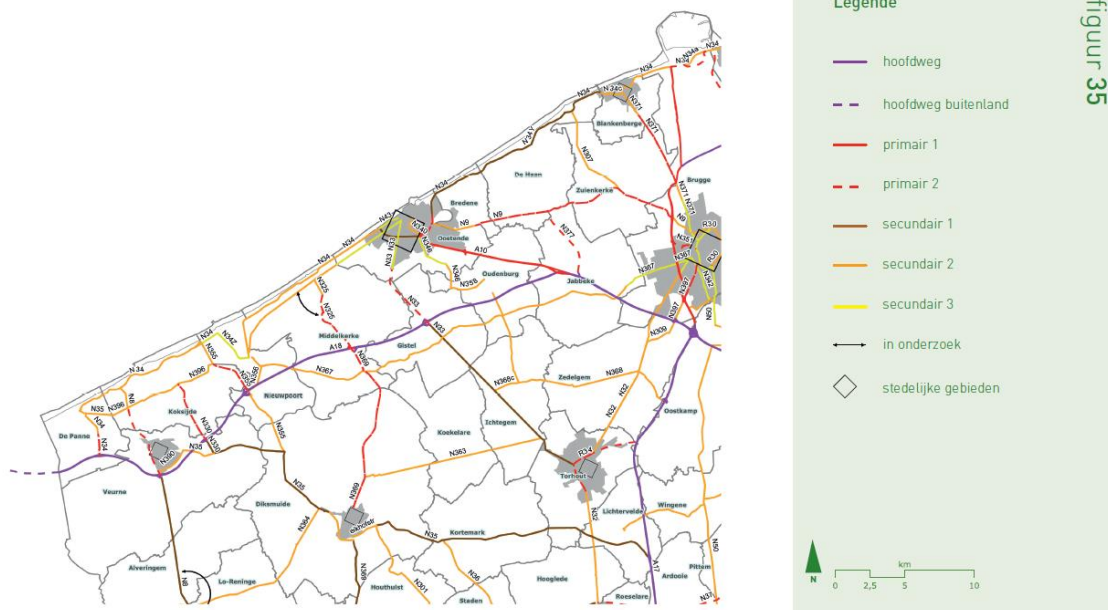
- De Panne als kustbadplaats
- Westhoekreservaat, Calmeynbos en Oosthoek als openlucht-recreatieve domeinen;
- Plopsaland als pretpark;
- Het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke en de Koninklijke Baan als toeristisch-recreatieve lijnelemen-ten.

Gewenste ruimtelijke structuur van verkeer en vervoer

De provincie selecteert secundaire wegen om door middel van deze categorisering een optima-lisering van het wegennet in West-Vlaanderen te realiseren. In De Panne zijn enkel wegen als secundaire weg type II geselecteerd. De hoofdfunctie van secundaire wegen type II is het ver-zamelen op bovenlokaal en lokaal niveau en als aanvullende functie verbinden en toegang ge-ven.

Volgende wegen zijn geselecteerd als secundaire weg type II:

- N34, van rotonde Plopsaland tot N355 (Nieuwpoort);
- N35, van de N34 tot de N396 (De Panne);
- N396, van de N35 (De Panne) tot de N355 (Nieuwpoort).



Een belangrijke problematiek is de periodieke (on)bereikbaarheid van de Kustruimte, gekoppeld aan de toeristisch-recreatieve ontwikkelingen. Voor de autobereikbaarheid moet de optimalisering van de bestaande kamstructuur hier een oplossing bieden (zoals bepaald door de selecties in het RSV). Om de periodieke parkeerproblematiek op te vangen kunnen zones overwogen worden voor grote parkeerinfrastructuur. Idealiter worden deze parkeervoorzieningen geënt op de kamstructuur gekoppeld aan het verkeerscirculatiebeleid in de omgeving en gelinkt aan het openbaar vervoer. Kleinschalige parkeerruimten dienen voorzien te worden in verwevenheid met de kernen.

Verschillende elementen maken deel uit van het gewenste netwerk van regionaal openbaar vervoer:

- De spoorlijn 73 Gent-De Panne vervult een belangrijke rol in het regionale spoorwegennet. Het regionale spoorwegennet functioneert immers als toevoer naar het hoofdspoorwegennet via hoofdstations en als verbindend net voor regionale verplaatsingen;
- De kusttram vervult een belangrijke rol in het regionale vervoer. De tramlijn verbindt alle badplaatsen aan de kust en wordt gevoed vanuit het binnenland door verschillende takken van de spoorweg. Op deze manier functioneert het gecombineerde vervoerssysteem trein/tram als kamstructuur, waarbij de tramlijn de ruggengraat vormt en de tanden van het treinspoor zich uitstrekken naar het binnenland.

Het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke wordt geselecteerd als secundaire waterweg. De secundaire waterwegen vervullen een ontsluitingsfunctie naar het hoofdwaterwegennet, geselecteerd in het RSV. Het kanaal Roeselare-Leie is in de provincie de belangrijkste secundaire waterweg in dit opzicht. De overige secundaire waterwegen, zoals het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke, die als bevaarbaar beschouwd worden in West-Vlaanderen, vervullen momenteel slechts occasioneel een functie als drager van goederenvervoer. Hun functie in het kader van de waterhuishouding blijft echter belangrijk, terwijl de functies recreatie en natuurontwikkeling snel in belang toeneemen.

Aandachtspunten in het kader van verbreden en verdiepen

Bij de herziening van het PRS worden zowel De Panne als Adinkerke geselecteerd als woonkern. Een nieuw bedrijventerrein bij woonkernen is echter uitgesloten.

De gewenste verkeers- en vervoersstructuur zijn van belang voor het gemeentelijk mobiliteitsplan. De N35, van N396 tot N8 (Veurne) wordt in het PRS niet geselecteerd als secundaire weg. De gemeente De Panne wenst, in afwachting van de realisatie van de omleidingsweg, de N35, tussen N396 en Veurne, als alternatieve ontsluitingsweg tussen De Panne en E40 te selecteren als secundaire weg type I.

2.2.3 Gemeentelijke (lokale) ruimtelijke plannen

2.2.3.1 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan - aanzet tot herziening GRS

Het GRS dateert van 2005 en heeft nood aan een herziening.

In een eerste stap tot herziening is gestart met het opstellen van een gebiedsgerichte visie voor de deeltoren "Adinkerke" met als doel om samen met alle betrokken actoren een gedragen ruimtelijk-stedenbouwkundige visie te schrijven. De gemeente wil dit doen door middel van een beleidsplan, dit kan pas als de nieuwe regelgeving van toepassing is. De grote lijnen van deze visie houden in:

- Versterken van de padenstructuur, het sluitend maken van de padenstructuur;
- Grensstellend zijn aan de bebouwde ruimte en de harde functies;
- Behoud en het creëren van rechtszekerheid voor behoorlijk vergunde historisch gegroeide activiteiten;
- Landschappelijke inkleding van behoorlijk vergunde bedrijven – recreatieve zones;
- Visie op de landschappelijke inkleding van valleigebieden;
- Vastleggen van openruimte corridors voor de verbinding van natuurgebieden;
- Oplossing bieden aan de verspreid liggende omgevingszonevremde kleinschalige lokale bedrijfjes door de inrichting van een lokaal bedrijventerrein, beperkt in oppervlakte, afgestemd op de behoeftebepaling en tevens grensstellend zijn door de in het GRS voorziene uitbreidingszone voor het aanpalende Plopsaland te herbestemmen
- Visie op het wonen en de leefbaarheid van de woonkern, kernversterkende initiatieven
- Nabestemming ontginningszone: laagdynamische lokale recreatiezone.

In een tweede stap werd gekozen om, in afwachting van de nieuwe regelgeving, toch al het GRS beperkt te herzien, met enkel schrapping van de strijdigheden in het bindend gedeelte met de huidige beleidsvisie. De herziening werd voorlopig vastgesteld. De organisatie van raadpleging publiek en adviesvraag zijn lopende.

Aandachtspunten in het kader van verbreden en verdiepen

De gemeente stelt in haar visie voor Adinkerke de ontwikkeling van een lokaal bedrijventerrein voor de hele gemeente De Panne voor. Op het grondgebied van De Panne zijn vele kleine lokale bedrijven gesitueerd, o.a. in natuurgebied, in landschappelijk waardevol agrarisch gebied, WUG en in het woongebied in de kernen van Adinkerke en De Panne. Alle ondernemers van De Panne en Adinkerke werden bevraagd naar hun interesse. De gemeente De Panne wil oplossingen bieden voor het probleem van de hinder voor de bewoners, door deze bedrijven weg te halen uit de woonomgeving. Hierdoor, wordt er meer ruimte gecreëerd voor woonkwaliteit en kernversterking door mogelijke inbreidingsprojecten, waar permanent gewoond wordt door inwoners van De Panne. Dit is een belangrijke beleidsoptie. Op die manier is de leefbaarheid van de kernen De Panne en Adinkerke gegarandeerd en kan de woonkwaliteit verbeterd worden. De locatie en de omvang van de KMO-zone bedraagt max 5 ha. Het betreft een kleine zone, aansluitend bij het bestaande bedrijf Cailliau, de gemeentelijke technische dienst, Plopsaland en de stationsomgeving met het rangeerstation.

Maar aangezien Adinkerke als woonkern geselecteerd is in het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen, is de oprichting van dit bedrijventerrein vandaag onmogelijk. Er is echter een Beleidsplan Ruimte Vlaanderen in opmaak. Dit kan eventueel perspectieven bieden voor het bedrijventerrein. Maar dit dossier, dat zich nog maar in de voorbereidende fase bevindt, staat dus on hold minstens tot de goedkeuring van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

Desondanks wenst de gemeente De Panne de globale impact en de bereikbaarheid van het lokale bedrijventerrein per vervoerswijze in het mobiliteitsplan mee op te nemen.



Figuur 1: voorstel locatie lokaal bedrijventerrein Adinkerke (paars)

2.2.3.2 Relevante RUPs

GRUP Zonevrije lokale en recreatieve bedrijvigheid (herziening en uitbreiding)

Het GRUP beoogt een herziening van het deelplan Ter Hoeve (voor opheffing beperkingen ter compensatie van uitgesloten uitbreiding) en omvat:

- uitbreiding met deelzone Smekaertstraat +28 (landbouwloods en erf in gebruik voor zonevrije opslag binnen WUG)
- uitbreiding met De Pannelaan 165 (zonevrije horeca binnen TRP zone)
- uitbreiding met Zwartenhoekstraat 4 (zonevrije bedrijvigheid met goedgekeurd Planologisch Attest binnen agrarisch gebied).

De herziening en uitbreiding van dit GRUP zit nog maar in de voorbereidende fase.

Aandachtspunten in het kader van verbreden en verdiepen

Vanuit de MER-screening worden geen significante effecten verwacht. Er werden ook geen specifieke aandachtspunten naar voor geschoven met betrekking tot mobiliteit en verkeer.

GRUP Gemeentehuis en omgeving (gedeeltelijke herziening)

Het betreft een herziening van de deelzones Lindenlaan/Koninklijke Baan/Zeelaan. De proces- en startnota werden vastgesteld. Raadpleging publiek en adviesvraag werden georganiseerd. Volgende stap is de opmaak van een scopingnota.

Legende

- Plangebied
- Gekende archeologische waarden

0 150 300 600 Meter

ten voor een evaluatie in functie van de bescherming a naar een erfgoedlandschap in een RUP. De dienst Onr hierbij alleen maar te kunnen begeleiden. Hierdoor ligt

Aandachtspunten in het kader van verbreden en verdiepen

Nadat er werd gekozen om het dossier terug op te nemen, werd een bilateraal overleg georganiseerd met de dienst Onroerend Erfgoed. Het traject vereist volgens hen verder inventariserend onderzoek. De huidige vastgestelde inventaris biedt onvoldoende handva-

/

Het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Zeepark' werd definitief vastgesteld door het gemeentebestuur van De Panne om de kwaliteiten van de site, gelegen in een zone voor verblijfsrecreatie, te behouden en te versterken.

Er werd een MER screening opgemaakt waarbij aangetoond wordt dat er geen negatieve milieueffecten te verwachten in vergelijking met de huidige situatie en het nulalternatief.

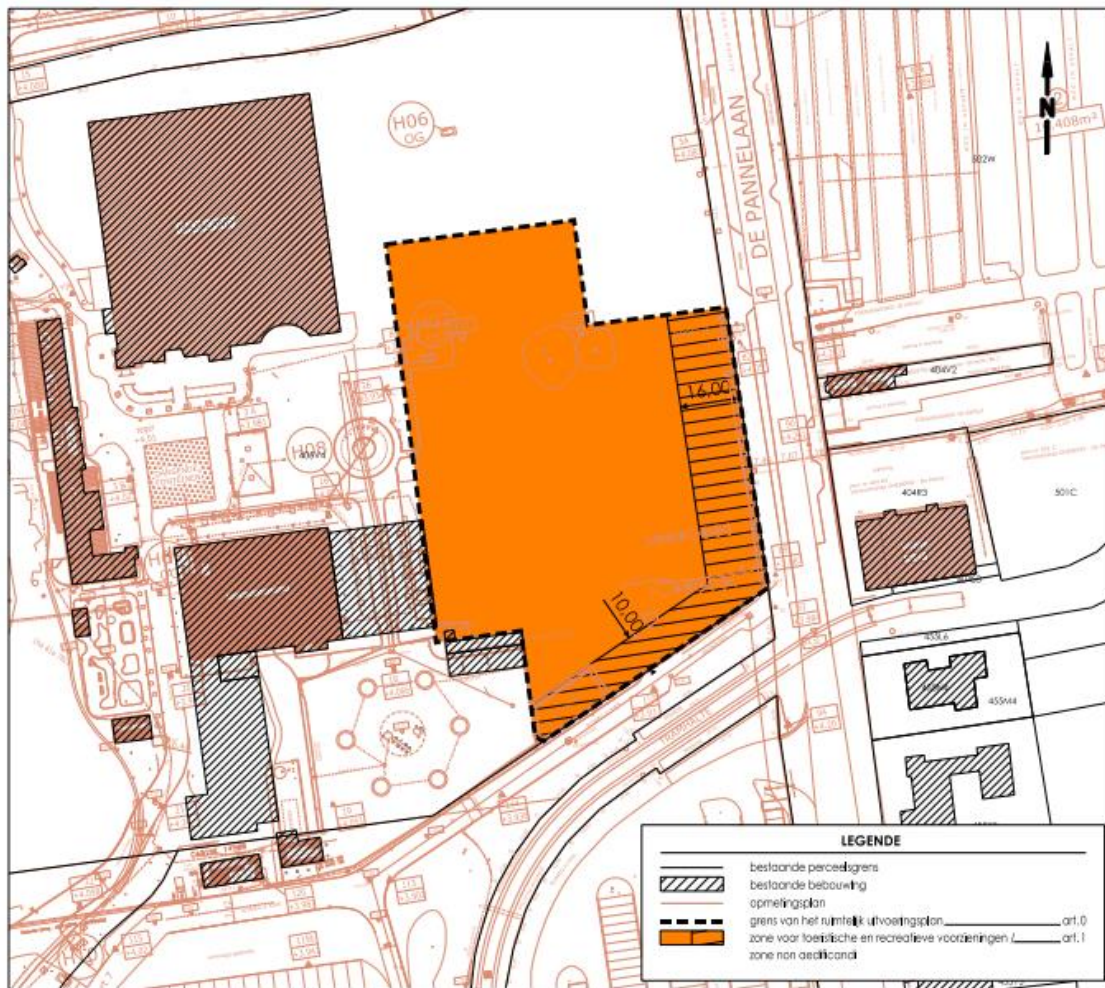


Aandachtspunten in het kader van verbreden en verdiepen

Vanuit de MER-screening zijn er geen belangrijke negatieve milieu-effecten te verwachten voor RUP Zeepark in vergelijking met de huidige toestand en het nulalternatief. Er werden ook geen specifieke aandachtspunten naar voor geschoven met betrekking tot mobiliteit en verkeer.

RUP Plopsaland (herziening) – 7 juni 2013

De herziening van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Plopsaland werd definitief vastgesteld door het gemeentebestuur van De Panne om de zonering en de voorschriften te wijzigen met het oog op de bouw van Mayaland, het indoorwaterpark en de theaterzaal.



Aandachtspunten in het kader van verbreden en verdiepen

Vanuit de MER-screening wordt geoordeeld dat het RUP niet resulteert in aanzienlijke milieueffecten.

2.3 Verkeerskundige plannen en projecten

2.3.1 Vlaamse (gewestelijke) verkeerskundige plannen

2.3.1.1 Ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen (juni 2012)

De Vlaamse overheid werkt al enkele jaren aan een nieuw mobiliteitsplan voor Vlaanderen. Om duurzaam te zijn moet ons mobiliteitssysteem er in 2050 anders uitzien. Daarom pleit het Vlaamse mobiliteitsdecreet voor een duurzaam mobiliteitsmodel.

In dat plan zullen de hoofdlijnen staan om duurzame mobiliteit te realiseren op middellange termijn (2030) en lange termijn (2050). Het plan zal ook de leidraad zijn voor toekomstige mobiliteitsbeslissingen in Vlaanderen.

Binnen het Mobiliteitsdecreet worden vijf strategische doelstellingen naar voren geschoven voor het toekomstige mobiliteitsbeleid:

1. Bereikbaar
2. Toegankelijk
3. Veilig

4. Leefbaar
5. Milieu- en natuurvriendelijk

Voor elk van de strategische doelstellingen wordt aangegeven welke de gewenste mobiliteits-toestand is op lange termijn (2050) en welk intermediair doel er wordt nagestreefd op middel-lange termijn (2030). De focus komt hiermee te liggen op het vervoer over land. Doch om tot een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit te komen, is het belangrijk om ook binnen de an-dere vervoersegmenten (de zeevaart en de luchtvaart) de nodige stappen te zetten om tot een verduurzaming van het globale mobiliteitssysteem te komen.

Om de ambities waar te maken, definieert het Mobiliteitsplan Vlaanderen vier 'operationele doelstellingen'. Die dienen om de grote lijnen uit het plan (Bereikbaar, Veilig, Toegankelijk, Leefbaar, Milieu- en natuurvriendelijk) concreet te verwezenlijken:

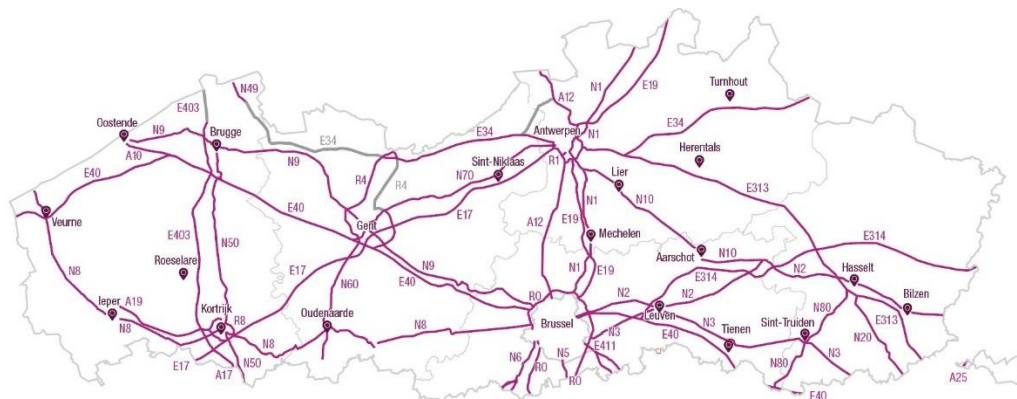
1. Samenhangend en robuust vervoersnetwerk
2. Gebruiksvriendelijk, kwalitatief en comfortabel
3. Efficiënt en veilig gebruik
4. Milieuvriendelijk en energie-efficiënt

Aandachtspunten in het kader van verbreden en verdiepen

De doelstellingen vanuit het Mobiliteitsplan Vlaanderen vormen de basis voor het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan De Panne.

2.3.1.2 Invoering kilometerheffing vrachtverkeer

Sinds 1 april 2016 moeten alle eigenaars van vrachtwagens met een maximaal toegelaten to-taalgewicht (MTT) van meer dan 3,5 ton een kilometerheffing betalen voor het gebruik van de autosnelwegen en bepaalde gewest- en gemeentewegen in België.



Figuur 3: Overzicht tolwegen kilometerheffing Vlaanderen (bron: viapass)

Aandachtspunten in het kader van verbreden en verdiepen

Voor De Panne is dit o.a. relevant op E40, voor Veurne en Koksijde geldt dit ook voor de N8.

2.3.1.3 Vervoerplan vervoerregio Westhoek

De beleidsnota 2014-2019 Mobiliteit en Openbare Werken leidde tot de resolutie 414 van het Vlaamse Parlement waarbij het principe **van basismobiliteit wordt omgevormd naar basisbereik-baarheid** bij het Vlaamse stads- en streekvervoer.

Binnen het concept van basisbereikbaarheid wordt er gewerkt met een hiërarchisch model. **Het treinnet vormt de ruggengraat van volledige openbaar vervoernetwerk. De gewenste openbaar**

vervoerstructuur bestaat uit het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat. Voor het proefproject Westhoek zijn voornamelijk het kernnet en het aanvullend net van toepassing.

Het kernnet en het aanvullend net gaan de belangrijkste kernen en maatschappelijk relevante locaties in de Westhoek bedienen. Het aanvullend net omvat verder nog de functionele lijnen die voornamelijk (piek)bediening van scholen op zich nemen en dus niet aan een bepaalde frequentie rijden.

De regio Westhoek wordt gekenmerkt door een sterk verspreide bebouwing en naast enkele kleinere steden treffen we in hoofdzaak diverse kleine kernen/dorpen aan. Het huidige aanbod aan openbaar vervoer is hoofdzakelijk afgestemd op de schoolgaande jeugd en biedt geen optimale frequentie voor zowel werknemers als toeristen. De Westhoeker blijft dan ook sterk aangewezen op de wagen.

Het nieuwe OV netwerk is dus gelaagd opgebouwd waarbij op knooppunten kan worden overgestapt van het ene naar het andere netwerk. Het treinnetwerk vormt de ruggengraat waarbij het kernnet aansluit op dit netwerk. De laag daaronder wordt ingevuld door het aanvullend netwerk. Voor het vervoer op maat is het concept van WestFlex uitgewerkt, dat de gebiedsdekking op het laagste niveau verzorgt. Het concept van WestFlex is opgebouwd uit een oproepbaar bussysteem, deelauto's, deelritten en deelfietsen. Westflex vormt de meest onderliggende laag waarbij alle plekken in de Westhoek bereikbaar zijn. Het doel van Westflex is in eerste instantie om aan te leveren aan het bovenliggende systeem, maar er kunnen ook directe herkomst-bestemmingsrelaties worden verzorgd.

Om een goed aanbod te voorzien op weekdagen (= meeste potentieel) en omdat er minder potentieel is tijdens het weekend wordt er voor bepaalde cadanslijnen geen bediening meer voorzien op zondag, zodat er een efficiënte inzet is van de middelen op momenten dat de vervoersvraag het grootst is (= basisbereikbaarheid en budgetneutraal werken). Alle belangrijke attractiepolen in de regio Westhoek blijven wel bediend.

Aandachtspunten in het kader van verbreden en verdiepen

Specifiek voor De Panne worden volgende knelpunten aangeduid welke in het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan opgenomen dienen te worden:

- Toegankelijkheid haltes Oosthoek en Zwembad op de N35
- Doorstroming problematisch in het centrum
- Kusttram in de doortocht van De Panne (gemengd verkeer). Enkel zeer ingrijpende maatregelen op vlak van verkeerscirculatie kunnen een oplossing bieden voor dit probleem (bv. éénrichtingsverkeer en ruimte vrijmaken voor de tram). De ontruiming van het centrum in de avondspits richting hoger wegennet moet veel vlotter
- Buslijn in de richting Esplanade staat aan te schuiven richting rotonde

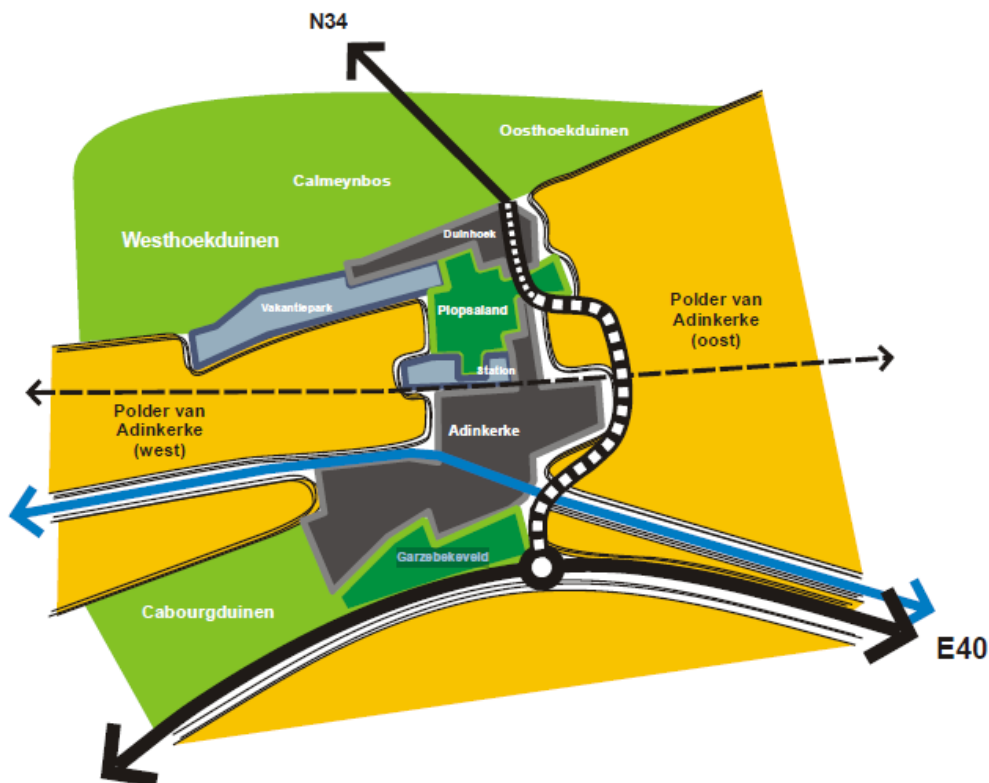
Concrete actiepunten zijn:

- De bushalte 'Oosthoek' wordt aangelegd in kader van de vernieuwing van bushaltes/bushaltes. Uitvoering is voorzien voor voorjaar 2018.
- De bushalte 'Zwembad' is opgenomen in een riolering/fietspaden-dossier. Dit dossier is in ontwerpfase met start uitvoering in 2019.

2.3.1.4 PlanMER Omleiding Doortocht Adinkerke

De PlanMER heeft als doel de mogelijke tracés voor de omleiding rond de kern van Adinkerke niet alleen verkeerskundig, maar ook ruimtelijk te bestuderen. In het planMER worden verschillende scenario's bekeken en de weerhouden oplossing is de oostelijke omleiding rond de kern. Deze oplossing voldoet aan de vooropgestelde criteria en biedt een structurele oplossing, met een hoge afwikkelingscapaciteit waarbij de ruimtelijke samenhang van Adinkerke wordt versterkt.

Het te beoordelen plan omvat het realiseren van een oostelijk omleidingstracé rond de kern van Adinkerke (Figuur 4). Het tracé vertrekt vanaf het bestaande aansluitingscomplex van de N34 met de E40 en loopt vervolgens ten oosten van de kern van Adinkerke in noordelijke richting. De primaire weg sluit hierbij zo goed mogelijk aan bij de bestaande stedelijke structuur. Eens voorbij Plopsaland, ter hoogte van Duinhoek, sluit het wegtracé aan op het bestaande tracé van de N34 richting De Panne.



Figuur 4: Oostelijke omleidingsweg rond Adinkerke

In de omleidingsweg worden twee segmenten onderscheiden:

- Er wordt een aangepaste ontsluitingsstructuur gerealiseerd van de E40 tot de toegang van Plopsaland. De omleidingsweg neemt de bestaande bovenlokale functie van de doortocht N34 door Adinkerke over en functioneert als **primaire weg type II**. De inrichting is afgestemd op de rol, namelijk: het verzamelen van verkeer van De Panne en Plopsaland naar de E40.
- Het gedeelte van de N34 ten noorden van de omleiding rond Adinkerke heeft een rol als **secundaire weg type II**. Dit gedeelte heeft een verzamelende functie voor De Panne naar het hogere wegennet.

Voor de omleidingsweg lagen drie scenario's op tafel die zich van elkaar onderscheiden op het vlak van doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Ten aanzien van de leefbaarheid van de doortocht was er geen onderscheid aangezien door de aanleg van een omleidingsweg de verkeersdruk in de doortocht van Adinkerke sterk afneemt.

Het weerhouden scenario is het tussen scenario:

- Geen volledige scheiding van verkeer, maar de scheiding is groter dan in het minimaal scenario. Er is geen loskoppeling van lokaal en bovenlokaal verkeer op de aansluiting van de N34 met de E40. Verkeer binnen de kern Adinkerke wordt losgekoppeld van de omleidingsweg en verkeer tussen de verschillende kernen blijft gemengd.

2.3.1.5 Startnota Globale studie omleiding doortocht Adinkerke

Deze studie heeft tot doel om de mogelijke tracés voor de omleiding rond de kern van Adinkerke ook ruimtelijk te bestuderen, deze tracés te beoordelen op het vlak van milieueffecten in een planMER en voor het gekozen tracé een startnota op te maken.

Uitgangspunt voor deze studie is de 'doorstromingsstudie N34 traject De Panne' (2008). De probleemstelling van deze studie geeft kernachtig de problemen aan die een relatie hebben met de kern van Adinkerke en in het kader van deze studie een geïntegreerde en duurzame oplossing vereisen:

- Er is een beperkte afwikkelingscapaciteit op het op- en afrittencomplex van de E40 autosnelweg op toeristische topdagen (Plopsaland én de kust);
- De verkeersdruk is aanvaardbaar buiten de echte piekuren;
- De kamstructuur van de E40 autosnelweg functioneert aan de Westkust: er is namelijk relatief weinig doorgaand verkeer op de N34 aan de Westkust;
- De Panne is een belangrijke attractiepool voor Frankrijk, Vlaanderen en Wallonië: het autoaanbod is goed, maar de bereikbaarheid van het openbaar vervoer is te beperkt;
- Het aansturen van de verkeersstromen naar Plopsaland is een probleem en de grote verkeersstromen leiden tot problemen omtrent verkeersleefbaarheid in de kern van Adinkerke;
- Omwille van het kruisen van de tramlijn is er een conflict aan de toegang naar de parking van Plopsaland.

Vanuit de milieubeoordeling in het planMER, de aangereikte milderende maatregelen en de uitgebrachte adviezen op de ontwerp tekstbespreking gaat de voorkeur uit naar een oostelijke omleiding rond Adinkerke in de vorm van een 'geoptimaliseerd tussenscenario'.

2.3.1.6 Studieopdracht Omleidingsweg doortocht Adinkerke

De opdracht 'N34 Omleiding Adinkerke - studie en opmaak project-MER' bouwt verder op een uitgebreid voortraject waarin onderzoek is gebeurd naar de mogelijkheden om een structurele oplossing te realiseren voor de moeizame verkeersafwikkeling in Adinkerke. De inrichting van de N34 is immers niet afgestemd op zijn rol als primaire weg, wat leidt tot een moeizame verkeersafwikkeling (in het bijzonder bij druk toeristisch verkeer) en resulteert in filevorming op de E40 en een verminderde bereikbaarheid van Adinkerke, De Panne en Plopsaland.

Op basis van uitgebreid onderzoek (met onder andere een verkeersonderzoek aan de hand van microsimulaties, een ruimtelijke studie en een milieuonderzoek onder de vorm van een plan-MER) werd een voorkeursscenario aangeduid en opgenomen in een startnota.

Op 13 februari 2017 werd een nieuwe studieopdracht opgestart met als doel om dit voorkeurs-scenario verder uit te werken tot een concreet ontwerp (vergunning, aanbesteding, opvolging werken) en om parallel aan de technische uitwerking onder andere een communicatietraject en project-MER te doorlopen.

Deze studie loopt parallel met de opmaak van het Mobiliteitsplan De Panne.

Aandachtspunten in het kader van verbreden en verdiepen

De impact van de Omleidingsweg Adinkerke vormt een belangrijke basis voor het Mobiliteitsplan De Panne. De bereikbaarheid van kern Adinkerke verandert en heeft een belangrijke impact voor het gehele grondgebied van De Panne.

Vanuit de milieubeoordeling komt naar voren dat naast het realiseren van een oostelijke omleidingsweg een reorganisatie van het parkeersysteem van Plopsaland een randvoorwaarde is voor het goed functioneren van de omleidingsweg.

Het is een én-én verhaal dat leidt tot een sterke verbetering van de huidige (problematische) verkeersafwikkeling, bereikbaarheid en verkeersveiligheid en tot een verhoogde verkeersleefbaarheid in de doortocht Adinkerke. Door de ontwikkeling van een omleidingsweg rond de kern Adinkerke, wordt ook de samenhang van de kern als woonomgeving versterkt. De huidige barrièrewerking van de N34 in het woonweefsel wordt immers sterk gemilderd.

Vanuit de milieubeoordeling worden twee aanbevelingen aangehaald die relevant zijn om op te nemen in het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan:

- De locatie van de P&R en tramhalte: de omleidingsweg zorgt voor een vlottere bereikbaarheid van de P&R maar anderzijds vergroot ook de afstand tot de E40. De toekomstige rol van de P&R binnen het parkeerbeleid van De Panne dient geëvalueerd te worden rekening houdende met de huidige lage parkeerbezetting en de functie binnen het ruimere parkeerbeleid.
- Behoud aanbod openbaar vervoer wordt expliciet benadrukt vanuit de discipline mobiliteit. Daarbij dient een duurzame modal split (fiets, openbaar vervoer,...) gestimuleerd te worden voor zowel bezoekers als voor de werknemers.

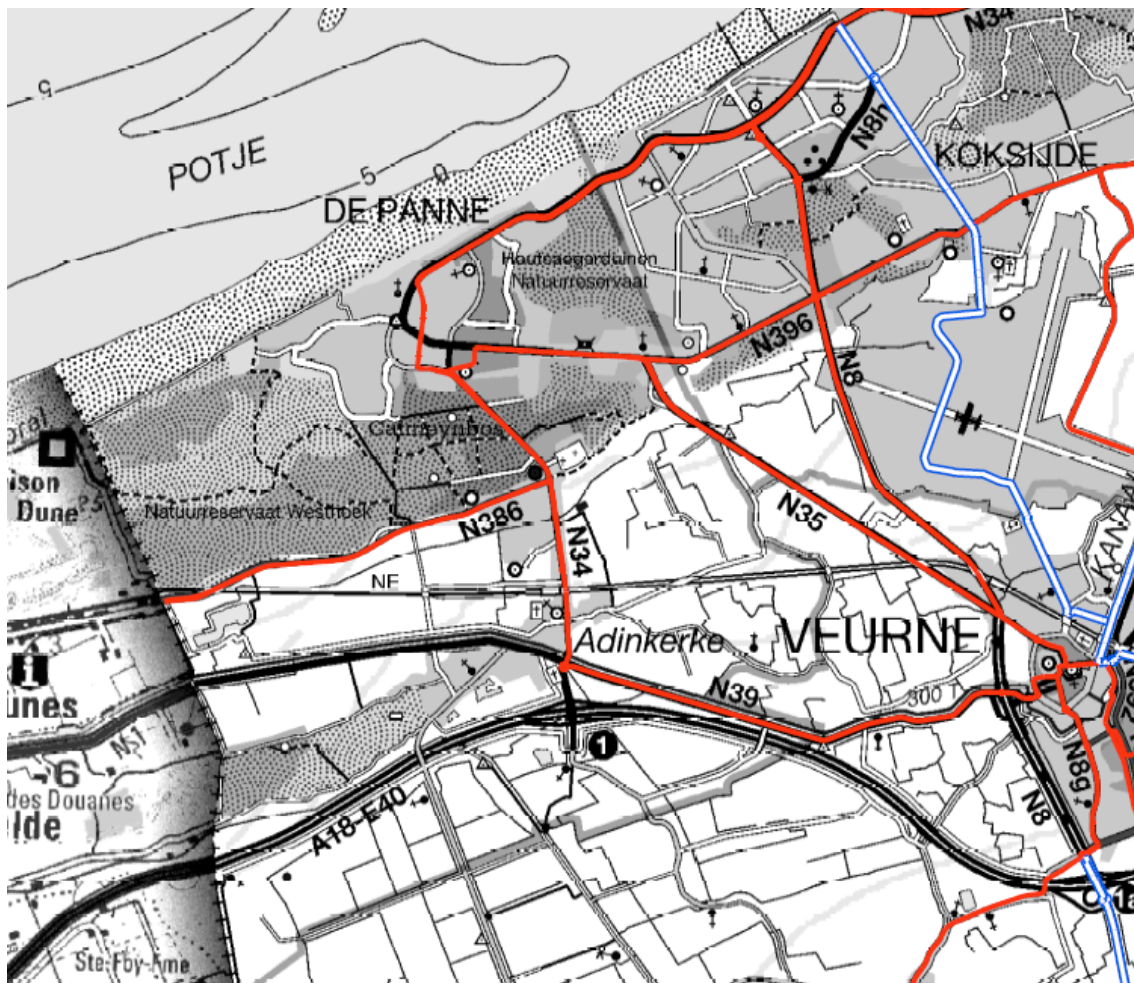
2.3.2 *Provinciale (regionale) verkeerskundige plannen*

2.3.2.1 Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk (BFF)

Het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk is geselecteerd door de Provincie. De realisatie van het BFF wordt gesubsidieerd via het Fietsfonds.

Figuur 5 geeft een overzicht van de geselecteerde functionele fietsroutes in De Panne. Het betreft volgende wegen:

- N39 – Veurnekeiweg;
- N34 (Stationstraat – De Pannelaan – Kerkstraat);
- Westhoeklaan;
- E. D' Aripelaan;
- N34 (Duinkerkeleen – Nieuwpoortlaan);
- N386 (Duinhoekstraat);
- Duinenstraat;
- Adinkerkeleen;
- N35 (Veurnestraat);
- N396 (Koksijdeweg).



Figuur 5: Bovenlokaal functionele fietsennetwerk

Binnen het BFF zijn er in De Panne enkel functionele fietsroutes aanwezig. Doorheen Koksijde en Veurne loopt een hoofd fietsroute waarop kan aan getakt worden via de functionele routes.

Aandachtspunten in het kader van verbreden en verdiepen

Binnen het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan vormen de aanwezige fietsroutenetwerken de basis voor het verdichten van het lokaal fietsnet in De Panne.

2.3.2.2 Duurzaam energieactieplan – ontwerpversie

Het burgemeestersconvenant werd op 3 juni 2015 ondertekend door 9 West-Vlaamse steden en gemeenten onder de groepsnaam 'Van Zee tot IJzer': De Panne, Diksmuide, Koekelare, Kortemark, Langemark-Poelkapelle, Lo-Reninge, Middelkerke, Nieuwpoort en Veurne.

Binnen het Burgemeestersconvenant bouwen deze steden en gemeenten als groep aan een duurzaam lokaal energie- en klimaatbeleid. Hierbij hebben ze besloten voor het gezamenlijk grondgebied te gaan voor de minimumdoelstelling van 20% minder CO₂-uitstoot tegen 2020, dit ten opzichte van het referentiejaar 2011. De thema's die aangepakt worden zijn de gebouwen/installaties/voorzieningen van het stedelijk/gemeentelijk patrimonium, de residentiële gebouwen en de tertiaire sector alsook de gemeentelijke openbare verlichting, het gemeentelijk wagenpark, het particulier en commercieel vervoer, het openbaar vervoer, de lokale elektriciteitsproductie en de lokale warmte/koudeproductie.

Mobiliteit is de sector, na wonen, met de tweede grootste CO₂-uitstoot. De totale reductie binnen deze sector wordt geraamd op 18.884 ton en kan op volgende manieren verklaard worden:

- Inzetten op een modal shift van verplaatsingen met de wagen naar verplaatsingen te voet of met de fiets. Voor deze modal shift wordt er ingezet op sensibilisatie en infrastructuurwijzigingen.
- Een daling van het lokale autoverkeer wordt verkregen door autoluwe centra, woonwijken, ...
- Inzetten op technologische vernieuwing en overstappen naar andere brandstoffen.
- Inzetten op autodelen en carpoolen om het aantal auto's op de weg te verminderen.

Aandachtspunten in het kader van verbreden en verdiepen

Binnen het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan worden de voorliggende maatregelen ter bevordering van een duurzame mobiliteit mee opgenomen.

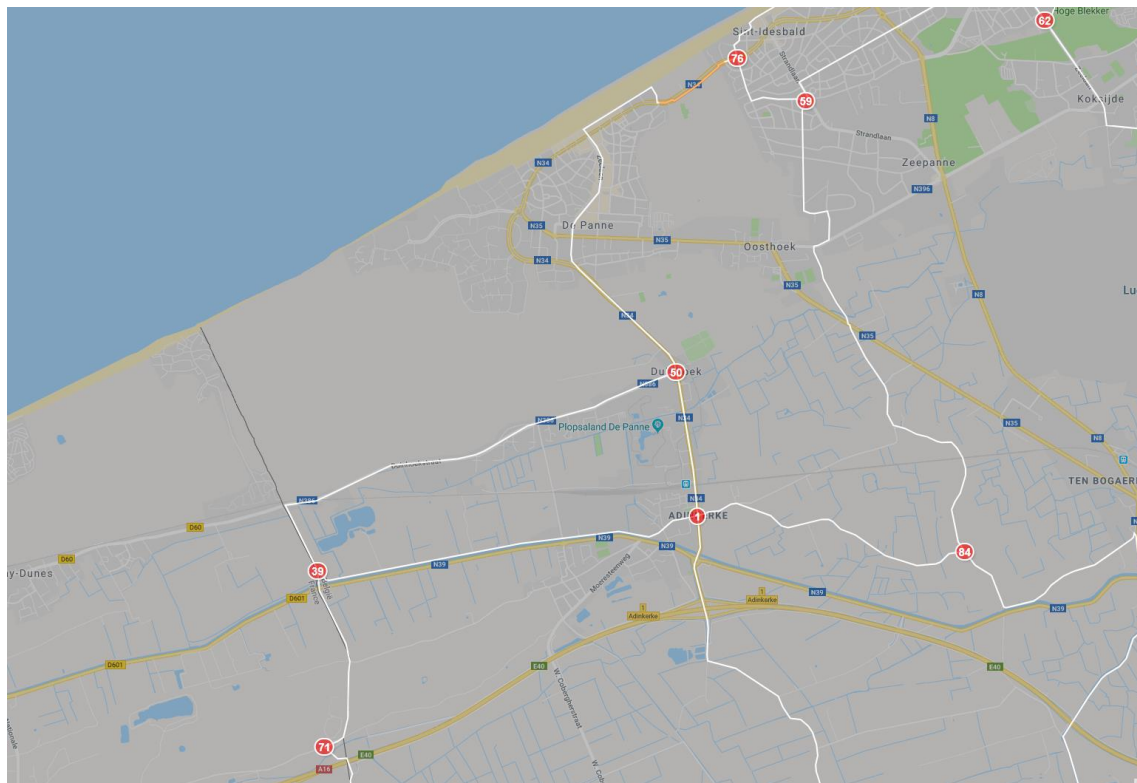
2.3.2.3 Europees Interreg-project

De Panne is één van de partners in het Europese Interreg-project Transmobil. Eén van de actieplannen in het project is het opzetten van interregionale mobiliteitshubs aan de stations van De Panne, Koksijde en Veurne en in de centra van de drie gemeentes. Concrete acties zijn:

- opzetten overkoepelende fietspuntwerking: fietsverhuur en fietsherstel aan station Koksijde, waar men zal instaan voor fietsherstel van de huurfietsen en van fietsen van pendelaars en studenten van de drie gemeentes
- aankoop van fietsen voor het hogervermelde fietsverhuur voor de drie gemeentes en dit in een 5-tal fietsverhuurpunten
- voorzien van fietsopslagplaatsen: fietsenstalling + lockers e-bike
- voorzien van publieke fietspompen aan de drie stations.

De Europese fietsroute EuroVelo 4 loopt van Oekraïne tot in Frankrijk. Langs Belgische zijde wordt de Duinhoekstraat in 2019 heraangelegd. Langs Franse zijde maakt men werk van de véloroute voie verte du littoral. Men beoogt realisatie in 2020. Het is de bedoeling dat het fietspad op Frans grondgebied aansluit op het fietspad van de Duinhoekstraat.

Het recreatieve netwerk is uitgebreid langsheen de grens met Frankrijk via knooppunt 39 en 71 met de nieuwe Maerebrug over het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke en via knooppunt 71 en 21 met een fietstunnel onder de E40.



Figuur 6: Fietsnet De Panne – Bron: fietsnet.be

Aandachtspunten in het kader van verbreden en verdiepen

De Panne is eveneens een geassocieerde partner in een Europees Interreg-project dat de duinen aan Franse zijde (beter) moet verbinden met die aan Belgische zijde. Westtoer (de provinciale toeristische dienst) is één van de partners in het project waarin onder meer de grensoverschrijdende recreatieve routes van naderbij bekeken zullen worden.

Binnen het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan worden de voorliggende maatregelen ter bevordering van een duurzame mobiliteit opgenomen.

2.3.3 Gemeentelijke (lokale) verkeerskundige plannen

2.3.3.1 Parkeerstudie De Panne (feb 2014)

Er wordt gesteld dat men de Park & Ride in Adinkerke aan de tramterminus verder wenst te stimuleren. Het gebruik van parkeerplaatsen wenst men te verschuiven van woonstraten naar de verschillende randparkings Dynastielaan, Keesjesdreef, Koningsplein, Canadezenplein. Dit kan gepaard gaan met een verhoging van het aanbod op deze randparkings en een verlaging van het aanbod in het centrum en woonstraten (door parkeerverbod voor bezoekers, hoge tarieven...). Hiervoor worden enkele mogelijke maatregelen voorgesteld:

- Park & Ride in Adinkerke stimuleren
- Stimuleren gebruik Dynastielaan voor meerdaags gebruik
- Stimuleren randparkings door ter beschikking stellen van fietsen, aangename wandelroutes te creëren, goedkope parkeertarieven te hanteren...
- Dubbelgebruik van schoolterreinen tijdens weekends en vakantieperiodes onderzoeken
- Ontmoedigen van het gebruik van langspaarkeerplaatsen in centrumstraten en woonstraten door hoge tarieven te hanteren, aanbod te verlagen...

Een nieuwe parking of uitbreiding van een bestaande parking in De Panne moet dit parkeerbeleid verder ondersteunen.

Als weerhouden locatie komt Koningsplein uit de studie. Er worden 4 scenario's getoetst op financiële haalbaarheid:

- Scenario 1: enkel een ondergrondse parkeergarage en een bovengronds plein (geen ruimtelijke ontwikkelingen)
- Scenario 2a: Parkeergarage mét bovengrondse ontwikkeling: woonzorgcentrum en assistentiewoningen o.b.v. de aanvraag die de gemeente hiertoe heeft binnengekregen.
- Scenario 2b: Parkeergarage mét bovengrondse ontwikkeling: woonzorgcentrum en assistentiewoningen, woningen en retail/horeca (de 'optimale ruimtelijke invulling' zoals uitgewerkt in 4.1)
- Scenario 2c: Parkeergarage mét bovengrondse ontwikkeling: een optimaal ruimtelijk scenario met bovengronds klemtoon op wonen naast wat retail/horeca (rust- en verzorgingstehuis wordt vervangen door wonen).

Hieruit blijkt scenario 2c financieel het meest zekere scenario. Doch dit is afhankelijk van de marktvraag. Scenario 2a en 2b zijn eveneens mogelijk doch ook afhankelijk van de marktvraag.

Aandachtspunten in het kader van verbreden en verdiepen

Binnen het verbreden en verdiepen wordt een duurzaam parkeerbeleid uitgewerkt waarbij het lang parkeren in centrum- en/of randparkings wordt gestimuleerd.

2.3.3.2 Mobiliteitsplan Koksijde

Het mobiliteitsplan werd conform verklaard op 16 augustus 2011. Momenteel is er een herziening van het mobiliteitsplan lopende. De sneltoets werd in januari 2018 op de RMC gebracht.

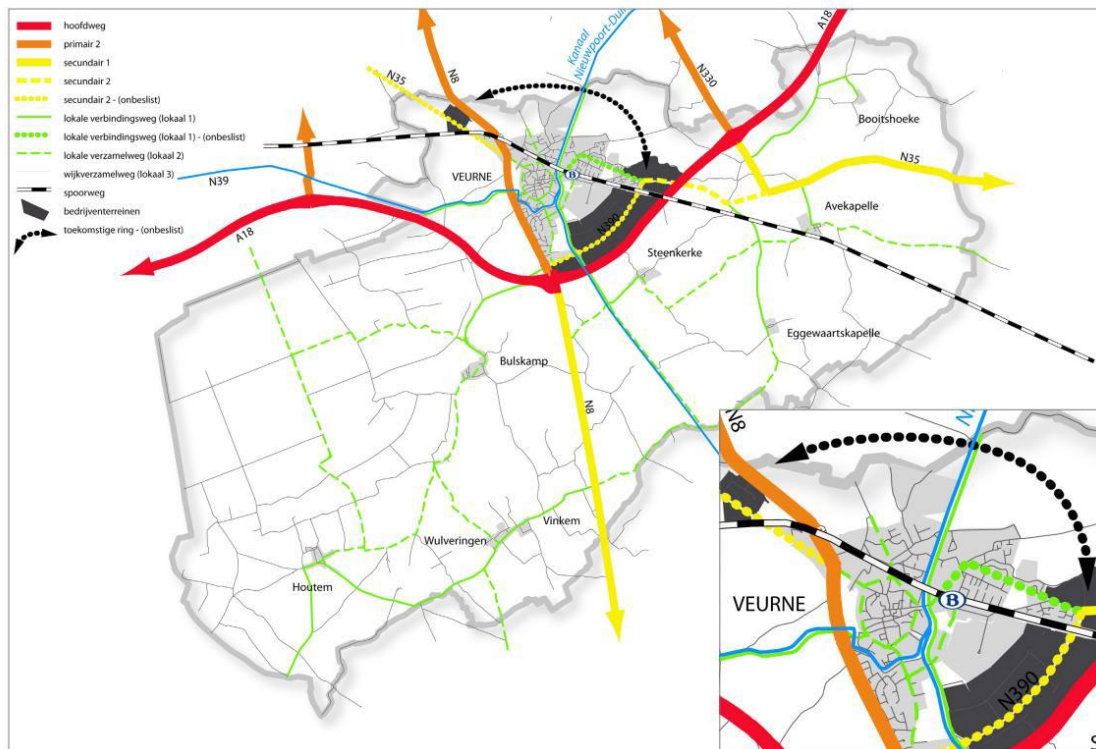
Het mobiliteitsplan van Koksijde is momenteel niet actueel genoeg om aandachtspunten met betrekking tot De Panne mee te nemen.

2.3.3.3 Mobiliteitsplan Veurne

Het mobiliteitsplan van Veurne werd goedgekeurd op 26 maart 2012.

Wegcategorisering:

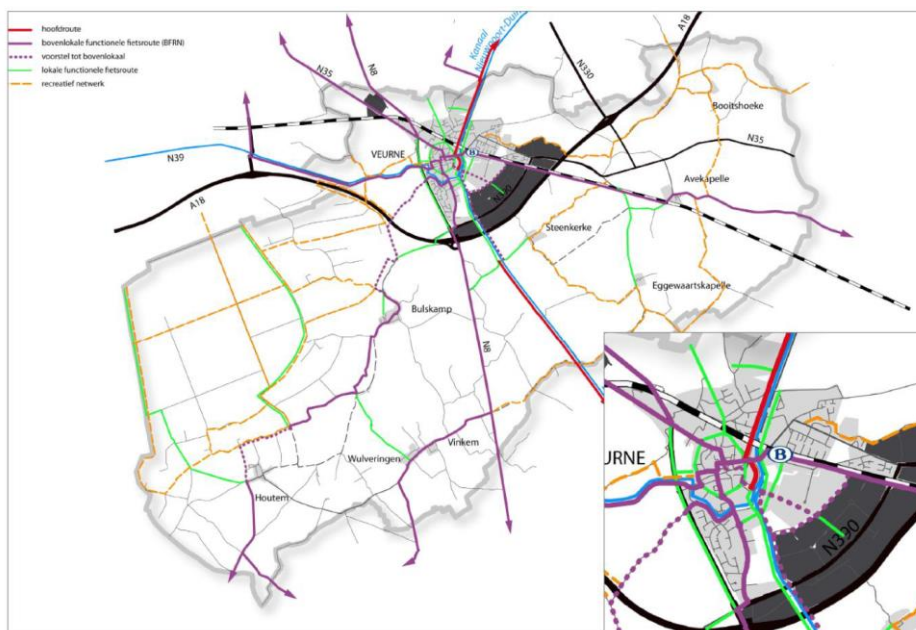
- Hoofdwegen A18/E40
- Primaire wegen type II
 - N8 vanaf A18 tot N396
 - N330 vanaf A18 tot N396
- Secundaire weg type I
 - N8 van A18 tot N38 (Ieper)
 - N330 van A18 tot N35
 - N35 van N330 tot Diksmuide
- Secundaire weg type II
 - N390 (Albert I-laan) (onbeslist)
 - Brugsesteenweg-oost | N35 van N330 tot N390
 - Pannestraat | N35 van N8 naar De Panne (onbeslist)
- Lokale weg type I
 - Brugsesteenweg-west | N35 tussen N390 en N39 (onbeslist)
 - Nieuwpoortkeiweg | N39
 - N392 gedeelte Vaartstraat
 - Vaartstraat (naar station)
 - Bootshoekestraat, Knollestraat
 - Avekapellestraat, Gouden Hoofdstraat
 - Houtemstraat, Hondshootebaan
 - Bulskampstraat
 - Steengracht-West tussen Lovaart en Steenkerke
 - Vaartstraat langs Lovaart tot Steengracht-West
 - toekomstige ringstructuur (onbeslist)
- Lokale weg type II
 - Binnenring Veurne
 - N8g (Ieperstr. tot Zuidburgweg)
 - N392 Zuidburgweg (naar Ieperstraat)
 - Noordstraat
 - Juliaenestraat, Haenestraat
 - Reygaerdijkstraat, Heydehoekstraat
 - Oerenstraat, Kwadestraat, Sikkelsestraat
 - Izenbergestraat, Moeresteenweg
 - W. Coberghestraat, Zwaantje
 - Beauvoordestraat, Noordmoerstraat, Cromfortstraat
 - Vaartstraat voorbij Steengracht-West, Steengracht-West
 - tussen N8 en Vaartstraat
 - Zuidburgweg
 - Statieplaats - Rodestraat (stationsomgeving)



Figuur 7: Categorisering van de wegen in Veurne, mobiliteitsplan Veurne

Fietsroutenetwerk

- Hoofdroute:
 - Jaagpad Lovaart ten zuiden van Steengracht
 - Jaagpad kanaal Veurne-Nieuwpoort ten noorden van centrale fietsas
- Bovenlokale fietsroutes in het Provinciaal fietsroutenetwerk:
 - N396 (Nieuwpoortsesteenweg): fietsverbinding van Oostduinkerke/Koksijde met Nieuwpoort
 - N8 (Veurne – Ieper)
 - N8 (Veurne – Sint-Idesbald)
 - **N35 (Veurne – De Panne)**
 - **N39 (Veurne – Adinkerke)**
 - Calonnegracht - langsheen Bergenvaart - Beauvoordestraat - Ketseweg - Sacramentstraat - Kerkhoek - Hondskootebaan (onbeslist)
 - N8 - Goudenhoofdstraat - Izenbergestraat
 - route langsheen spoorweg - Roesdammestraat (Veurne-Avekapelle/Diksmuide)
 - centrale fietsas doorheen site Suikerfabriek (onbeslist, oostkant Veurne - Avekapelle)
 - nieuw aan te leggen fietspad parallel aan Nijverheidsstraat (onbeslist, oostelijke zijde van centrum)
 - Vaartstraat vanaf Steengracht tot centrale fietsas Suikerfabriek (onbeslist)
- Lokale fietsroute
 - Bulskampstraat
 - Kwadestraat
 - Knollestraat
 - Hoofdroute - Steengracht West
 - Noordstraat
 - Grensstraat / Debarkestraat
 - Ventweg langsheen N8
 - Nijverheidsstraat



Figuur 8: Fietsroutenetwerk Veurne, mobiliteitsplan Veurne

Aandachtspunten in het kader van verbreden en verdiepen

Het is het wensbeeld van stad Veurne de N35 tussen de N8 en De Panne te selecteren als secundaire weg type II daar waar het wensbeeld van gemeente De Panne de selectie als secundaire weg type I beoogt.

2.4 Uitgevoerde acties en geplande verkeerskundige projecten

2.4.1 Schoolvervoerplannen – aanvullende infrastructurele aanbevelingen

Bij het opmaken van de schoolvervoerplannen kwamen verschillende knelpunten meerdere malen terug naar voor.

Voor De Panne waren dit volgende knelpunten:

- Veurnestraat – N35
 - Slechte staat fietspad
 - Gedeeltelijk geen fietspad
 - Gevaarlijk aanliggend fietspad
 - Moeilijke oversteekbaarheid
 - Koksijdeweg
 - Kerkstraat/Zelaan
 - Kasteelstraat/Adinkerkelaan
 - Wielewaalstraat

Voor Adinkerke gaat het over volgende knelpunten:

- N39 Duinkerkekeiweg en de verschillende kruispunten
 - Moeilijke oversteekbaarheid
- Kruispunt Stationsstraat/De Pannelaan – Dorpsstraat/Noordhoekstraat
 - Moeilijke oversteekbaarheid
- Stationsstraat
 - Geen fietspad

Volgende aanbevelingen worden gemaakt:

- Veurnestraat

- Verder doortrekken van een vrijliggend fietspad ter hoogte van de Blauwe Distelweg tot de breedte van de rijbaan dit toelaat, daarna verder werken met duidelijke fiets-suggestiestroken
- Asverschuivingen om de snelheid van het gemotoriseerde verkeer te temperen
- Aangeven van alternatieve fietsroutes
- Opknappen van reeds bestaand fietspad zodat de fietser terug vlot kan doorrijden
- Moeilijke oversteek van de Veurnestraat op verschillende kruispunten
 - Verbeteren van de zichtbaarheid van de kruispunten en oversteekplaatsen
 - Voorzien van goede opstelstroken voor voetgangers en fietsers
- N39 Duinkerkekeiweg
 - Extra signalisatie plaatsen
- Kruispunt Stationsstraat/De Pannelaan – Dorpsstraat/Noordhoekstraat
 - Verkeerslichten plaatsen
 - Foutparkeerders tegengaan

Aandachtspunten in het kader van verbreden en verdiepen

Binnen het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan worden de voorliggende aanbevelingen opgenomen.

2.4.2 Herinrichting N386 Duinhoekstraat

In de N386 Duinhoekstraat wordt in het kader van een rioleringsproject ook de weginrichting vernieuwd. De inrichting van de weg wijzigt van een profiel met gemengde verkeersafwikkeling naar een situatie met afzonderlijke fietsvoorzieningen. Om deze te kunnen realiseren is, omwille van de beperkte ruimtelijke mogelijkheden, plaatselijk de onteigening van woningen noodzakelijk. Bijkomend wordt over een bepaalde lengte van de Duinhoekstraat geen parkeerstrook meer voorzien. Deze herinrichting wordt op korte termijn gerealiseerd.

Aandachtspunten in het kader van verbreden en verdiepen

Binnen het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan wordt rekening gehouden met de herinrichting.

2.4.3 Herinrichting N35 Veurnestraat

De Veurnestraat wordt heringericht op grondgebied De Panne betreft dit het deel tussen N396 en Noordhoekstraat. De herinrichting omvat de aanleg van aanliggende (deel N396-Sportlaan) en vrijliggende (deel Sportlaan – Noordhoekstraat) fietspaden. Deze herinrichting wordt op korte termijn gerealiseerd.

Het deel N35 tussen centrum De Panne en N396 werd reeds heraangelegd.

Aandachtspunten in het kader van verbreden en verdiepen

Binnen het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan wordt rekening gehouden met de herinrichting.

2.4.4 Andere relevante ruimtelijke ontwikkelingen

2.4.4.1 Aanmeerzone

Er bestaat een inrichtingsplan voor de mogelijke ontwikkeling van een aanmeerzone langs het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke. Doch dit is niet meer actueel. De Vlaamse Waterweg wil de mogelijkheid behouden om een aanmeerplaats te realiseren tussen het kanaal en omleidingsweg. Dit staat nog in de kinderschoenen.

2.4.4.2 Recreatieve nabestemming zandwinningsput

Ten zuiden van de E40, langs de Kromfortstraat, wenst de gemeente een zandwinningsput die momenteel nog in exploitatie is, een recreatieve nabestemming te geven.

3 CONCRETISERING PER THEMA

3.1 Inleiding

Tijdens het verbreden en verdiepen is het de bedoeling om een zo integraal mogelijk plan te verkrijgen dat wordt bekomen door relaties tussen hoofd- en subthema's te leggen. Het leggen van deze relaties gebeurt in twee stappen:

1. Het opmaken van een verbredings- en verdiepmatrix:
Hierin wordt het hoofdthema gepositioneerd binnen de doelstellingen en werkdomeinen A, B of C en worden de relaties met de andere mobiliteits(sub)thema's gelegd. Deze matrix is in feite een hulpmiddel tijdens de GBC.
2. Het opmaken van een relatietabel:
Hierin worden de relaties verder gedefinieerd en uitgeschreven waarbij tevens voldoende aandacht wordt geschonken aan taakstellingen, randvoorwaarden en verdere aandachtspunten. Deze tabel vormt ook de basis voor een latere evaluatie.

Vervolgens worden deze relaties geconcretiseerd tot duidelijke taakstellingen, randvoorwaarden en/of uitgangspunten. Het gaat m.a.w. om relaties en verbanden die men in het te volgen mobiliteitsbeleid wil waarmaken.

In een laatste fase wordt per gekozen thema een gedetailleerde onderzoeksopzet ontwikkeld. Het inschatten van het benodigde werk per verbredings- en verdiepingsthema moet de GBC in staat stellen een verder werkplan, timing en kostenraming te maken met het oog op een eventuele uitbesteding van het onderzoek, of de planning van haar eigen activiteiten. Bovendien is een degelijk uitgewerkt plan van aanpak (PvA) ook noodzakelijk om de verkenningsfase te laten beoordelen door de RMC.

In het PvA komen de volgende punten per verbredings- en verdiepingsthema afzonderlijk aan bod:

- De probleemstelling per thema;
- De doelstelling;
- De concrete onderzoeksvraag(en) per thema: wat moet ik weten om het probleem op te lossen?;
- Welke gegevens zijn reeds beschikbaar, bruikbaar en relevant?;
- Welk onderzoek is nodig en hoe ga ik hierbij te werk? Dit komt neer op een gedetailleerde onderzoeksopzet per thema, met aanduiding van de te gebruiken methoden en technieken, evt. timing, personeelsinzet, etc. (vb. parkeerduuronderzoek, snelheidsmeting, inventarisatie netwerk trage wegen);
- Wijze waarop het thema verder wordt uitgewerkt: hoe worden de gegevens gebruikt om een beleidsvisie te formuleren rond dit thema.

De in de sneltoets omschreven 4 thema's worden geherdefinieerd naar 5 thema's om op die wijze telkens een duidelijk afgebakend thema te verkrijgen (met natuurlijk verbanden naar andere thema's) die verder uitgewerkt kunnen worden.

thema impact ruimtelijke ontwikkelingen (werkdomein A):

bereikbaarheid nieuwe ontwikkelingen lokaal bedrijventerrein Adinkerke voor de verschillende modi

omleidingsweg Adinkerke: locatie P&R en behoud openbaar vervoer

update wegencategorisering conform aangepaste planningscontext

thema verkeerscirculatie, doorstroming en verkeersveiligheid

verkeerscirculatie kern De Panne (ten oosten van Zeelaan en omgeving Koningsplein)

knelpunten schoolvervoerplannen

garanderen doorstroming tram

acties burgemeestersconvenant

thema fietsnetwerk

optimaliseren en verfijnen fietsroutenetwerk: continuïteit, verkeersveiligheid en oversteekbaarheid

garanderen fietsvoorzieningen

acties burgemeestersconvenant

thema parkeerbeleid

auto: lang en kort parkeren, parkeren per doelgroep (bewoners en bezoekers), P&R, tarifiering

fietsparkeervoorzieningen

mobiliteitsplan evenementen (o.a. multifunctioneel gebruik parkings)

thema goederenvervoer

beleveren in centrum

problematiek verkeersveiligheid en wild parkeren vrachtverkeer tabakszone (grensproblematiek)

3.2 THEMA 1 Impact ruimtelijke ontwikkelingen

In en om de gemeente De Panne zijn er een aantal ruimtelijke planprocessen en projecten lopende. Deze zullen ongetwijfeld een mobiliteitsimpact veroorzaken of aanleiding geven tot maatregelen om de mobiliteit in goede banen te leiden. In het algemeen is een sterkere afstemming tussen mobiliteit en ruimtelijke planning noodzakelijk om de mobiliteitsnoden in de toekomst beter te kunnen sturen.

Het gaat concreet om volgende ontwikkelingen:

- oostelijke omleidingsweg Adinkerke en parkeersysteem Plopsa
- lokaal bedrijventerrein Adinkerke
- update wegencategorisering conform aangepaste planningscontext en projecten

Deze kunnen gebundeld worden onder de omleidingsweg Adinkerke. De omleidingsweg heeft grote impact op de bereikbaarheid van Adinkerke in het algemeen, en bijgevolg wordt hierdoor de toekomstige ontsluiting van het lokaal bedrijventerrein bepaald. Daarnaast leidt de omleidingsweg tot een wijziging in de wegencategorisering waarbij de huidige selectie van de N34 als primaire weg II wordt vervangen door een lokale weg III. De omleidingsweg wordt gecategoriseerd als primaire weg II.

3.2.1 Verbredings- en verdiepingsmatrix

Werkdomeinen Doelstellingen	Werkdomein A Ruimtelijke ontwikkelingen	Werkdomein B Verkeersnetwerken	Werkdomein C Flankerende maatregelen
1. Veerksveiligheid	Impact ruimtelijke ontwikkelingen Omleidingsweg Adinkerke	Snelheidsplan	
2. Bereikbaarheid		Verkeerscirculatie Wegencategorisering Multimodale bereikbaarheid STOP-principe ¹ Parkeerbeleid	Mobiliteitsmanagement Aangepaste bewegwijzering
3. Leefbaarheid		Zwaar verkeer Sluipverkeer	
4. Toegankelijkheid		Toegankelijkheid openbaar domein PMB	
5. Milieu		Lucht- en geluidsimpact	

Tabel 1: Verbredings- en verdiepingsmatrix thema 1 - Ruimtelijke ontwikkelingen

3.2.2 Operationele doelstellingen

De verschillende relaties geven aanleiding tot volgende operationele doelstellingen:

Relatie met ander thema	Aandachtspunten	Typering van het aandachtspunt
Snelheidsplan	De verkeersveiligheid verbeteren De implementatie van een eenduidig snelheidsbeleid	Doelstelling (veiligheid) Taakstelling
Verkeerscirculatie	Verbeteren van de leefbaarheid Uitwerken verkeerscirculatieplan oostzijde Zeelaan en Koningsplein waarbij het centrum en de woonzones zoveel als mogelijk	Doelstelling (leefbaarheid) Taakstelling

¹ STOP: eerst Stappen, Trappen (fiets), Openbaar en collectief vervoer en daarna pas Personenwagen

	ge vrijwaard worden van niet-bestemmings gemotoriseerd verkeer.	
Wegencategorisering	Garanderen van de bereikbaarheid en verbeterende leefbaarheid in het centrum.	Doelstelling (bereikbaarheid)
	Wegencategorisering afstemmen op de gewenste ontsluitingsstructuur	Taakstelling
Multimodale bereikbaarheid	Nieuwe ontwikkelingen en belangrijke functies worden ingepland op locaties waar de multimodale bereikbaarheid gegarandeerd wordt.	Randvoorwaarde
STOP-principe	Ruimtelijke ontwikkelingen worden bij voorkeur ontsloten door het fietsnetwerk.	Randvoorwaarde
Parkeerbeleid	De strategische projecten moeten voorzien in hun eigen parkeerbehoeften.	Randvoorwaarde
Zwaar verkeer	Voorzien van routes die de bereikbaarheid voor zwaar verkeer vrijwaren	Taakstelling
Sluipverkeer	Vrijwaren van niet-bestemmingsverkeer op lokale wegen type III	Doelstelling (leefbaarheid)
Toegankelijkheid PMB	Nieuwe ontwikkelingen en belangrijke functies dienen toegankelijk te zijn voor personen met een beperking	Randvoorwaarde
Lucht- en geluidsimpact	De ontwikkeling van nieuwe wegenis of functie mag geen hypotheek leggen op een gezond lucht- en geluidsklimaat	Doelstelling (milieu)
Mobiliteitsmanagement	Stimuleren duurzame vervoerswijzen bij verschillende doelgroepen (bewoners, werknemers, bezoekers,...)	Doelstelling (milieu, bereikbaarheid)
Aangepaste bewegwijzering	Verhoging van de leefbaarheid of verlagen van ongewenst gebruik van wegen	Doelstelling (bereikbaarheid, leefbaarheid)
	De implementatie van een aangepast bewegwijzeringsplan	Taakstelling

3.2.3 Plan van aanpak

3.2.3.1 Probleemstelling

De Panne zal in de (nabije) toekomst te maken krijgen met de effecten van ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen op lokaal en bovenlokaal niveau. Dit zijn enerzijds opportuniteiten om bestaande problemen op te lossen, maar anderzijds schuilt hierin ook een gevaar.

Als voorbeeld kan Omleidingsweg Adinkerke aangehaald worden. De N34 heeft te kampen met doorstromingsproblemen, maar is van groot belang voor de ontsluiting van De Panne, Adinkerke en Plopsaland. De impact van deze omleidingsweg werd reeds bestudeerd in de PlanMER en Startnota en wordt verder onderzocht in de Studieopdracht Omleidingsweg Adinkerke. Vanuit de milieubeoordeling komen echter twee aanbevelingen naar boven die dienen geïntegreerd te worden in het mobiliteitsplan. Het betreft enerzijds de locatie van de P&R rekening houdende met de realisatie van de omleidingsweg en het toekomstige parkeerbeleid in De Panne, anderzijds het belang van het openbaar vervoer om het huidige aanbod minimaal te behouden en verder te stimuleren in kader van het realiseren van een duurzaam mobiliteitsbeleid.

3.2.3.2 Doelstelling

Het doel is het verbeteren van de leefbaarheid en het garanderen en bevorderen van de multimodale bereikbaarheid van De Panne en het stimuleren van alternatieve duurzame vervoersmodi bij nieuwe (en bestaande) functies in gemeente De Panne.

Voor volgende ontwikkelingen wordt dit nader geconcretiseerd :

- Oostelijke Omleidingsweg Adinkerke en parkeersysteem Plopsa
- impact van het lokaal bedrijventerrein Adinkerke:

De Omleidingsweg heeft een grote impact op de bereikbaarheid en leefbaarheid van kern Adinkerke en op de bereikbaarheid van De Panne in het algemeen.

3.2.3.3 Concrete onderzoeksvragen en noodzakelijke gegevens

- Welke effecten/knelpunten worden verwacht m.b.t. de bereikbaarheid (auto, openbaar vervoer, fiets, te voet) ten gevolge de realisatie van de omleidingsweg?
- Welke bijstellingen inzake wegencategorisering zijn gewenst ten gevolge de realisatie van de omleidingsweg?
- Welke bijstellingen zijn nodig mbt het huidige parkeerbeleid van gemeente De Panne? – link thema 4 - Parkeerbeleid

De focus ligt daarbij op volgende ontwikkelingen:

- Oostelijke Omleidingsweg Adinkerke en parkeersysteem Plopsa:
 - Wat is de toekomstige functie van de P&R binnen het ruime parkeerbeleid De Panne?
 - Is een herlocatie aangewezen?
 - Hoe verhoudt zich dit ten opzichte van een multimodaal knooppunt met de tramhalte?
 - Welke nieuwe knelpunten kunnen hierdoor opduiken?
- Impact van het lokaal bedrijventerrein Adinkerke:
 - Hoe kan het bedrijventerrein vlot ontsloten worden voor de verschillende vervoerswijzen naar het bovenlokale wegennet?
 - Hoe kan dit in afstemming op de wegencategorisering rekening houdende met de omleidingsweg?

3.2.3.4 Beschikbare gegevens

- Verschillende voorbereidende studies en onderzoeken ikv Omleidingsweg Adinkerke
- [Openbaarvervoerstudie Proefproject basisbereikbaarheid](#)

3.2.3.5 Onderzoeksopzet

Voor de ruimtelijke impact wordt onderzocht:

- [Impact Oostelijke Omleidingsweg Adinkerke en parkeersysteem Plopsa](#):
 - aanpassen verschillende vervoersnetwerken rekening houdende met omleidingsweg
 - bepalen gewenste ontsluiting van De Panne door wegencategorisering af te stemmen met omleidingsweg
 - onderzoek naar functie en locatie P&R binnen ruime parkeerbeleid De Panne, zie thema 4 – Parkeerbeleid, in overleg met De Lijn
- [Impact van het lokaal bedrijventerrein Adinkerke](#):
 - ontsluiting van de site per modi rekening houdende met omleidingsweg

3.2.3.6 Verdere uitwerking

Het onderzoek moet toelaten om het thema op volgende manier uit te werken:

- Opmaak van een verkeersstructuurschets kern Adinkerke met omleidingsweg voor de verschillende vervoerswijzen
- Een geïntegreerd parkeerbeleid uit te werken dat deel uitmaakt van het mobiliteitsbeleid en ruimtelijk beleid van de gemeente waarbij de functie van de P&R geduid wordt – link thema 4 – Parkeerbeleid. [De focus ligt daarbij op het stimuleren van lang parkeren in centumparkings en/of randparking en het ontmoedigen van lang parkeren in de kernen en verblijfsgebieden door het differentiatie in tarief en tijd.](#)

3.3 THEMA 2 Verkeerscirculatie en verkeersveiligheid

3.3.1 Verbredings- en verdiepmatrix

Werkdomeinen Doelstellingen	Werkdomein A Ruimtelijke ontwikkelingen	Werkdomein B Verkeersnetwerken	Werkdomein C Flankerende maatregelen
1. Verkeersveiligheid	Schoolomgeving Verblijfsgebieden	Verkeerscirculatie en verkeersveiligheid	Sensibilisering
2. Bereikbaarheid	Geplande ruimtelijke ontwikkelingen		Bewegwijzering Mobiliteitsmanagement
3. Leefbaarheid	Ontsluiting kernen en verblijfsgebieden	Sluipverkeer Parkeerbeleid	Handhaving
4. Toegankelijkheid			
5. Milieu		Ontmoedigen doorgaand verkeer	Sensibilisering

Tabel 2: Verbredings- en verdiepmatrix thema 2 – Verkeerscirculatie en verkeersveiligheid

3.3.2 Operationele doelstellingen

De verschillende relaties geven aanleiding tot volgende operationele doelstellingen:

Relatie met ander thema	Aandachtspunten	Typering van het aandachtspunt
Schoolomgevingen/verblijfsgebieden	Aanpassen verkeerscirculatie om schoolomgevingen en verblijfsgebieden (lokale weg III) te vrijwaren van niet-bestemmingsverkeer, nadruk op veiligheid en leefbaarheid	Taakstelling
Geplande ruimtelijke ontwikkelingen	Locaties voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zijn multimodaal bereikbaar	Randvoorwaarde
Ontsluiting kernen en woonomgevingen	Verbeteren van de leefbaarheid Het vermijden van niet-bestemmingsverkeer in kernen en woongebieden/woonstraten door aangepaste verkeerscirculatie.	Doelstelling (leefbaarheid) Taakstelling
Sluipverkeer	Mildere sluijverkeer via lokale wegen type III	Doelstelling (leefbaarheid)
Parkeerbeleid	Duurzaam parkeerbeleid is het uitgangspunt. Hiervoor dient een parkeerbeleid uitgewerkt te worden met de focus op het ontmoedigen van lang parkeren in kernen en verblijfsgebieden door differentiatie in prijs en tijd. Eventuele tarifiering is afhankelijk van de afstand tot het centrum en de strategisch ruimtelijke ontwikkelingen.	Taakstelling
Ontmoedigen doorgaand verkeer	Verhogen leefbaarheid in het centrum	Doelstelling (leefbaarheid)
Sensibilisering	Bewustmaking via algemene sensibiliseringsacties omtrent de verkeerscirculatie en duurzame vervoerswijzen	Taakstelling

Bewegwijzering	Verhoging van de leefbaarheid	Doelstelling (leefbaarheid/ bereikbaarheid)
	Verminderen van ongewenst gebruik van wegen door de implementatie van een aangepast bewegwijzeringsplan.	Taakstelling
Mobiliteitsmanagement	Stimuleren duurzame vervoerswijzen bij verschillende doelgroepen (bewoners, werknemers, bezoekers,...)	Doelstelling (bereikbaarheid/milieu)
Handhaving	Afdwingen en controleren van genomen maatregelen	Taakstelling

3.3.3 Plan van aanpak

3.3.3.1 Probleemstelling

- Te veel **doorgaand verkeer in kern Adinkerke** en **zoekverkeer in kern De Panne** ten koste van de leefbaarheid. Dit leidt tot overlast in woon- en schoolomgevingen.
- Geen garantie op vlotte doorstroming van openbaar vervoer
- Onvoldoende veilige fietsverbindingen
- Fileleed op de N34
- Te hoge snelheid in woonstraten

3.3.3.2 Doelstelling

Het doel is

- **het verbeteren van de bereikbaarheid door het verbeteren van de doorstroming voor openbaar vervoer en autoverkeer op de secundaire wegen**
- **het verbeteren van de leefbaarheid door het invoeren van een aangepaste verkeerscirculatie en het verhogen van weerstanden in de verblijfsgebieden en schoolomgevingen (vnl in de wijk ten oosten van de Zeelaan)**
- **het verhogen van de verkeersveiligheid van alle weggebruikers met in het bijzonder van de zwakke weggebruikers door het nemen van de nodige maatregelen.**

De inrichting van verblijfsgebieden zal een extra stimulans zijn voor de bewoners en bezoekers (tweede verblijvers en toeristen) om meer gebruik te maken van de alternatieve modi.

3.3.3.3 Concrete onderzoeksvragen

- **Hoe kan de verkeerscirculatie in de wijk ten oosten van de Zeelaan geoptimaliseerd worden zodat in eerste instantie niet-bestemmingsverkeer geweerd wordt en de bereikbaarheid voor de verschillende vervoerswijzen gegarandeerd blijft?**
- **Hoe kan de verkeerscirculatie geoptimaliseerd worden omgeving Koningsplein in kader van een vlotte ontsluiting van en naar parking Koningsplein?**
- **Welke maatregelen zijn noodzakelijk en/of wenselijk ter verbetering van de doorstroming van openbaar vervoer?**
- **In welke mate zijn wijzingen aan het snelheidsregime noodzakelijk in woon- en schoolomgevingen, bv uitbreiding zone 30?**

3.3.3.4 Beschikbare gegevens

- Verkeerstellingen dd okt 2016: omgeving Kerkstraat, Koningsplein, N34, Zeelaan
- Verkeerstelling dd juli 2017 rotonde Komfortstraat – Veurnekeiweg – Dijk
- Telslangen dd aug 2017 Stationsstraat en De Pannelaan
- Voorgaande en lopende studies Omleidingsweg Adinkerke
- Beschikbare verkeerstellingen en snelheidsmetingen AWW
- Maatregelen en acties Burgemeesterconvenant
- Knelpunten uit Schoolvervoerplannen

- Ongevalgegevens GIS-West en politie West-kust
- Doorstromingsmeting De Lijn 2012-2015-2017

3.3.3.5 Onderzoeksopzet

- Analyse verschillende verkeersdata: verkeerstellingen en snelheidsmetingen
- Bepalen van verschillende scenario's ter verbetering van de leefbaarheid en verminderen verkeersbelasting:
 - o herziening verkeerscirculatie in kern De Panne: wijk ten oosten van de Zeelaan en omgeving Koningsplein
 - o herziening snelheidskaart en zone 30
 - o herziening parkeerbeleid (thema 4)
- Analyse van de doorstromingsmeting en data van De Lijn ter bepaling van mogelijke maatregelen ter verbetering doorstroming openbaar vervoer

3.3.3.6 Verdere uitwerking

- Opmaak gewenst verkeerscirculatieplan kern De Panne voor de wijk ten oosten van de Zeelaan en omgeving Koningsplein
- Opmaak snelheidskaart en zone 30
- Voorstel maatregelen doorstroming openbaar vervoer

3.4 THEMA 3 Fietsnetwerk

3.4.1 Verbredings- en verdiepmatrix

Werkdomeinen Doelstellingen	Werkdomein A Ruimtelijke ontwikkelingen	Werkdomein B Verkeersnetwerken	Werkdomein C Flankerende maatregelen
1. Verkeersveiligheid		Fietsnetwerk	
2. Bereikbaarheid	Geplande ruimtelijke ontwikkelingen		Bewegwijzering
		Openbaar vervoer P+R (P + bike) Fietsenstallingen Fietsroutes	
3. Leefbaarheid	Autoluwe kernen en auto-vrije gebieden	Zwaar verkeer	
4. Toegankelijkheid		Kwaliteit fietspaden	
5. Milieu			Sensibilisering Campagnes

Tabel 3: Verbredings- en verdiepmatrix thema 3 – Fietsnetwerk

3.4.2 Operationele doelstellingen

De verschillende relaties geven aanleiding tot volgende operationele doelstellingen:

Relatie met ander thema	Aandachtspunten	Typing van het aandachtspunt
Geplande ruimtelijke ontwikkelingen	Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden bij voorkeur ontsloten door het fietsnetwerk.	Randvoorwaarde
Autoluwe kernen en auto-vrije gebieden	Verbeteren verkeersveiligheid voor fietsers Het fietsnetwerk afstemmen op de wegcategorisering	Doelstelling (leefbaarheid) Taakstelling
Openbaar vervoer	Fietsroutenetwerken moeten aansluiten op de halteplaatsen van het openbaar vervoer om zo de intermodaliteit te bevorderen	Randvoorwaarde
P+R (P+bike)	Randparkings en centroparkings multimodaal ontsluiten	Doelstelling (bereikbaarheid/ toegankelijkheid)
Fietsenstallingen	Er worden voldoende fietsstallingsplaatsen voorzien nabij haltes openbaar vervoer, openbare gebouwen, winkelzones,...	Taakstelling
Fietsroutes	Verfijning en optimalisatie van het functioneel en recreatief fietsnetwerk: wegwerken missing links en verbeteren verkeersveiligheid	Taakstelling
Zwaar verkeer	Verbeteren verkeersveiligheid voor fietsers Het fietsnetwerk afstemmen op de wegcategorisering	Doelstelling (veiligheid/ leefbaarheid) Taakstelling
Kwaliteit fietspaden	In kaart brengen aan te pakken fietspaden	Taakstelling
Bewegwijzering	Verhoging van de bereikbaarheid voor fietsers Verfijnen fietsnetwerk en implementatie van een aangepast fietsbewegwijzeringsplan	Doelstelling (bereikbaarheid) Taakstelling

Sensibilisering	Bewustmaking van vlotte bereikbaarheid met de fiets via fietsroutes, oversteekplaatsen,... voor winkel-, werk-, school- en recreatieve verplaatsingen	Taakstelling
Campagnes	Door middel van campagnes worden de fietsroutenetwerken bekend gemaakt om het gebruik ervan te stimuleren. Mobiliteitsmanagement dient een modal shift van auto naar fiets mogelijk te maken	Taakstelling

3.4.3 *Plan van aanpak*

3.4.3.1 Probleemstelling

De fietsinfrastructuur en voorzieningen blijken in de huidige toestand onvoldoende aangepast aan de normen (fietsvademecum): N34, N35, schoolomgevingen, tabakszone,... Daarom is het noodzakelijk om een fietsnetwerk uit te zetten dat als leidraad gehanteerd kan worden bij de uitbouw van een [veilige](#) fietsinfrastructuur en voorzieningen. Het gaat dan niet alleen over fietspaden, maar ook over [fietsvoorzieningen](#), zoals fietsenstallingen.

Een uniformering van de (fiets)oversteken dringt zich op om dit begrijpelijker te maken voor alle weggebruikers.

3.4.3.2 Doelstelling

[Het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid door de uitbouw van een performant lokaal functioneel fietsnetwerk op basis waarvan de fietsinfrastructuur \(in brede zin\) opgewaardeerd kan worden, zowel voor de functionele bovenlokale en lokale, als voor recreatieve fietsroutes.](#)

[Een fijnmaziger fietsnetwerk waarbij de straten op het fietsnetwerk ingericht worden als verkeersluwe straten zal een extra stimulans zijn om lokale verplaatsingen per fiets mogelijk te maken en te stimuleren.](#)

3.4.3.3 Concrete onderzoeksvragen en noodzakelijke gegevens

- Welke fietspaden zijn niet conform?
- Zijn er missing links in het netwerk?
- Welke fietsvoorzieningen zijn aanwezig?
- Welke fietsroutes dienen prioritair aangepakt te worden?

3.4.3.4 Beschikbare gegevens

- Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
- Toestand Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (2017)
- Vademecum Fietsvoorzieningen update
- Knooppuntenroutes Fietsnet
- Interregionale en internationale fietsroutes
- Maatregelen en acties Europese interreg-projecten
- Maatregelen en acties Burgemeesterconvenant
- [Lijst attractiepolen kern Adinkerke en De Panne](#)
- [Fietsbeleidsplan, departement MOW](#)

3.4.3.5 Onderzoeksopzet

Dit gaat hoofdzakelijk om desktopresearch, aangevuld met terreinonderzoek:

- Inventarisatie van aanwezige en geplande fietsvoorzieningen
- Inventarisatie status fietsinfrastructuur conform Fietsvademecum
- Inventarisatie van missing links in het huidige fietsnetwerk ter verbetering van de fiets-ontsluiting van de attractiepolen (zijnde relevantie locaties en functies)

3.4.3.6 Verdere uitwerking

- Opmaak van een aanvullend lokaal fietsroutenetwerk met als doel het uitbouwen van een fijnmazig netwerk dat de attractiepolen ontsluit en/of verbindt met de kernen.
- Opmaak overzichtskaart in welke mate fietsroutes (on)voldoende uitgerust zijn om hun taak te kunnen volbrengen, in termen van conform met het fietsvademecum. Rekening houdende met de mate van conformiteit met het vademecum, verkeersonveilige locaties op basis van het aantal ongevallen met fietsers en nabijheid van scholen wordt een prioriteitenlijst opgemaakt worden van aan te pakken fietspaden/routes.
- Daarnaast worden zones aangeduid waar kwalitatieve fietsenstallingen (al dan niet) aanvullend dienen voorzien te worden.
- Tot slot wordt een pakket van maatregelen voorgesteld hoe het fietsen binnen de gemeente gestimuleerd kan worden door het voeren van een flankerend fietsbeleid.

3.5 THEMA 4 Parkeerbeleid

3.5.1 Verbredings- en verdiepmatrix

Werkdomeinen Doelstellingen	Werkdomein A Ruimtelijke ontwikkelingen	Werkdomein B Verkeersnetwerken	Werkdomein C Flankerende maatregelen
1. Verkeersveiligheid		Fietsroutenetwerken Verkeerscirculatie	
2. Bereikbaarheid	Geplande ruimtelijke ontwikkelingen Ondersteuning beleid voor toerisme en handelaars	Parkeerbeleid Voetgangers- en fietsnetwerk Openbaar vervoer Fietsenstallingen	Bewegwijzering
3. Leefbaarheid	Voetgangers- en verblijfsgebieden	Parkeerdruk	Handhaving foutparkeren
4. Toegankelijkheid		Parkeren laden en lossen Parkeren voor PMB	
5. Milieu			Sensibilisering Marketing, campagnes en informatie

Tabel 4: Verbredings- en verdiepmatrix thema 4 - Parkeerbeleid

3.5.2 Operationele doelstellingen

De verschillende relaties geven aanleiding tot volgende operationele doelstellingen:

Relatie met ander thema	Aandachtspunten	Typering van het aandachtspunt
Geplande ruimtelijke ontwikkelingen	Nieuwe projecten dienen te voorzien in hun eigen parkeerbehoefte	Randvoorwaarde
Ondersteuning beleid voor toerisme en handelaars	Parkeerbeleid dient erop gericht te zijn het lokale toerisme en handelsleven te ondersteunen door een gedifferentieerd parkeerbeleid per doelgroep	Doelstelling (bereikbaarheid)
Voetgangers- en verblijfsgebieden	Promoten van aangename autoluwe badplaats en leefbare woonomgeving	Doelstelling (leefbaarheid)
Fietsroutenetwerken	Het fietsroutenetwerk dient de rand- en centrumparkings zo goed mogelijk te ontsluiten	Taakstelling
Verkeerscirculatie	Het circulatiesysteem van en naar de rand- en centrumparkings dient helder te zijn en zo min mogelijk te interfereren met fiets- en voetgangersbewegingen in het centrum	Taakstelling
Voetgangers- en fietsnetwerk	Goede fiets- en voetgangersverbindingen vanaf de parkings naar de bestemmingen (centrum, handelszone, recreatie,...)	Taakstelling
Openbaar vervoer	Openbaar vervoer afgestemd op de parkings Vlotte doorstroming openbaar vervoer te verzekeren	Taakstelling
Fietsenstallingen	Voorzien van voldoende fietsenstallingen op cruciale locaties	Taakstelling
Parkeerdruk	Verminderen parkeerdruk in de kernen tijdens het hoogseizoen	Doelstelling (leefbaarheid, bereikbaarheid)

Parkeren laden en lossen	Voorzien van locaties voor laden en lossen/vrachtwagen parkeren	Taakstelling
Parkeren voor PMB	Voorzien van voldoende en toegankelijke parkeermogelijkheden voor mensen met beperkte mobiliteit	Taakstelling
Bewegwijzering	Aangepaste (dynamische) parkeergeleiding ter voorkoming van zoekverkeer en sluipverkeer	Taakstelling
Handhaving foutparkeren	Correct gebruik van parkeerplaatsen afdwingen door middel van handhaving en controle van parkeerduur en parkeerverbod	Taakstelling
Sensibilisering	Verhogen bewustzijn en promoten van duurzame alternatieven voor de auto	Taakstelling
Marketing, campagnes en informeren	Parkeerbeleid duidelijk communiceren aan bewoners, handelaars en bezoekers	Taakstelling

3.5.3 *Plan van aanpak*

3.5.3.1 Probleemstelling

De Panne heeft te kampen met een periodieke hoge parkeerdruk tijdens het hoogseizoen. Dit leidt tot veel overlast in de vorm van wildparkeren, zoekverkeer,... Dit heeft mede impact op de doorstroming en leefbaarheid binnen de gemeente.

Daarnaast heeft vnl Adinkerke, omgeving tabakszone, te kampen met parkeeroverlast van zwaar verkeer ten koste van de verkeersveiligheid.

3.5.3.2 Doelstelling

Het doel is de leefbaarheid in het centrum van De Panne te verbeteren door er de parkeerdruk te beperken. In eerste instantie dienen verblijfsgebieden gevrijwaard te worden van lang parkeerders (niet-bewoners) door een differentiatie in prijs en tijdsduur. Lang parkeren in centrum-parkings en/of randparking² wordt daarentegen gestimuleerd. Daarnaast is het echter ook van groot belang te zorgen voor een degelijke parkeerinfrastructuur, in het winkelcentrum voor (winkel)bezoekers en in verblijfsgebieden voor bewoners.

De gewijzigde situatie in de Dumontwijk als woonerf en de voorliggende omgevingswerken, als ook de herinrichting van de Markt leidde reeds tot een reductie van het aantal parkeerplaatsen in kern De Panne.

In kader van lang parkeren dient zowel de functie van de P&R Station als de centrum parking Koningsplein binnen het parkeerbeleid duidelijk gesteld te worden.

3.5.3.3 Concrete onderzoeksvragen en noodzakelijke gegevens

- Wat is het huidige aanbod aan openbare parkeerplaatsen?
- Wat zijn de toekomstige geplande wijzigingen in het parkeeraanbod?
- Wat is de huidige vraag naar parkeergelegenheid op het openbaar domein?
- Hoe kan de parkeercirculatie georganiseerd worden?
- Waar en voor wie (welke doelgroep) wordt een parkeeraanbod aangeboden?
- Wat is de functie van de P&R aan het station in Adinkerke?
- Welke maatregelen dragen bij tot het bevorderen van duurzame mobiliteit in termen van een modal shift en uitbouwen van autoluwe kernen en woonwijken?
- In welke mate ondersteunt het parkeerbeleid het te voet gaan en het gebruik van de fiets of openbaar vervoer?

² Onder centumparking wordt hier verstaan een parking aan de rand van het centrum gelegen langs een secundaire invalsweg. Een randparking is een P&R op afstand waarbij een overstap op tram of fiets noodzakelijk is.

- In welke mate kan de parkeerruimte optimaal benut worden?

3.5.3.4 Beschikbare gegevens

- Gemeentelijke deelverordening stallen van voertuigen
- Parkeeronderzoek oktober 2016 en augustus 2017: parkeercapaciteit, -bezetting en -duur
- Huidige parkeerbeleid: tarifiering en duurbepanking
- Huidige parkeerplaatsen PBM
- Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid
- Omvang geplande ontwikkelingen

3.5.3.5 Onderzoeksopzet

- Analyse en interpretatie van de resultaten van het parkeeronderzoek oktober 2016 en augustus 2017
- Analyse tarifiering omliggende gemeenten
- Analyse verschillende doelgroepen en hun parkeerbehoefte
- Oplijsting voor- en nadelen betaald parkeren en blauwe zone

3.5.3.6 Verdere uitwerking

Aan de hand van het parkeeronderzoek, en waar mogelijk de berekende toekomstige parkeervraag, wordt een [duurzaam en samenhangend parkeerbeleid](#) voor De Panne ontwikkeld. Hierbij dient aandacht gegeven te worden aan de ruimtelijke spreiding van de parkeermogelijkheden, [centrumparking en P&R](#), verschillende doelgroepen, circulatie, tarifiering, duurbepanking en [seizoensdrukke](#).

3.6 THEMA 5 Goederenvervoer

3.6.1 Verbredings- en verdiepingsmatrix

Werkdomeinen Doelstellingen	Werkdomein A Ruimtelijke ontwikkelingen	Werkdomein B Verkeersnetwerken	Werkdomein C Flankerende maatregelen
1. Verkeersveiligheid		Herinrichting van wegen	Sensibilisering Handhaving
2. Bereikbaarheid	Geplande ruimtelijke ontwikkelingen	Goederenvervoer	Bewegwijzering
3. Leefbaarheid	Vrijwaren woongebieden / verblijfsgebieden	Parkeerbeleid Sluipverkeer	
4. Toegankelijkheid			
5. Milieu			

Tabel 5: Verbredings- en verdiepingsmatrix thema 5 - Goederenvervoer

3.6.2 Operationele doelstellingen

De verschillende relaties geven aanleiding tot volgende operationele doelstellingen:

Relatie met ander thema	Aandachtspunten	Typering van het aandachtspunt
Geplande ruimtelijke ontwikkelingen	Bij geplande ruimtelijke ontwikkelingen is naast het voorzien van een multimodale ontsluiting een aangewezen ontsluiting voor vrachtverkeer noodzakelijk	Randvoorwaarde
Vrijwaren woongebieden / verblijfsgebieden	Vrijwaren van doorgaand (vracht) verkeer in woon- en verblijfsgebieden (lokale weg III).	Randvoorwaarde
Herinrichting van wegen	Verhogen verkeersveiligheid Herinrichting van wegen met eenduidige weginrichting	Doelstelling (veiligheid) Taakstelling
Parkeerbeleid	Voorzien van parkeerzones voor vrachtverkeer	Taakstelling
Sluipverkeer	Mildere sluiptverkeer via lokale wegen type III	Doelstelling (leefbaarheid)
Sensibilisering	Bewustmaking via algemene sensibiliseringsacties omtrent het gebruik van vrachtroutes, sluiptverkeer, snelheidsregimes, ...	Taakstelling
Handhaving	Correct gebruik van vrachtroutes en wegen afdwingen door middel van handhaving en controle	Taakstelling
Bewegwijzering	Door een correcte en aangepaste bewegwijzering sluiptverkeer voorkomen op lokale wegen (type III)	Taakstelling

3.6.3 Plan van aanpak

3.6.3.1 Probleemstelling

De probleemstelling omvat enerzijds de beleving in de kern De Panne, omgeving Zeelaan, en anderzijds de grensproblematiek mbt vrachtverkeer in de omgeving van de tabakszone (overlast, wildparkeren, verkeersveiligheid,...).

3.6.3.2 Doelstelling

Het doel is om enerzijds het laden en lossen anders te organiseren in kern De Panne om de leefbaarheid en veiligheid te verbeteren bij het beleveren van handelszaken. Anderzijds dient de verkeersveiligheid in de omgeving van de tabakszone verbeterd te worden door het nemen van maatregelen voor vrachtverkeer (zowel verkeerscirculatie als parkeren).

3.6.3.3 Concrete onderzoeksvragen en noodzakelijke gegevens

Volgende onderzoeksvragen stellen zich:

- Hoe en waar gebeurt de beleving in het centrum? Wat zijn de knelpunten?
- In welke mate kan het laden en lossen gereorganiseerd worden in kern De Panne zonder afbreuk te doen aan de bereikbaarheid van handelszaken? Zijn maatregelen als uniforme markering laad- en loszones, werken met tijdsbeperking,... haalbaar?
- Hoe groot is de parkeerproblematiek in termen van wildparkeren versus verkeersveiligheid in de tabakszone?
- In welke mate is de verkeerscirculatie bepalend en kunnen gewenste aanrijroutes vrachtverkeer een oplossing bieden?
- Hoe kan het conflict met fietsers er beperkt worden?

3.6.3.4 Beschikbare gegevens

- Bestaande wegencategorisering
- Plannen Omleidingsweg Adinkerke
- Verkeerstelling rotonde Dijk x Kromfortstraat
- Parkeeronderzoek thema 4 – Parkeerbeleid
- Gewijzigde verkeerscirculatie kern De Panne thema 2 – Verkeerscirculatie en verkeersveiligheid

3.6.3.5 Onderzoeksopzet

- Inventarisatie en analyse van het functioneren van huidige laad- en loszones in kern De Panne
- Analyse van de knelpunten ter verbetering van de verkeersveiligheid omgeving tabakszone

3.6.3.6 Verdere uitwerking

- Voorstel locaties voor de reorganisatie van de laad- en loszones in kern De Panne
- Voorstel maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid omgeving tabakszone
- Opmaak kaart gewenste aanrijroutes vrachtverkeer naar kern De Panne en Tabakszone

4 GLOBALE AANPAK ONDERZOEKEN

In het kader van de te verbreden en verdiepen thema's van het mobiliteitsplan worden verschillende onderzoeken uitgevoerd.

Het aanvullend verkeersonderzoek omvat

- de verkeerstellingen (ikv thema 2): kruispunttellingen (Koningsplein x N35 en Kerkstraat N35) + slangtellingen Koningsplein en Kerkstraat, oktober 2016;
- het parkeeronderzoek (ikv thema 4): parkeerbezetting en parkeerduur, oktober 2016 en augustus 2017

Dit verkeersonderzoek werd eerder opgestart omdat deze zowel in het laagseizoen (oktober 2016) als in het hoogseizoen (augustus 2017) dienden te gebeuren. De reden hiervan is dat de mobiliteit in De Panne sterk gebonden is aan het hoogseizoen versus laagseizoen.

Het onderzoek eigen aan het verkeersplanologische planproces bestaat enerzijds uit desktopresearch en terreinonderzoek en anderzijds uit de analyse, verwerking en interpretatie van de data van het gevoerde verkeersonderzoek, beschikbare verkeerstellingen van diverse bronnen, de data uit voorafgaande studies en de data beschikbaar gesteld door een actor. Het betreft volgende onderzoeken:

Thema 1 – Impact ruimtelijke ontwikkelingen:

- Impact Oostelijke Omleidingsweg Adinkerke en parkeersysteem Plopsa:
 - aanpassen verschillende vervoersnetwerken rekening houdende met omleidingsweg
 - bepalen gewenste ontsluiting van De Panne door wegencategorisering af te stemmen met omleidingsweg
 - onderzoek naar functie en locatie P&R binnen ruime parkeerbeleid De Panne, zie thema 4 – Parkeerbeleid, in overleg met De Lijn
- Impact van het lokaal bedrijventerrein Adinkerke:
 - ontsluiting van de site per modi rekening houdende met omleidingsweg

Thema 2 – Verkeerscirculatie en verkeersveiligheid:

- Analyse verschillende verkeersdata: verkeerstellingen en snelheidsmetingen
- Bepalen van verschillende scenario's ter verbetering van de leefbaarheid en verminderen verkeersbelasting:
 - herziening verkeerscirculatie in kern De Panne: wijk ten oosten van de Zeelaan en omgeving Koningsplein
 - herziening snelheidskaart en zone 30
 - herziening parkeerbeleid (thema 4)
- Oplijsting van mogelijke maatregelen ter verbetering doorstroming openbaar vervoer aan de hand in overleg met De Lijn

Thema 3 – Fietsnetwerk:

- Inventarisatie van aanwezige en geplande fietsvoorzieningen
- Inventarisatie status fietsinfrastructuur conform Fietsvademecum
- Inventarisatie van missing links in het huidige fietsnetwerk ter verbetering van de fiets-ontsluiting van de attractiepolen (zijnde relevantie locaties en functies)

Thema 4 – Parkeerbeleid:

- Analyse en interpretatie van de resultaten van het parkeeronderzoek oktober 2016 en augustus 2017

- Analyse tarifiering omliggende gemeenten
- Analyse verschillende doelgroepen en hun parkeerbehoefte
- Oplijsting voor- en nadelen betaald parkeren en blauwe zone

Thema 5 – Goederenvervoer:

- Inventarisatie en analyse van het functioneren van huidige laad- en loszones in kern De Panne
- Analyse van de knelpunten ter verbetering van de verkeersveiligheid omgeving tabakszone

5 OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

5.1 SMART doelstellingen

Uit te werken thema	SMART doelstellingen 2030
Thema 1 – Impact ruimtelijke ontwikkelingen	Verschuiving van 10% van het aandeel verplaatsingen met de auto naar meer verplaatsingen te voet, met de fiets en openbaar vervoer (61% > 51%)
Thema 2 – Verkeerscirculatie en verkeersveiligheid	Halvering van aandeel vrachtverkeer in verblijfsgebieden (heden gemiddeld 2%) Reductie van het aantal verkeersongevallen met fietsers naar 0 Verhogen commerciële snelheid openbaar vervoer in kern De Panne naar 25km/u (af te stemmen met De Lijn)
Thema 3 – Fietsnetwerk	Toename gebruik van de fiets voor korte afstanden (< 5km) met 20% (60% > 80%) Verdubbeling van het huidige aantal fietsenstallingen op publieke plaatsen en attractiepunten Voorzien van fietsenstallingen op alle publieke plaatsen en attractiepunten
Thema 4 – Parkeerbeleid	Parkeerdruk in verblijfsgebieden < 75% Elimineren van het aantal parkeerplaatsen lang parkeren in verblijfsgebieden (behalve voor bewoners)
Thema 5 – Goeverenvervoer	Eliminatie van fout parkeren op fiets- en voetpaden

5.2 Strategische doelstellingen

Uit te werken thema	Relatie met ander thema	Doelstellingen
Thema 1 – Impact ruimtelijke ontwikkelingen	Snelheidsplan	De verkeersveiligheid verbeteren
	Verkeerscirculatie	Verbeteren van de leefbaarheid
	Wegencategorisering	Garanderen van de bereikbaarheid en verbeteren van de leefbaarheid in het centrum.
	Sluipverkeer	Vrijwaren van niet-bestemmingsverkeer op lokale wegen type III

	Lucht- en geluidsimpact	De ontwikkeling van nieuwe wegenis of functie mag geen hypotheek leggen op een gezond lucht- en geluidsklimaat
	Mobiliteitsmanagement	Stimuleren duurzame vervoerswijzen bij verschillende doelgroepen (bewoners, werknemers, bezoekers,...)
	Aangepaste bewegwijzering	Verhoging van de leefbaarheid of verlagen van ongewenst gebruik van wegen
Thema 2 – Verkeerscirculatie en verkeersveiligheid	Ontsluiting kernen en woonomgevingen	Verbeteren van de leefbaarheid
	Sluipverkeer	Milderen sluijverkeer via lokale wegen type III
	Ontmoedigen doorgaand verkeer	Verhogen leefbaarheid in het centrum
	Bewegwijzering	Verhoging van de leefbaarheid
	Mobiliteitsmanagement	Stimuleren duurzame vervoerswijzen bij verschillende doelgroepen (bewoners, werknemers, bezoekers,...)
Thema 3 – Fietsnetwerk	Autoluwe kernen en auto-vrije gebieden	Verbeteren verkeersveiligheid voor fietsers
	P+R (P+bike)	Randparkings en centumparkings multimodaal ontsluiten
	Zwaar verkeer	Verbeteren verkeersveiligheid voor fietsers
	Bewegwijzering	Verhoging van de bereikbaarheid voor fietsers
Thema 4 – Parkeerbeleid	Ondersteuning beleid voor toerisme en handelaars	Parkeerbeleid dient erop gericht te zijn het lokale toerisme en handelsleven te ondersteunen door een gedifferentieerd parkeerbeleid per doelgroep
	Voetgangers- en verblijfsgebieden	Promoten van aangename autoluwe badplaats en leefbare woonomgeving
	Parkeerdruk	Verminderen parkeerdruk in de kernen tijdens het hoogseizoen
Thema 5 – Goeverenvervoer	Herinrichting van wegen	Verhogen verkeersveiligheid
	Sluipverkeer	Milderen sluijverkeer via lokale wegen type III

5.3 Randvoorwaarden

Uit te werken thema	Relatie met ander thema	Randvoorwaarden
	Multimodale bereikbaarheid	Nieuwe ontwikkelingen en belangrijke functies worden ingepland op locaties waar de multimodale bereikbaarheid gegarandeerd wordt.
	STOP-principe	Ruimtelijke ontwikkelingen worden bij voorkeur ontsloten door het fietsnetwerk.
	Parkeerbeleid	De strategische projecten moeten voorzien in hun eigen parkeerbehoeften.
	Toegankelijkheid PMB	Nieuwe ontwikkelingen en belangrijke functies dienen toegankelijk te zijn voor personen met een beperking
Thema 2 – Verkeerscirculatie en verkeersveiligheid	Geplande ruimtelijke ontwikkelingen	Locaties voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zijn multimodaal bereikbaar
Thema 3 – Fietsnetwerk	Geplande ruimtelijke ontwikkelingen	Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden bij voorkeur ontsloten door het fietsnetwerk.

	Openbaar vervoer	Fietsroutenetwerken moeten aansluiten op de halteplaatsen van het openbaar vervoer om zo de intermodaliteit te bevorderen
Thema 4 – Parkeerbeleid	Geplande ruimtelijke ontwikkelingen	Nieuwe projecten dienen te voorzien in hun eigen parkeerbehoefte
Thema 5 – Goeverenvervoer	Geplande ruimtelijke ontwikkelingen	Bij geplande ruimtelijke ontwikkelingen is naast het voorzien van een multimodale ontsluiting een aangewezen ontsluiting voor vrachtverkeer noodzakelijk
	Vrijwaren woongebieden / verblijfsgebieden	Vrijwaren van doorgaand (vracht) verkeer in woon- en verblijfsgebieden (lokale weg III).

5.4 Taakstellingen

Uit te werken thema	Relatie met ander thema	Taakstellingen
Thema 1 – Impact ruimtelijke ontwikkelingen	Snelheidsplan	De implementatie van een eenduidig snelheidsbeleid
	Verkeerscirculatie	Uitwerken verkeerscirculatieplan oostzijde Zeelaan en Koningsplein waarbij het centrum en de woonzones zoveel als mogelijk gevrijwaard worden van niet-bestemmings gemotoriseerd verkeer.
	Wegencategorisering	Wegencategorisering afstemmen op de gewenste ontsluitingsstructuur
	Zwaar verkeer	Voorzien van routes die de bereikbaarheid voor zwaar verkeer vrijwaren
	Aangepaste bewegwijzering	De implementatie van een aangepast bewegwijzeringsplan
Thema 2 – Verkeerscirculatie en verkeersveiligheid	Schoolomgevingen/verblijfsgebieden	Aanpassen verkeerscirculatie om schoolomgevingen en verblijfsgebieden (lokale weg III) te vrijwaren van niet-bestemmingsverkeer, nadruk op veiligheid en leefbaarheid
	Ontsluiting kernen en woonomgevingen	Het vermijden van niet-bestemmingsverkeer in kernen en woongebieden/woonstraten door aangepaste verkeerscirculatie.
	Parkeerbeleid	Duurzaam parkeerbeleid is het uitgangspunt. Hiervoor dient een parkeerbeleid uitgewerkt te worden met de focus op het ontmoedigen van lang parkeren in kernen en verblijfsgebieden door differentiatie in prijs en tijd. Eventuele tarifiering is afhankelijk van de afstand tot het centrum en de strategisch ruimtelijke ontwikkelingen.
	Sensibilisering	Bewustmaking via algemene sensibiliseringsacties omtrent de verkeerscirculatie en duurzame vervoerswijzen
	Bewegwijzering	Verminderen van ongewenst gebruik van wegen door de implementatie van een aangepast bewegwijzeringsplan.
	Handhaving	Afdwingen en controleren van genomen maatregelen
Thema 3 – Fietsnetwerk	Autoluwe kernen en auto-vrije gebieden	Het fietsnetwerk afstemmen op de wegcategorisering
	Fietsenstallingen	Er worden voldoende fietsstallingsplaatsen voorzien nabij haltes openbaar vervoer, openbare gebouwen, winkelzones,...
	Fietsroutes	Verfijning en optimalisatie van het functioneel en recreatief fietsnetwerk: wegwerken missing links en verbeteren verkeersveiligheid
	Zwaar verkeer	Het fietsnetwerk afstemmen op de wegcategorisering
	Kwaliteit fietspaden	In kaart brengen aan te pakken fietspaden

	Bewegwijzering	Verfijnen fietsnetwerk en implementatie van een aangepast fietsbewegwijzeringsplan
	Sensibilisering	Bewustmaking van vlotte bereikbaarheid met de fiets via fietsroutes, oversteekplaatsen,... voor winkel-, werk-, school- en recreatieve verplaatsingen
	Campagnes	Door middel van campagnes worden de fietsroutenetwerken bekend gemaakt om het gebruik ervan te stimuleren. Mobiliteitsmanagement dient een modal shift van auto naar fiets mogelijk te maken
Thema 4 – Parkeerbeleid	Fietsroutenetwerken	Het fietsroutenetwerk dient de rand- en centumparkings zo goed mogelijk te ontsluiten
	Verkeerscirculatie	Het circulatiesysteem van en naar de rand- en centumparkings dient helder te zijn en zo min mogelijk te interfereren met fiets- en voetgangersbewegingen in het centrum
	Voetgangers- en fietsnetwerk	Goede fiets- en voetgangersverbindingen vanaf de parkings naar de bestemmingen (centrum, handelszone, recreatie,...)
	Openbaar vervoer	Openbaar vervoer afgestemd op de parkings Vlotte doorstroming openbaar vervoer te verzekeren
	Fietsenstallingen	Voorzien van voldoende fietsenstallingen op cruciale locaties
	Parkeren laden en lossen	Voorzien van locaties voor laden en lossen/vrachtwagen parkeren
	Parkeren voor PMB	Voorzien van voldoende en toegankelijke parkeermogelijkheden voor mensen met beperkte mobiliteit
	Bewegwijzering	Aangepaste (dynamische) parkeergeleiding ter voorkoming van zoekverkeer en sluipverkeer
	Handhaving foutparkeren	Correct gebruik van parkeerplaatsen afdwingen door middel van handhaving en controle van parkeerduur en parkeerverbod
	Sensibilisering	Verhogen bewustzijn en promoten van duurzame alternatieven voor de auto
	Marketing, campagnes en informeren	Parkeerbeleid duidelijk communiceren aan bewoners, handelaars en bezoekers
Thema 5 – Goeverenvervoer	Herinrichting van wegen	Herinrichting van wegen met eenduidige weginrichting
	Parkeerbeleid	Voorzien van parkeerzones voor vrachtverkeer
	Sensibilisering	Bewustmaking via algemene sensibiliseringsacties omtrent het gebruik van vrachtroutes, sluipverkeer, snelheidsregimes, ...
	Handhaving	Correct gebruik van vrachtroutes en wegen afdwingen door middel van handhaving en controle
	Bewegwijzering	Door een correcte en aangepaste bewegwijzering sluipverkeer voorkomen op lokale wegen (type III)

6 KNELPUNTEN EN KANSEN

6.1 Kansen

- Aanleg omleidingsweg om de verkeersdoorstroming, verkeersleefbaarheid en –veiligheid in kern Adinkerke te verbeteren
- De verschillende RUP's bieden diverse ontwikkelingsmogelijkheden. De verkeersgeneratie en multimodale ontsluiting zijn steeds aandachtspunten
- Verdichten en aanbieden van een verkeersveiliger fietsnetwerk
- Duurzaam energie-actieplan aanwenden ter stimulatie alternatieve modi
- Schoolvervoerplannen aanwenden ikv identificeren van knelpunten met als doel het creëren van verkeersveiliger schoolomgevingen
- Proefproject basisbereikbaarheid Ontsluiting Westhoek om de ontsluiting van het openbaar vervoer te verbeteren voor een betere bereikbaarheid en toegankelijkheid
- Optimalisatie van de verkeerscirculatie ten oosten van de Zeelaan tussen Nieuwpoortlaan en Veurnestraat om doorgaand verkeer (sluipverkeer) te mijden
- Sturen parkeerbeleid met differentiatie per doelgroep, duur en locatie: bewoners, bezoekers en laden & lossen, kort en lang parkeren, straatparkeren, (ondergronds) centrumparking en randparking
- Uitbreiden zone 30 in de kernen ter verbetering van de verkeersveiligheid
- Realisatie van (meer) toegankelijke voetpaden

6.2 Knelpunten

- De doorstroming op de N34 zowel voor autoverkeer, in bijzonder in de Stationsstraat en De Pannelaan, als voor openbaar vervoer in Duinkerkelelaan en Nieuwpoortlaan
- Periodieke parkeerproblematiek met veel wildparkeren versus het parkeergebeuren in het laagseizoen
- Te hoge snelheid in leefstraten en woonstraten in combinatie met langzaam verkeer
- Veel sluipverkeer ten gevolge van de gebrekkige doorstroming op N34, N35 en afrittencomplex Adinkerke
- Gebrek aan comfortabele en diefstalveilige fietsenstallingen
- Gebrek aan veilige fietspaden en fietsverbindingen (missing links)
- Vrachtverkeer in woon- en leefstraten
- Wildparkeren vrachtverkeer in omgeving tabakszone
- Luchtvervuiling en geluidshinder ten gevolge hoge verkeersdruk
- Te weinig politiecontrole

Deze knelpunten worden in de mate van het mogelijke weergegeven op onderstaande figuur.

Figuur 9: Knelpunten, kansen en doelstellingen



LEGENDE:

KNELPUNTEN

-  sluipverkeer
-  file gemotoriseerd verkeer
-  file tram
-  conflict op kruispunt - onveilig oversteekplaats
-  onveilige fietsverbinding
-  hoge parkeerdruk

KANSEN

-  missing links in fietsnetwerk wegwerken
-  sturend parkeerbeleid met centrum P en rand P
-  omleidingsweg gemotoriseerd verkeer
-  verkeerscirculatieplan
-  toegankelijkheid / bereikbaarheid openbaar vervoer verbeteren

7 UITWERKING PARTICIPATIE

7.1 Workshop 14 en 16 november 2017

7.1.1 Doel en aanpak

Het doel van de denkvondens was enerzijds om de bevolking te informeren omtrent het opzet en de doelstelling van het mobiliteitsplan en anderzijds om inzicht te krijgen in de knelpunten, bekommernissen, verwachtingen mbt mobiliteit vanuit de visie van de bewoners, handelaars, lokale actoren,... Door naar de bewoners te luisteren en samen met hen na te denken over mogelijke oplossingen willen we een draagvlak creëren om uiteindelijk te komen tot een gedragen beleidsplan waarin burgers zich kunnen herkennen. Hiervoor zullen we ook verder in het traject de bewoners en lokale actoren betrekken bij het proces.

Om er voor te zorgen dat de aanwezigen de verkeerssituatie in het onderzoeksgebied goed kennen en een duidelijk beeld kunnen geven van de mogelijke knelpunten in hun specifieke kern werd voor beide deelgebieden (kern De Panne en kern Adinkerke) een afzonderlijke denkvonding ingericht.

De denkvondens werden opgevat volgens de methodiek van het 'worldcafé'. Hierbij verspreiden de deelnemers zich over verschillende werktafels. Per werktafel werd op een informele sfeer over verschillende thema's gepraat. Het uitgangspunt hierbij waren de thema's die uit de sneltoets naar voor gekomen waren nl. impact ruimtelijke ontwikkelingen, fietsnetwerk, parkeerbeleid en belevering centrum. In de loop van de gesprekken kwamen ook andere thema's aan bod die eveneens in het verslag werden opgenomen.

Op elk van de werktafels lag een gedetailleerd stratenplan. De aanwezigen kregen fiches waarop ze bij aanvang van het gesprek aan de denktafels hun knelpunten/ideeën konden neerschrijven. Na 10 minuten werd het gesprek gestart en kon iedereen zijn knelpunten/ideeën voorleggen. Door middel van een genummerde sticker werd elke opmerking ook telkens op het stratenplan van de gemeente gelokaliseerd.

7.1.2 Resultaten

Het verslag van de denkvondens is terug te vinden in 8.4.

De voornaamste thema's die de bovenhand namen waren:

- **Verkeersveiligheid** voor voetgangers en fietsers, zowel in De Panne als in Adinkerke;
- De files naar Plopsaland veroorzaken veel hinder en een gebrekkige **doorstroming**;
- **Openbaar vervoer** dient beter uitgewerkt te worden, zowel naar toegankelijkheid als naar frequentie;
- **Betere fietsverbinding** en verbinding met het openbaar vervoer met Veurne;
- Maatregelen dienen genomen te worden om **sluipverkeer** tegen te gaan, zowel in De Panne als in Adinkerke
- **Wildparkeren** is een groot probleem, zowel in Adinkerke als in De Panne;

7.1.3 Doorvertaling

De input van de denkvondten werd gebruikt ter inspiratie bij het opstellen van deze nota. Vier van de hiervoor vermelde voornaamste thema's hebben betrekking op 'verkeerscirculatie en doorstroming'. In de sneltoets maakte 'verkeerscirculatie en doorstroming' deel uit van het werkdomein 'Impact ruimtelijke ontwikkelingen'. Gezien de grote bezorgdheid van de bevolking rond dit thema wordt in het verdere onderzoek 'verkeerscirculatie en doorstroming' als zelfstandig, vijfde werkdomein opgenomen. In het verdere verloop van deze studie zullen de resultaten van de participatiemomenten tevens fungeren als leidraad en bron van informatie.

Uit respect voor de inzet van de aanwezigen en om hen blijvend te betrekken bij de opmaak van het beleidsplan werd het verslag van de participatieavonden doorgestuurd naar alle aanwezigen.

7.2 Interactieve infomarkt opmaak gemeentelijk mobiliteitsplan

Rekening houdend met de ideeën en bedenkingen die op de participatiemomenten naar voor zijn gekomen wordt in de volgende fase het nodige onderzoek uitgevoerd om de uitwerkingsnota op te maken. Hierin zullen rond de verschillende werkdomeinen mogelijke scenario's worden uitgewerkt. Na aftoetsing van de haalbaarheid van deze scenario's bij de beleidsactoren op de GBC zullen de haalbare scenario's tijdens een interactieve infomarkt worden voorgesteld aan de bevolking.

7.2.1 Doel van de interactieve infomarkt

Tijdens het eerste participatiemoment hebben de bewoners de kans gekregen om hun bezorgdheden en ideeën over de mobiliteit in hun gemeente mee te geven. In eerste instantie willen we op dit tweede participatiemoment toelichten hoe hiermee in het verdere onderzoek is omgegaan en hoe deze opmerkingen en bedenkingen al dan niet zijn terug te vinden in de uitgewerkte scenario's. Daarnaast willen we bewoners de mogelijkheid bieden om hun visie en bedenkingen bij bepaalde scenario's op een genuanceerde manier mee te geven. Rekening houdend met de grootte van het onderzoeksgebied en met het relatief groot aantal betrokkenen zal dit participatiemoment zich situeren op het niveau van adviseren.

7.2.2 Voorstel voor het verloop van de interactieve infomarkt.

- Presentatie
 - Toelichting van de resultaten van de vorige participatieavonden
 - Voorstelling de verschillende scenario's per werkdomein
- Individuele toelichting en mogelijkheid tot evaluatie bij de mogelijke scenario's voor elk van de werkdomeinen.

De essentie van de verschillende scenario's per werkdomein wordt grafisch voorgesteld op infopanelen. Deze staan verspreid in de ruimte. Eén set van panelen is vrij te bekijken. Bij een tweede set van panelen geeft een begeleider per paneel toelichting bij het voorgestelde werkdomein en luistert naar de concrete ideeën en bedenkingen van de aanwezigen. Per werkdomein wordt een aangepast invulblaadje gemaakt. Op dit invulblaadje kunnen de aanwezigen hun mening geven over de verschillende scenario's in elk van de werkdomeinen. Deze zullen in de mate van het mogelijke meegenomen worden bij de opmaak van het uiteindelijke beleidsplan.

7.3 Na-traject

In de loop van de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan worden heel wat mensen gemobiliseerd om hun mening en ideeën te delen met de onderzoekers. Wij stellen voor om na de formele goedkeuring van het nieuwe mobiliteitsplan de mensen die aanwezig waren op de participatiemomenten en die wensten op de hoogte te worden gehouden uit te nodigen voor een plenaire toelichting van het mobiliteitsplan. Ter ondersteuning hiervan en voor de bekendmaking van het nieuwe plan bij de brede bevolking kan een folder worden opgemaakt.

8 BIJLAGEN

8.1 Besluit Gemeenteraad Participatietraject

UITTREKSEL UIT HET NOTULENBOEK VAN DE GEMEENTERAAD

De gemeenteraad in zitting van 02 oktober 2017.

Aanwezig: A. Vanheste, burgemeester, E. Vanhee, voorzitter, J. Blieck, A. Woestijn, B. Degrieck, C. Delrive, A. Debaeke, schepenen, F. Buyse, schepen-voorzitter OCMW, M. Rossey, N. Gerry, W. Liefhooghe, L. Boudolf, P. George, B. Dequeecker, S. Van Der Maelen, M. Bossuyt, M. Logier, M. Vandermeeren, S. Van Damme, R. Florizoone, gemeenteraadsleden, V. Van Ackere, secretaris

Actualisering van het mobiliteitsplan ten behoeve van de gemeente De Panne. Voorstel van participatietraject. Goedkeuring.

De gemeenteraad,

Gelet op de wetgeving, zijnde:

- het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, in het bijzonder artikel 19 § 2

Gelet op voorafgaande besluiten, zijnde:

- de beslissing van de gemeenteraad d.d. 7 maart 2016 inzake de actualisering van het mobiliteitsplan ten behoeve van de gemeente De Panne. Vaststellen van de voorwaarden en de wijze van gunnen
- de beslissing van het schepencollege d.d. 8 augustus 2016 houdende de gunning van bovenvermelde opdracht aan de firma Sweco, Oostendsesteenweg 146 te 8000 Brugge mits de prijs van 82.005,81 euro (btw inclusief)
- de beslissing van het schepencollege d.d. 18 september 2017 houdende de opmaak van een voorstel van participatietraject in het kader van de actualisering van het mobiliteitsplan ten behoeve van de gemeente De Panne

Gelet op de relevante documenten, zijnde:

- het voorstel van participatietraject in het kader van de actualisering van het mobiliteitsplan ten behoeve van de gemeente De Panne

Gelet op de motivering van onderhavig besluit, zijnde:

- Het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid voorziet in het kader van de actualisering van een gemeentelijk mobiliteitsplan in participatie van de bevolking en informatievoorziening.
- Het schepencollege stelt aan de gemeenteraad voor om akkoord te gaan met zijn voorstel van participatietraject. Het voorstel behelst de organisatie van een workshop met de bevolking in de verkenningsfase en later in het proces, in de beleidsfase, de organisatie van een infomarkt als terugkoppeling en feedbackmoment op de workshop. Tijdens de workshop met de bevolking wordt er gepeild naar de knelpunten, bekommernissen, kansen, suggesties en verwachtingen. Tijdens de infomarkt, op het einde van de procedure tot actualisering van het mobiliteitsplan, wordt de bevolking geïnlicht over de gemaakte keuzes en de acties die in het plan worden opgenomen.

BESLIST met algemeenheid van stemmen

Art.1: Het voorstel van participatietraject in het kader van de actualisering van het mobiliteitsplan ten behoeve van de gemeente De Panne wordt goedgekeurd.

Art.2: Afschrift van deze beslissing wordt overgemaakt aan:
– de mobiliteitsambtenaar

ALDUS GEDAAN EN GOEDGEKEURD IN ZITTING ALS BOVEN BEPAALD

secretaris
Get. V. Van Ackere

Voor eensluidend uittreksel

de voorzitter
Get. E. Vanhee

secretaris

de burgemeester



V. Van Ackere



A. Vanheste

8.2 Advies RMC Sneltoets

Regionale Mobiliteitscommissie

Proces-verbaal van
bespreking in de vergadering van 11 september 2017 te Brugge

Agendapunt: *De Panne: mobiliteitsplan – sneltoets*

RMC-voorzitter: *Lieven Van Eenoo*

(I)GBC-voorzitter: *Ann Vanheste, burgemeester – contact: Wouter Deruwe*

Kwaliteitsadviseur: *Erwin Sucaet*

Gemeenteraadsbesluit GBC	Goedkeuring HR
GRB: 30/04/2013	

Mobiliteitsplan	Sneltoets
PAC/RMC: 11/06/2012 BS: 9/10/2012	PAC/RMC: 11/09/2017 Spoor 2: verbreden / verdiepen

a) Duiding

Het dossier werd behandeld op de (I)GBC van 17 juni 2017. Er werd tijdens deze vergadering aan de quorumvereisten voldaan.

Uit het dossier blijkt dat er een consensus werd bereikt in de (I)GBC. De initiatiefnemer diende op 9 juni 2017, het dossier in voor kwaliteitsadvies. Het dossier wordt automatisch ter bespreking aan de RMC voorgelegd. Door agendaproblemen bij de gemeente kon de bespreking pas geagendeerd worden op de RMC-vergadering van 11 september 2017.

b) Vaste leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
	Initiatiefnemer: gemeente	A
Wouter Deruwe	Gemeente: De Panne	A
Lieven Van Eenoo	Departement MOW – afdeling Beleid – voorzitter	A
Sofie De Meulenaere	Departement MOW – afdeling Beleid	A
Sven Hoverbeke	VVM De Lijn	A
Guy Ameele Humberto Van Nunen	Agentschap Wegen en Verkeer	A
Leen Vandevelde	Departement Omgeving	V
Christophe Boval / Koen Vanneste	Provincie West-Vlaanderen	N

c) Andere leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
Veerle Duportail	Studiebureau Sweco Belgium NV	A

d) Schriftelijke adviezen

Naam	Dienst / organisatie
Leen Vandevelde	Dep. Omgeving: "Geen opmerkingen bij dit dossier."

e) Vaststelling van het quorum

- ☐ De voorzitter stelt vast dat ten minste de helft van de vaste leden, onder wie de initiatiefnemer aanwezig is en dat de RMC dus rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.
- ☒ De voorzitter meldt dat het agendapunt eerder werd geagendeerd op DD/MM/JJJJ en dat de RMC nu zonder quorumvereiste kan beraadslagen over dit agendapunt.
- ☒ De voorzitter stelt vast dat de initiatiefnemer niet aanwezig is en dat de RMC vandaag niet rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.
- ☒ De voorzitter stelt vast dat de initiatiefnemer, maar niet de helft van de vaste leden aanwezig is en dat de RMC vandaag niet rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.

Regionale Mobiliteitscommissie

Advies van de kwaliteitsadviseur

De Panne, Mobiliteitsplan, Sneltoets

x Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 11/09/2017 te Brugge.

1. Algemene omschrijving van het plan

Huidig (tweede) mobiliteitsplan van De Panne dateert van juni 2012. De gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) besliste op 17/05/2017 om het mobiliteitsplan te 'verbreden – verdiepen' (spoor 2) met meerdere thema's : de impact van diverse ruimtelijke ontwikkelingen, het fietsen, het parkeren, en het zwaar verkeer.

2. Toetsing van het plan

De sneltoets is correct uitgevoerd. De keuze voor het 'verbreden – verdiepen' van het mobiliteitsplan (spoor 2) is terecht.

3. Bijkomende elementen aangebracht door de Regionale Mobiliteitscommissie

In de sneltoets werden enkele ruimtelijke thema's vermeld waarvan dient heroverwogen op welke manier deze aan bod moeten / kunnen komen (bv. verkeerscirculatie Koningsplein, acties burgemeestersconvenant, knelpunten schoolvervoersplannen, ...). Alleszins moet worden vermeden dat voorliggend proces in het vaarwater komt van andere planprocessen met meer geëigende nota's (bv. lokaal bedrijventerrein Adinkerke met o.m. plan-MER-screening, doorstromingsmaatregelen of andere infrastructuurprojecten met o.m. start- en/of projectnota's, ...).

Er blijken al diverse onderzoeken uitgevoerd (parkeren oktober '16 en augustus '17, verkeerstellingen Koningsplein, ...) op éénzijdig initiatief van de Gemeente. Jammer dat de GBC niet betrokken is geweest bij de opzet ervan !

Inzake participatie wenst de Gemeente een traject op maat te voeren.

4. Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur

Gemeenteraadsbesluit over het te volgen participatietraject is zo snel mogelijk te nemen.

5. Besluit : advies van de kwaliteitsadviseur

Het advies is **gunstig**.

13/09/2017,
voor advies,


de kwaliteitsadviseur,
Erwin Sucaet

GBC 2 - Verkenningnota De Panne**Besprekingsverslag**

Plaats en datum
Gent, 20 december 2017

Referentienummer
5326830002

Kenmerk
BV#0002

Plaats en datum bespreking
Schepenslokaal, Gemeentehuis De Panne, 20 december 2017

Aanwezig

AWV West-Vlaanderen	Guy Ameele	guy.ameele@mow.vlaanderen.be
AWV West-Vlaanderen	Maya Devriendt	maya.devriendt@mow.vlaanderen.be
De Lijn	Sven Hoverbeke	sven.hoverbeke@delijn.be
De Lijn	Annie Vermeulen	annie.vermeulen@delijn.be
P-WVL - Mobiliteit	Koen Vanneste	koen.vanneste@west-vlaanderen.be
PZ Westkust	Marc Tegethoff	marc.tegethoff@police.belgium.eu
PZ Westkust	Jozef Oyen	jozef.oyen@police.belgium.eu
De Panne	Veerle Van Ackere	secretaris@depanne.be
De Panne	Wouter Deruwe	wouter.deruwe@depanne.be
Sweco Belgium nv	Jonas De Temmerman	jonas.detemmerman@swecobelgium.be
Sweco Belgium nv	Elke Matthyssen	elke.matthyssen@swecobelgium.be

Verontschuldigd

Burgemeester De Panne	Ann Vanheste	ann.vanheste@depanne.be
Sweco Belgium nv	Veerle Duportail	veerle.duportail@swecobelgium.be
Departement MOW	Sofie De Meulenaere	sofie.demeulenaere@mow.vlaanderen.be

Betreft**Verkenningnota Mobiliteitsplan De Panne****1 Agenda**

Er zijn twee agendapunten voor de GBC van 20 december 2017:

- het huishoudelijk reglement van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie
- het plan van aanpak van de verkenningnota van het mobiliteitsplan van De Panne

2 Volmachten

Volgende volmachten werden verleend:

- Sofie De Meulenaere (Departement MOW) aan Koen Vanneste (Provincie): bijlage 1.
- Ann Vanheste (burgemeester De Panne) aan Wouter Deruwe (mobiliteitsambtenaar De Panne): bijlage 2.

3 Bespreking

Wouter Deruwe (gemeente De Panne) licht het ontwerp van huishoudelijk reglement van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie toe. De leden hebben geen opmerkingen en keuren het huishoudelijk reglement zonder wijzigingen goed.

Sweco licht het plan van aanpak van de te verbreden en verdiepen thema's toe tijdens een presentatie. Per thema worden de vragen en opmerkingen van de aanwezigen besproken. Deze worden in onderstaande puntjes vermeld.

Sofie De Meulenaere (Departement MOW) had ter voorbereiding van de GBC haar aanvullingen reeds via e-mail overgemaakt en deze worden mee opgenomen in het verslag om te verwerken in de aangepaste Verkenningnota (VN). Een deel van de aanvullingen werd door Sweco reeds in de presentatie verwerkt.

3.1 *Algemene aanvullingen van het Departement MOW*

Bij de gemeentelijke ruimtelijke plannen (2.2.3.2 Relevante RUPs) is het relevant om de stand van zaken van de RUP's erbij te vermelden.

GRUP Gemeentehuis bijvoorbeeld, als dit hetzelfde is als het GRUP Lindenlaan, dan bestaat daar reeds een milieueffectenscreening van. Inhoud ervan en de adviezen erop kunnen relevant zijn (voor 3.2.3.4 Thema 1 Impact ruimtelijke ontwikkelingen – Plan van aanpak – Beschikbare gegevens).

Bij het overzicht van de planMERs omleiding / startnota / planMER parking / ... Adinkerke zijn de milderende maatregelen inzake mobiliteit en verkeer / milieu uit deze reeds plaatsgevonden processen nog over te nemen (2.3.1.4 PlanMER Omleiding Doortocht Adinkerke, 2.3.1.5 Startnota Globale studie omleiding doortocht Adinkerke en 2.3.1.6 Studieopdracht Omleidingsweg doortocht Adinkerke).

Wat betreft de actiepunten stromend uit het proefproject Westhoek (2.3.1.3) is dit na te vragen bij de districtchef van AWV (Maya Devriendt), maar de halte Oosthoek staat ook bij hen op de prioriteitenlijst. Halte Zwembad wordt vermoedelijk meegenomen met het fietspadproject.

3.2 *Knelpunten en kansen*

Sweco stelt de knelpunten en kansen voor. Hier zijn geen opmerkingen over.

3.3 *Participatie*

Sweco stelt het participatieproces voor. Hier zijn geen opmerkingen over.

3.4 *Te verbreden en verdiepen thema's*

Departement MOW merkt op dat de kwaliteitsadviseur veel belang hecht aan het onderscheiden van knelpunten, kansen en doelstellingen. Alsook van doelstellingen (operationeel en strategisch), randvoorwaarden, krachtlijnen en taakstellingen.

Doelstelling = wat willen we bereiken

vb. leefbaarheid verhogen, autoarm maken centrum, ongevallen reduceren, optimaliseren autostructuur, geen doorgaand zwaar verkeer op lokale wegen type x, elke route voor zwaar verkeer wordt voorzien van een fietspad, nieuwe woonontwikkelingen en erftoegangen enkel langs lokale wegen, alle lokale wegen x zone 30 bibk, sensibiliseren tot meer duurzame verplaatsingen, fietsverkeer stimuleren, de verbinding naar het centrum moet in tijd en afstand per fiets korter zijn dan met de auto, alle buslijnen worden afgewikkeld op minstens niveau lokaal type 2,...

→ opsplitsen in strategisch en operationeel (SMART: hoeveel, tegen wanneer en voor wie?)

Randvoorwaarden of visie

vb. de wandelroutes doorheen de duinengordel lopen niet door biologisch waardevol gebied.

Krachtlijnen = hoe men de doelstelling wil bereiken, wat men wil doen

vb. dekkend voetgangersnetwerk uitwerken, sterk ov-net, parkeerstructuur afstemmen, uitbouw kwalitatief fietsroutenetwerk, herwaarderen van trage wegen,...

Taakstelling = een concrete actie, die later in de actietabel wordt overgenomen.

Sweco licht de te verbreden en verdiepen thema's toe aan de hand van het plan van aanpak voor de vijf thema's. Sweco merkt op dat binnen de onderzoeksvragen van de verschillende thema's er soms overeenkomsten en interacties zijn. Het dient echter wel duidelijk afgebakend te worden wat onder welk thema wordt onderzocht.

Bovenstaande wordt scherper gesteld in de aangepaste VN.

3.4.1 Thema 1: Impact ruimtelijke ontwikkelingen

- Departement MOW vraagt of er reeds onderzoeken plaatsvonden omtrent het lokaal bedrijventerrein (3.2.3.4). Koen Vanneste (Provincie) vraagt wat de stand van zaken is van het te ontwikkelen bedrijventerrein in Adinkerke en in welke mate dit in het onderzoek wordt meegenomen als beschikbare gegevens.
De gemeente antwoordt dat het een wens van De Panne is om het gebied te ontwikkelen. Vandaag is dit echter nog niet mogelijk. Er moet eerst een RUP opgemaakt worden om de ontwikkeling mogelijk te maken. In dit kader zal de correcte context moeten beschreven worden in de VN.
- Departement MOW meldt dat het verder uitwerken of een plaats geven van de milderende maatregelen rond de omleidingsweg tevens voorwerp is van onderzoek (3.2.3.5).
De bepaling van de impact zal gebaseerd zijn op de analyse van bestaande studies en plannen, waar ook de milderende maatregelen onderdeel van uitmaken.
- Departement MOW maakt de bedenking of dit thema tevens zal leiden tot een geactualiseerde kaart van de wegcategorisering (3.2.3.6).
De wegcategorisering vloeit niet voort uit dit thema maar dient wel de voorliggende / gewenste wegcategorisering te volgen.

3.4.2 Thema 2: Verkeerscirculatie, doorstroming en verkeersveiligheid

Koen Vanneste (Provincie) vraagt hoe er wordt omgegaan met vrachtwagens in schoolomgevingen.

Sweco merkt op dat dit voornamelijk een probleem is voor de routes naar school, en in mindere mate voor de schoolomgeving zelf. Schoolomgevingen dienen gevrijwaard te worden van doorgaand verkeer en zwaar verkeer. Concreet dienen routes zwaar verkeer niet langs schoolomgevingen te lopen.

De verkeerscirculatie zal voor De Panne in zijn geheel bekeken worden voor de zone ten oosten van de Zeelaan tussen Nieuwpoortlaan en Veurnestraat.

De Lijn meldt dat het voorwerp van onderzoek is hoe de busverbinding met Veurne kan verbeterd worden. Er dient bekeken te worden hoe de busverbinding in beide richtingen dezelfde route kan volgen. Dit is momenteel niet het geval voor het centrum van De Panne.

De gemeente geeft aan dat de afbouw van het openbaar vervoer een aandachtspunt is waar rekening mee gehouden moet worden.

De Lijn antwoordt dat in dit kader het proefproject basisbereikbaarheid Westhoek van belang is, waarbij moet gekeken worden hoe de basisbereikbaarheid, uitgaande van dit proefproject, kan worden verzekerd.

Departement MOW vraagt of autoluwe centra ook een doelstelling vanuit het burgemeesterconvenant zijn die hier zou meegenomen worden (3.3.3.2).

Dat klopt. Vanuit het burgemeesterconvenant wordt gestreefd naar een algemene reductie van CO₂. Dat betekent voor mobiliteit o.a. inzetten op modal shift van wagen naar fiets en te voet, werken aan autoluwe centra en woonwijken, inzetten op technologische vernieuwingen, inzetten op autodelen en carpoolen.

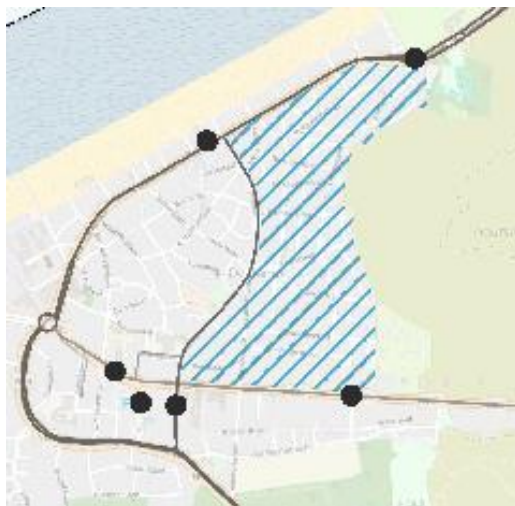
Departement MOW stelt de vraag of de schoolvervoersplannen en de acties uit het burgemeesterconvenant ook geen relevante gegevens zijn (3.3.3.4).

Deze zullen mee opgenomen worden.

Departement MOW merkt op dat de opmaak van de kaarten het resultaat zijn (3.3.3.6). Zullen de onderzoeken bestaan uit het detecteren van knelpunten rond oversteekplaatsen, nog meten van verkeersbelasting, snelheden? Het is onduidelijk of er nog moet bepaald worden waar gemeten zal worden.

Om meer gedetailleerde gegevens te hebben voor de opmaak van het circulatieplan en een duidelijk beeld te hebben van het aandeel doorgaand verkeer wordt er optioneel een HB-onderzoek voorgesteld voor de zone ten oosten van de Zeelaan tussen N34 en N35.

Een HB-onderzoek op basis van kentekens levert informatie over de hoeveelheid herkomst- en bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer in een bepaald gebied. Voor een kentekenonderzoek wordt het gebied omsloten door een virtueel kordon. Op plaatsen waar in- en uitvalswegen het kordon snijden worden waarnemingsposten gesitueerd die de kentekens van voertuigen registreren met daarbij het tijdstip van registratie. Een voertuig dat binnen de gestelde doorrijtijd van de ene waarnemingspost naar de andere rijdt wordt aangemerkt als doorgaand verkeer. Voertuigen die slechts bij één waarnemingspost worden geregistreerd behoren automatisch tot herkomst- of bestemmingsverkeer.



Voor het HB-onderzoek voor de zone ten oosten van de Zeelaan tussen N34 en N35 wordt een kordon gedefinieerd met 6 waarnemingsposten. Deze posten zijn zo opgesteld dat elk voertuig dat het ruimere gebied rond het studiegebied passeert vanuit de verschillende naderingsrichtingen, geregistreerd wordt.

Het onderzoeksoptzet wordt duidelijker gesteld in de aangepaste VN.

3.4.3 Thema 3: Fietsnetwerk

Koen Vanneste (Provincie) merkt op dat in het kader van het project 'Transmobil' (gesubsidieerd door het Europees programma Interreg) er een goede afstemming moet zijn op het fietsroutenetwerk van Frankrijk. In het kader van deelfietsen dient het mobiliteitsplan aan te geven hoe dit een aanvulling kan zijn op de verhuur van fietsen op de Zeedijk. Er dienen voorstellen gedaan te worden naar locaties waar deze deelfietsen kunnen gesitueerd worden (bijvoorbeeld station, zeedijk,...).

Departement MOW merkt op dat het niet duidelijk is bij het onderzoek wat er zal gebeuren met de probleemstelling rond fietsenstallingen. Hoe zal de oversteekbaarheid geëvalueerd worden? Hoe worden de prioriteiten bepaald (in relatie met routes zwaar verkeer, snelheid, ongevallen,...)?

Dit zal scherp gesteld worden in de aangepaste VN.

3.4.4 Thema 4: Parkeerbeleid

Koen Vanneste (Provincie) vraagt hoe het fietsparkeren zal bekeken worden.

Sweco geeft aan dat het niet de bedoeling is om een grootschalige fietsparkeerstudie op te maken. Het is echter wel de bedoeling, onder meer door het lokaliseren van cruciale locaties, bij nieuwe ontwikkelingen, bij het stimuleren van duurzame vervoersmodi,... om een aanzet te geven waar fietsenstallingen gewenst zijn.

De politie merkt op dat er niet alleen het probleem van wildparkeren van auto's is, maar dat dit ook voor moto's het geval is. De politie vraagt dus om ook aandacht te hebben voor motoparkeerplaatsen bij de uitwerking.

Zowel fietsparkeren als motoparkeren zullen zijdelings worden meegenomen in het verdere traject.

Departement MOW stelt dat de parkeerproblematiek rond zwaar verkeer noch in het onderzoek van dit thema noch in het onderzoek bij thema goederenvervoer wordt meegenomen. Vindt een onderzoek plaats naar zoekzones voor het parkeren van zwaar verkeer (3.5.3.5)?

De parkeerbezetting en impliciet wildparkeren komt aan bod in het parkeeronderzoek, zowel in het centrum als in de tabakszone. Het voorstellen van een aantal mogelijke zoekzones zal daar uit voortvloeien.

Departement MOW vraagt of fietsparkeren ook een doelstelling vormde?

Fietsparkeren is van belang in het kader van het stimuleren van een modal shift van wagen naar fiets, maar is geen doelstelling op zich.

Departement MOW merkt op dat bij de sneltoets, zie ook pagina 43, er sprake was om in te gaan op evenementen. Door te vertalen in het onderzoek (3.5.3.5)?

Een mobiliteitsplan bij evenementen werd eerder aangehaald vanuit het oogpunt van enerzijds het stimuleren van duurzame modi om naar het evenement te komen (locatie waar extra fietsenstallingen komen, extra openbaar vervoer aanbod,...) en anderzijds om parkings multifunctioneel in te zetten in combinatie met bijvoorbeeld voorbehouden parkeerplaatsen voor carpoolers,... Dit is een maatregel ter sensibilisering duurzaam naar evenementen.

Departement MOW: "P&R?"

Centrumparkings en randparkings maken integraal deel uit van het parkeerbeleid in termen van parkeerduur, tarifiering en laag- en hoogseizoen.

3.4.5 Thema 5: Goederenvervoer

Departement MOW stelt de vraag, aangezien de kilometerheffing als onderzoeksvraag genoteerd staat (3.6.3.3), of hiervoor nieuwe tellingen gepland zijn (3.6.3.5). Dit wordt verder scherp gesteld in de aangepaste VN.

3.5 *Timing*

Opmerking Departement MOW: bij de thema's ontbreekt een planning/timing/wie doet wat. Daarnaast wordt er opgemerkt dat de algemene timing zeer krap is, zeker met de procedures die er aan vasthangen (bijvoorbeeld duur RMC). De timing wordt verfijnd in de aangepaste VN.

4 **Conclusie**

- Er is een consensus over het huishoudelijk reglement.
- Er is een consensus over het plan van aanpak in de verkenningsnota. De opmerkingen en aanvullingen worden in een aangepaste VN verwerkt. Deze VN zal voorgelegd worden aan de RMC op dd 5/2/2018.

Bijlage 1 – Volmacht Sofie De Meulenaere

**GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN
DE PANNE**

VOLMACHTFORMULIER

18-12-2017

Ann Vanheste
Aan de voorzitter van de gemeentelijke begeleidingscommissie
Gemeentebestuur van en te De Panne
Zeelaan 21, 8660 De Panne

Vergadering van de GBC op 20-12-2017

Mijn dienst is als vast / ~~variabel~~¹ lid uitgenodigd op de hierboven vermelde vergadering van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie.

Langs deze weg laat ik u weten dat mijn dienst hier niet aanwezig zal zijn.

Ik geef hierbij volmacht aan de vertegenwoordiger van volgende dienst² om mij op de GBC te vertegenwoordigen:

Koen Vanneste Provinciebestuur

Met de meeste hoogachting,



Sofie De Meulenaere

Mobiliteitsbegeleider
Departement mobiliteit en openbare werken

¹ Schrappen wat niet past.

² Een volmacht kan enkel gegeven worden aan een ander vast of variabel lid van de GBC.

Bijlage 2 – Volmacht burgemeester Ann Vanheste

Kabinet burgemeester

uw kenmerk

ons kenmerk

datum
20 december 2017

Vergadering van de GBC op 20 december 2017

Geachte heer/mevrouw,

Ik ben voorzitter van de hierboven vermelde vergadering van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie.

Langs deze weg laat ik weten dat ik verhinderd ben en dus niet aanwezig zal zijn.

Ik deleger hierbij deze bevoegdheid aan volgend lid van het College van Burgemeester en Schepenen of aan volgende gemeentelijke ambtenaar om mij op de GBC te vertegenwoordigen (conform het besluit van de gemeenteraad van De Panne d.d. 30 april 2013):

Wouter Deruwe, gemeentelijk mobiliteitsambtenaar

Met hoogachting,

Ann Vanheste
burgemeester



Regionale Mobiliteitscommissie

Advies van de kwaliteitsadviseur

De Panne, Mobiliteitsplan, Verkenningsnota

x Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 5/02/2018 te Brugge.

1. Algemene omschrijving van het plan

Huidig (tweede) mobiliteitsplan van De Panne dateert van juni 2012. In de sneltoets werd beslist het mobiliteitsplan te 'verbreden / verdiepen' (spoor 2) met meerdere thema's. Deze werd gunstig geadviseerd in de RMC-vergadering van 11/09/2017. Momenteel worden 5 verdiepingsthema's weerhouden : impact ruimtelijke ontwikkelingen, verkeerscirculatie – verkeersveiligheid, fietsnetwerk, parkeerbeleid en goederenvervoer.

2. Toetsing van het plan

a) Dossiersamenstelling / vorm

De verkenningsnota (Sweco, januari 2018, 60 blz. + bijlagen) is overzichtelijk gestructureerd. Alle verwachte onderdelen zijn aanwezig, hoewel de formulering van operationele doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid (stap 5) eerder 'verborgen' in de nota voorkomt. Jammer dat geen synthesesetabel met de concreet uit te voeren onderzoeken (incl. timing) als afsluiter van de nota werd toegevoegd.

b) Proces / regelgeving

Over voorliggende nota werd consensus bereikt in de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) van 30/12/2017. Burgerparticipatie verloopt in uitvoering van het Gemeenteraadsbesluit van 2/10/2017. Detailopmerking : in bijlage 6.1 werd verkeerdelijk een collegebesluit van 16/10/2017 opgenomen.

c) Inhoud

Vooreerst is er een ruime actualisering van de **planningscontext** (blz. 9 – 38). Het komt wat vreemd over om hier ook het huidige mobiliteitsplan van De Panne in terug te vinden (blz. 30), maar een herhaling van de eerder geformuleerde (strategische) doelstellingen en krachtlijnen van het mobiliteitsbeleid kan natuurlijk nooit kwaad. Detailopmerking : input uit het mobiliteitsplan van Koksijde (2011) dient geëvalueerd op relevantie (blz. 32), want zeer recent (januari 2018) werd de sneltoets voor RMC gebracht.

Vervolgens worden de 5 **verdiepingsthema's** gestructureerd en uitgewerkt volgens de voorgeschreven methodiek. Screening van onderzoeksvragen, beschikbare gegevens, onderzoeksopzet (= definitie van het aanvullend onderzoek) of verdere uitwerking (= verwachte output in het planproces) leert dat deze niet altijd onderling correct zijn afgestemd en/of dat zaken worden vermeld die er niet thuis horen (zie verder, niet exhaustief!).

De uitwerking van de operationele doelstellingen voor de verschillende thema's (blz. 41, 45, 48, 51 en 55) voldoet (nog) niet. Zoals uit de hoofding van de rechterkolom in de resp. tabellen zelf blijkt, betreft het vooral taakstellingen, randvoorwaarden of uitgangspunten ! Zo is bv. voor het "ontmoedigen van doorgaand verkeer" (blz. 46) beter te omschrijven wat men hieronder precies wil bereiken (= d.i. operationaliseren van doelstellingen).

Onderstaand worden per thema nog enkele opmerkingen gegeven.

Ruimtelijke ontwikkelingen

- Als onderzoek(sopzet) wordt de impact van de Oostelijke Omleidingsweg Adinkerke gedefinieerd (blz. 44). Het kan toch niet de bedoeling zijn dat in het mobiliteitsplan (studie)werk wordt verricht eigen aan een ander lopend planproces?
Partners verduidelijken dat in de studie van de Omleidingsweg (blz. 24) er een aantal milderende maatregelen en onderzoeksvragen werden gedefinieerd. In het mobiliteitsplan is het enkel de bedoeling de studieresultaten van het proces omtrent de Omleidingsweg in te kantelen, en geen parallel studiewerk te doen.
- Als onderzoek(sopzet) wordt het weergeven van de impact per modi voor de 4 gemeentelijke RUPs gedefinieerd (blz. 44), m.a.w. het opstellen van bereikbaarheids- en mobiliteitsprofielen. Zijn deze dan niet beschikbaar in de betreffende toelichtingsnota's van deze RUPs?

Verkeerscirculatie en verkeersveiligheid

- Is het bekomen van een vlottere doorstroming voor het autoverkeer in de kernen wel wenselijk en verzoenbaar met het "verhogen van weerstanden" (blz. 46)?
- Het bepalen van waar al dan niet beveiligde oversteekplaatsen moeten worden voorzien (blz. 46) hoort niet tot de scope van een mobiliteitsplan.
- De voorgestelde onderzoeksopzet met 6 waarnemingsposten garandeert geen afgesloten cordon voor de (woon)zone ten oosten van de Zeelaan (blz. 47), zodat geen betrouwbare uitspraken mogelijk zijn over het al dan niet voorkomen van doorgaand verkeer in deze zone.
Studiebureau verduidelijkt dat dit onderzoek input moet leveren zowel naar het parkeren in deze wijk, als naar de gewenste centrumcirculatie. Men erkent dat de opzet van het onderzoek beter moet worden afgestemd t.a.v. de (te behouden) onderzoeksvragen.

Fietsnetwerken

- Huidige bovenlokale fietsroutes zijn geen onderzoeksvraag of benodigde gegevens, want deze zijn al beschikbaar (blz. 49).
Studiebureau verduidelijkt dat men vooral een 'overlay' beoogt van de diverse modale netwerken, ook in relatie tot de snelheidsregimes.
- Output van het planproces blijkt enkel over de netwerken (incl. voorzieningen en stallingen) te gaan (blz. 50). Een geïntegreerd fietsbeleid met aandacht voor het flankerend beleid (sensibilisering, monitoring, beleidsondersteuning, ...) is niet voorzien? Zie ook
<http://www.mobienvlaanderen.be/docs/beleidsplannen/2016-04-28-fietsbeleidplan.pdf>

Parkeerbeleid

- Doelstelling t.a.v. de uitwerking van het mobiliteitsplan is het ontwikkelen van een 'coherent', 'duurzaam' en 'integraal' parkeerbeleid (blz. 52). Wat wordt hieronder precies verstaan 'in meer' t.a.v. het huidige parkeerbeleid? Zal het mobiliteitsplan zich bv. ook uitspreken over het semi-publieke of private domein (parkeernormering)?
- Er zijn veel meer gegevens beschikbaar betreffende het parkeren dan vermeld in de nota (blz. 52). Zie ook <http://www.depanne.be> Het parkeeronderzoek was toch al uitgevoerd (cfr. bespreking sneltoets in RMC)?
Studiebureau bevestigt dat er geen parkeeronderzoek meer gepland staat.

Goederenvervoer

- Doelstelling t.a.v. de uitwerking van het mobiliteitsplan is het in beeld brengen van de problematiek inzake routes en parkeren (blz. 56). Noch in de onderzoeksopzet, noch in de verdere uitwerking komt dit evenwel terug (blz. 57). Eerder in de nota is nochtans sprake van het opmaken van een kaart met gewenste routes voor het vrachtverkeer (blz. 47) ?

Studiebureau verduidelijkt dat in het planproces enkel zal worden gefocust op het laden en lossen in het centrum van De Panne én op de parkeerproblematiek in de Tabakszone. Het is niet nodig (meer) inzicht te verwerven in intensiteiten of aanrijroutes van het vrachtverkeer.

Tenslotte worden **knelpunten en kansen** hernomen (blz. 58), en wordt gerapporteerd over het inmiddels doorlopen **participatietraject** (blz. 60). Blijft de inbreng van de bevolking beperkt tot fase 1, m.a.w. tot een duiding van knelpunten ? De huidige tekst onder hoofdstuk 5.1.3 biedt weinig of geen meerwaarde.

Gemeente verduidelijkt dat ook in fase 3 'infomarkten' worden voorzien om het draagvlak voor de weerhouden beleidsopties te vergroten.

3. Bijkomende elementen aangebracht door de Regionale Mobiliteitscommissie

Uit de burgerparticipatie is gekomen dat verkeerscirculatie / leefbaarheid in de woonwijken moest worden toegevoegd als (vijfde) verdiepingsthema. Uit recent overleg tussen alle beleidsniveaus is gebleken dat er op korte termijn geen initiatief voor het realiseren van een nieuw lokaal bedrijventerrein te Adinkerke moet worden verwacht (blz. 37 en blz. 41 e.v.). Provincie meent dat het bijgevolg niet zinvol is hierover veel onderzoek / uitspraken in het verdere planproces te doen (i.t.t. zoals voorzien op blz. 44). Gemeente wijst erop wel vragende partij te blijven voor een nieuw lokaal bedrijventerrein.

Studiebureau geeft aan dat verschillende van de onderzoeken vermeld in de nota (bv. parkeren blz. 52) al zijn uitgevoerd, en er momenteel gewerkt wordt aan de volgende fase (uitwerkingsnota).

4. Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur

Operationele (beleids)doelstellingen zijn SMART (specifiek, meetbaar, aanvaardbaar, realiseerbaar en tijdsgebonden) te definiëren. Zo niet is toekomstige evaluatie van het mobiliteitsbeleid zeer moeilijk.

5. Besluit : advies van de kwaliteitsadviseur

In essentie vormt de verkenningsnota een tussenstap in het "verbreden / verdiepen", en beoogt deze het ondubbelzinnig vastleggen van het verdere planproces. Uit bovenstaande blijkt dat meerdere elementen in de nota niet (meer) aan de orde zijn (bv. onderzoek lokaal bedrijventerrein Adinkerke, parkeeronderzoek, ...). Daarom schiet de nota haar doel voorbij, en kan het advies niet anders dan **ongunstig** zijn.

Het is evenwel duidelijk dat De Panne inzet op een duurzaam(er) mobiliteitsbeleid én dat men in het lopende studieproces op zoek gaat naar de juiste nog ontbrekende elementen daartoe : een zone 30 kaart (blz. 47), een lokaal fietsroutenetwerk (blz. 50), een gedifferentieerd parkeerbeleid (blz. 54), ... Daarom kan het planproces toch worden verder gezet, ongeacht het ongunstig advies. Omdat het studiewerk ondertussen al in de uitwerkingsfase zit, wordt afgesproken een 'aangezuiverde' verkenningsnota – rekening houdend met bovenvermelde opmerkingen en aanbevelingen – samen met de uitwerkingsnota voor advies voor te leggen aan de RMC.


de kwaliteitsadviseur,
Erwin Sucaet

14/02/18

Regionale Mobiliteitscommissie

Proces-verbaal van bespreking in de vergadering van 5 februari 2018 te Brugge

Agendapunt: *De Panne: mobiliteitsplan – verkenningsnota (spoor 2)*

RMC-voorzitter: *Lieven Van Eenoo*

(I)GBC-voorzitter: *Ann Vanheste, burgemeester – contact: Wouter Deruwe*

Kwaliteitsadviseur: *Erwin Sucaet*

Gemeenteraadsbesluit GBC	Goedkeuring HR
GRB: 30/04/2013	

Mobiliteitsplan	Sneltoets
PAC/RMC: 11/06/2012 BS: 9/10/2012	PAC/RMC: 11/9/2017 Spoor: 2

Verkenningnota	Uitwerkingsnota	Beleidsplan
GBC: 21/12/2017 Consensus		
RMC: 5/02/2018		

a) Duiding

Het dossier werd behandeld op de GBC van 21 december 2017. Er werd tijdens deze vergadering aan de quorumvereisten voldaan.

Uit het dossier blijkt dat er een consensus werd bereikt in de (I)GBC. De initiatiefnemer diende op 4 januari 2018 het dossier in voor kwaliteitsadvies met bespreking op de RMC.

b) Vaste leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
	Initiatiefnemer: gemeente	A
Wouter Deruwe	Gemeente De Panne	A
Lieven Van Eenoo	Departement MOW – afdeling Beleid – voorzitter	A

Sofie De Meulenaere	Departement MOW – afdeling Beleid	A
Sven Hoverbeke	VVM De Lijn	A
Guy Ameele Maya Devriendt	Agentschap Wegen en Verkeer	A
Leen Vandevelde	Departement Ruimte Vlaanderen	V
Koen Vanneste	Provincie West-Vlaanderen	A

c) Andere leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
Veerle Duportail	Studiebureau Sweco	A

d) Schriftelijke adviezen

Naam	Dienst / organisatie
Leen Vandevelde	Departement Omgeving <i>Op de verkenningsnota hadden we naar aanleiding van de GBC een opmerking geformuleerd, dewelke verwerkt werd in het document.</i>

e) Vaststelling van het quorum

- ☐ De voorzitter stelt vast dat ten minste de helft van de vaste leden, onder wie de initiatiefnemer aanwezig is en dat de RMC dus rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.
- ☒ De voorzitter meldt dat het agendapunt eerder werd geagendeerd op DD/MM/JJJJ en dat de RMC nu zonder quorumvereiste kan beraadslagen over dit agendapunt.
- ☒ De voorzitter stelt vast dat de initiatiefnemer niet aanwezig is en dat de RMC vandaag niet rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.
- ☒ De voorzitter stelt vast dat de initiatiefnemer, maar niet de helft van de vaste leden aanwezig is en dat de RMC vandaag niet rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.

f) Besluit - advies

De kwaliteitsadviseur bracht tijdens de bespreking mondeling een **ongunstig** advies uit.

De voorzitter van de RMC,

Lieven Van Eenoo

Tegen dit ongunstig advies van de kwaliteitsadviseur kan door de vaste leden van de (I)GBC, een verzoek tot heroverweging worden ingediend bij de Vlaamse Regering. Hiertoe wordt een aangetekende brief ingediend op het adres van het kabinet van de minister. Het verzoek wordt op straffe van verval ingediend binnen vijftien kalenderdagen na ontvangst van dit ongunstige advies van de kwaliteitsadviseur. Deze termijn gaat in op de eerste werkdag volgend op de dag van de ontvangst dit negatieve advies.

- 1° de naam, de woonplaats en de hoedanigheid van de indiener vermelden
- 2° ondertekend zijn door de indiener
- 3° een omschrijving van de ingeroepen argumenten bevatten.

8.5 Verslag Denkvonden

Plaats en datum bespreking
De Panne – Gemeentehuis (14 november 2017)
Adinkerke – Gemeenschapshuis (16 november 2017)

Betreft

Denkavond mobiliteitsplan De Panne

De Panne 14-11-2017

Adinkerke 16-11-2017

1 Inleiding

Onderstaand verslag beschrijft het verloop van de denkavonden en een bundeling van de knelpunten en bekommernissen per thema. De drie overkoepelende thema's zijn:

- verkeerscirculatie en verkeersveiligheid
- parkeren
- goederentransport en beleving

2 Verloop

Beide denkavonden kenden een zelfde verloop:

- welkomstwoord door de burgemeester
- inhoudelijke voorstelling over het mobiliteitsplan door Sweco
- voorstelling verloop denkavond door Sweco:
 - De aanwezigen kregen fiches waarop ze hun knelpunten/ideeën konden neerschrijven gedurende 10 minuten.
 - Vervolgens werden de aanwezigen in drie (ongeveer) gelijke groepen verdeeld waarbinnen ze hun knelpunten/ideeën konden toelichten en bediscussiëren.
 - Elke fiche werd ook telkens op de kaart (een plan van de gemeente) gelokaliseerd. De hieronder tussen haakjes vermelde getallen verwijzen naar een bepaalde plaats op de kaart.
- dankwoord door de burgemeester

3 Overzicht knelpunten, bekommernissen, ideeën, suggesties, ... per thema

3.1 Denkavond De Panne 14-11-2017

3.1.1 Openbaar vervoer

(54) betere busverbinding met Veurne: een bijkomende bushalte op de markt, zeker voor de oudere bevolking die nu ver moet wandelen naar de Esplanade om een busverbinding met Veurne (ziekenhuis) te hebben. In de omgekeerde richting, komende van Veurne, stopt de bus wel in het centrum. Momenteel stopt alleen de belbus op de markt als men naar Veurne wil.

Toegankelijkheid openbaarvervoerhalte De Panne Centrum (Duinkerkelaan/Koning Albertplein).

3.1.2 Verkeerscirculatie

(16) ontsluiting Markt: hoe kunnen na heraanleg Markt de garages onder de Markt en complex Flora ontsluiten naar Zeelaan en Veurnestraat?

(17) circulatie centrum/toegankelijkheid Zeelaan: o.a. komende van Koksijde via Sloepenlaan naar Zeelaan en Markt

(28) doorsteek Keesjesdreef

(23) Dumontwijk: autoluw maken Dumontwijk en het aantal parkeerplaatsen alsook doorgaand verkeer beperken

(32) Zeelaan: er geldt voorrang van rechts doch in combinatie met locatie zebrapaden soms onduidelijk

(51) Bij de heraanleg van de markt zal alle verkeer richting de Prins Albertlaan worden gestuurd en zullen er veel éénrichtingsstraten komen waardoor het centrum en de Zeelaan vanaf de Ollevierlaan-Markt-Verenigingsstraat moeilijk bereikbaar worden. Het voorstel wordt gedaan om van de Brouwersstraat tussen de Verenigingsstraat en de Kasteelstraat een tweerichtingsstraat te maken waardoor men vanaf hier toch vlot het centrum kan bereiken.

(48, 49) De herinrichting van de markt zal alle auto's door de woonwijk sturen. De J. Demolderlaan zal veel meer verkeer moeten slikken en de straat kan deze capaciteit niet aan. Er zijn namelijk geen voetpaden aanwezig waardoor dit nog gevaarlijker zal worden.

(59) Het voorstel wordt gedaan om de Sloepenlaan terug toegankelijk te maken vanuit de Zeelaan, dus de éénrichtingsstraat terug naar de vorige situatie te brengen.

3.1.3 Verkeersveiligheid

(19) te hoge snelheid in Meeuwenlaan + meer parking voor bussen

(20) onveilige situatie in Duinkerkeleen met tramsporen, fietsers op rijweg en te hoge snelheid auto's > snelheidsbeperking 30km/u

(27) onveiligheid Veurnestraat voor langzaam verkeer

(31) zeedijk

- herinrichting zeedijk tot gemengde zone voor wandelaars, fietsers, gocars, ...
- verbinding wandelpaden (vlonder) tussen Sint-Idesbald en Frankrijk met aftakkingen naar duingebieden

(52) In de J. Demolderlaan zijn er geen/weinig voetpaden aanwezig

Sportlaan: sluiproute en te hoge snelheid > eenrichtingsstraat, speelstraat, zone 30

Lage verkeersveiligheid aan het schooltje in de buurt van de markt

(57) algemeen voor het centrum van De Panne: voorstel om in alle straten waar er geen fietspaden aanwezig zijn, een snelheidsbeperking van 30km/u op te leggen, want het gevoel heerst dat de fietsers momenteel gebruikt worden om het verkeer te remmen, hetgeen zeer gevaarlijk is.

(21, 91) Sluipverkeer in de Poststraat om file en de verkeerslichten te ontwijken ter hoogte van de Zeelaan/Veurnestraat. Gevaarlijk voor fietsers en voetgangers omdat er geen fiets-/voetpaden zijn en de wagens rakelings langs de huizen rijden, dus gevaarlijk om binnen en buiten te gaan. In de zomer kunnen kinderen niet op straat spelen. Er wordt voorgesteld om de Poststraat

éénrichtingsverkeer te maken van de Zeelaan naar de Kasteelstraat om het sluipverkeer tegen te gaan.

(21) Kasteelstraat: geen handelsstraat meer wel drukke verbindingssas met snel rijdend verkeer waardoor onveilig voor langzaam verkeer

(46) betere en veiligere fietspaden: momenteel wordt er in de gemeente veel geparkeerd op het fietspad, bijvoorbeeld tussen het station en Moeder Lambik. Door ervoor te zorgen dat dit moeilijker wordt of bestraft wordt, kan een veiligere situatie worden gecreëerd voor de fietsers.

(47) Alle straten waar er autoverkeer is, dienen aan minstens 1 zijde voorzien te zijn van een voetpad. Dit is momenteel nog niet het geval in bijvoorbeeld de Barkenlaan.

(50) De terrassen aan de Markt komen momenteel te ver, waardoor er weinig tot geen ruimte overblijft voor voetgangers. Dit is een gevaarlijke situatie in combinatie met het autoverkeer, zeker voor spelende kinderen.

(94) Geen voetpaden aanwezig in de E. d'Arripelaan, hetgeen gevaarlijke situaties kan opleveren ter hoogte van de basisschool voor de schoolgaande jeugd. Geen fietspad op de Koninklijke Baan/Veurnestraat.

Algemeen: ontbreken van signalisaties.

Algemeen: met het oog op bereikbaarheid van hulpdiensten dienen er verbeteringen te gebeuren want als er momenteel files zijn in het centrum, kunnen de hulpdiensten bijna niet of veel te laat ter plaatse komen.

3.1.4 Toegankelijkheid

(55) Het openbaar vervoer in De Panne is momenteel nergens toegankelijk voor minder mobiele mensen. Het voorstel wordt gedaan om de haltes te verhogen zodat de bus en de tram gemakkelijker toegankelijk zijn. Dit trekt zich door naar de voetpaden die niet overal aanwezig zijn, of waar er te veel blokkerende elementen zoals bloembakken, terrassen, reclameborden en dergelijke op de voetpaden aanwezig zijn waardoor dit voor rolstoelgebruikers en dergelijke niet zo toegankelijk is. Bijvoorbeeld in de Dumontwijk kan dit tot heel gevaarlijke situaties leiden als mensen verplicht worden door obstakels om op de straat te stappen.

(21) zeer moeilijk begaanbaar voetpad in Kasteelstraat

(36) Kerkstraat: voetpad helt af naar straat toe waardoor moeilijk te gaan op voetpad met rolwagens of kinderwagens

3.1.5 Fiets

Het voorstel wordt gedaan om meer fietsenstallingen te plaatsen in De Panne.

(27) ontbreken van deftig fietspad Duinhoekstraat naar Bray-Dunes

(27, 56) Er is geen veilige fietsverbinding tussen de Oosthoek en Veurne in de Veurnestraat (verbindingsweg). Het voorstel wordt gedaan om een veilige inrichting van de openbare weg te realiseren voor zwakke weggebruikers door middel van een afgescheiden fietspad. Vooral de

oversteek na de bocht 'Oosthoek' is zeer gevaarlijk aangezien hier met zeer hoge snelheden wordt doorgereden.

(96) fietspad tussen sporthal en Blauwe Distel realiseren parallel aan de Veurnestraat (Blauwe Distelweg)

(19) aanleg veilig fietspad in Nieuwpoortlaan tussen De Panne en Sint-Idesbald

(92, 93) De Kasteelstraat is te smal om tweerichtingsfietsverkeer toe te laten. Voorstel om het fietsverkeer maar in 1 richting toe te staan. Het voorstel wordt eveneens gedaan om zowel de Kasteelstraat als het Koningsplein te voorzien van een eigen fietspad.

3.1.6 Parkeren

(21) Poststraat: gratis parkeren in Poststraat trekt verkeer aan waardoor gebruikt als sluiproute naar Markt > beter verkeer naar Veurnestraat leiden i.p.v. naar Markt

(33) gratis parkeren in Ambachtstraat, Brouwersstraat en Poststraat, betalend parkeren in Kasteelstraat: leidt tot parkeerprobleem bewoners
> randparking voor toeristen in hoogseizoen

(22, 97) parking (garages) Zeedijk: voorstel om dit ondergronds te doen, mogelijk in lagen. Aangezien de wagens dan uit het straatbeeld verdwijnen, zal dit een positief effect hebben op de belevingswaarde.

(22) bouwen openbare parking Koningsplein

(32) Zeelaan: parkeermeters zijn niet gebruiksvriendelijk voor oudere mensen

(29) blauwe zone invoeren voor bezoekers en bewonerskaart voor bewoners in aanpalende straten van Zeelaan

(60) parkeerprobleem in de Dumontwijk: er zijn weinig parkings in de Dumontwijk, eventueel oplossen door te werken met bewonerskaarten om zo enkel bestemmingsverkeer in de Dumontwijk toe te laten.

Algemeen parkeerprobleem in De Panne: Zeelaan, Nieuwpoortlaan en Duinkerkelaan.
Voorstellen:

- tussen 12.00u en 14.00u gratis parkeren in het centrum om eten op restaurant te stimuleren
- parkeertijd van 20 minuten gratis verlengen naar 30 minuten, 20 minuten is te kort om boodschappen te doen
- parkeerkaart voor alle bewoners in De Panne
- parkeertarief in verschillende zones
- randparkings zouden een oplossing zijn, maar hoe kunnen zij gefinancierd worden? Zij zouden namelijk enkel in het hoogseizoen goed gebruikt worden.

Het voorstel wordt gedaan om de Park & Ride uit te werken aan de rand, gecombineerd met duurdere parkeerplaatsen in het centrum. Dit dient eveneens te gebeuren in samenspraak met De Lijn. Hierin wordt voorgesteld om gratis openbaar vervoer tussen de randparking en het centrum van De Panne in te leggen.

Momenteel zijn er nog veel grote panden gelegen in het centrum van De Panne. Het idee wordt geopperd om hier, bij mogelijke reconversies, parkings te laten voorzien.

Betaalbare parking voor langverblijvers, eventueel in combinatie met shuttle

Uitbreiden bewonersparkeren in combinatie met betalend parkeren

Voorbeeld shuttlebus Bray-Dunes tussen randparking en centrum en zee: haalbaar in De Panne?

3.1.7 Goederentransport en beleving

(18) beleving centrum: de voorbehouden zones voor levering van goederen worden stelselmatig gebruikt voor kortparkeren bezoekers waardoor vrachtwagens dubbel parkeren en op die manier het verkeer stroppen

> suggestie: enkelrichting invoeren in Zeelaan (fietspad mogelijk dan) met lus Duinkerkelaan – Zeelaan – Veurnestraat

> suggestie: laad- en losplaats voorzien in Meeuwenlaan voor grote winkels

(19) circulatie Meeuwenlaan: rijrichting J. Demolderlaan omdraaien zodat vrachtverkeer niet volledige Meeuwenlaan moet afrijden

(58) De vraag wordt gesteld of een grootwarenhuis (De Panne) of een tankstation (Adinkerke) thuishoren in een centrum. Het voorstel wordt gedaan om de grote winkels te verhuizen naar de rand en in het centrum enkel kleine winkels toe te laten. De kleine straatjes vormen namelijk problemen naar toelevering aangezien de grote vrachtwagens er niet overal doorkunnen. Verder genereren grote winkels meer verkeer dan kleine waardoor dit ook de verkeerscirculatie en parkeerproblematiek een stukje zou kunnen oplossen. De bevoorrading van de winkels zorgt ook voor gevaarlijke situaties voor de scholen gelegen in de Meeuwenlaan en de Verenigingsstraat.

Het voorstel wordt gedaan om de beleving van winkels en dergelijke enkel tussen bepaalde uren ('s morgens of 's avonds) toe te laten.

3.1.8 Leefbaarheid

Om de leefbaarheid te verhogen wordt er voorgesteld om meer kleur en meer groen in het straatbeeld te brengen. Momenteel wordt er bij elke vernieuwing voor uniforme zwart- en grijskleuren gewerkt.

3.1.9 Handhaving

(18) politie treedt niet op bij foutparkeren laden en lossen Zeelaan en Meeuwenlaan

3.2 *Denkavond Adinkerke 16-11-2017*

3.2.1 Openbaar vervoer

Het voorstel wordt gedaan om De Panne beter bereikbaar te maken met het openbaar vervoer (dit is nodig want de kern van het probleem is dat er te veel auto's in De Panne zijn) door middel van volgende ingrepen:

- rechtstreekse treinverbinding tussen Gent (-Lichtervelde) en De Panne (eventueel enkel in de zomermaanden)
- Plopsatrein: een trein die speciaal wordt ingelegd voor (en door) Plopsaland
- 's avonds een hogere tramfrequentie die ook beter aansluit op de aankomsturen van de trein
- ophoging van het perron van het station zodat ook minder mobiele mensen de trein kunnen nemen

(106) beter openbaar vervoer

3.2.2 Verkeerscirculatie

Adinkerke krijgt een slechte naam als toeristische trekpleister als gevolg van het grote fileleed. Dit is een gevolg van het verkeer richting Plopsaland en van het tabakstoerisme. Een mogelijke oplossing is een aparte afrit van de autosnelweg tussen Veurne en Adinkerke en een betere spoorverbinding tussen Gent en De Panne.

(187, 188) doortocht Stationsstraat – De Pannelaan (N34): tijdens de zomer dagelijks file t.g.v. Plopsaland, waardoor onmogelijk om 'vlot' naar De Panne te rijden komende van de snelweg, zelfs met de fiets geraak je in de problemen

(37, 102) Het verkeer naar Plopsaland veroorzaakt grote files:

- 10.00u-12.00u richting De Panne en Plopsaland
- 15.00u-16.00u weekendfile tussen Plopsaland en De Panne
- vanaf 17.00u uittocht uit De Panne

> Het voorstel wordt gedaan om een extra afrit, speciaal voor Plopsaland (zoals bij Disneyland), aan de autostrade te voorzien **(125)** en met een grote parking aan de autostrade **(111)** te werken, eventueel met een brug reeds over het kanaal. De bezoekers van Plopsaland kunnen vervolgens met bussen of via monorail naar het park worden gebracht. Een ander voorstel behelst een overkapping van de Stationsstraat.

De Plopsafilés veroorzaken in de zomer zodanig veel file dat hulpdiensten niet tijdig ter plaatse kunnen komen als er zich ergens een probleem voordoet.

(36, 45) sluiproute vanuit Frankrijk:

- via Smekaertstraat – Dorpsstraat – Noordhoekstraat naar Carrefour in Koksijde
- via afrit Bray-Dunes en Duinhoekstraat naar Plopsaland

(12) sluipverkeer N34: Duinhoekstraat – Langgeleedstraat – Smekaertstraat wordt gebruikt bij ontsluiting Fransen uit De Panne en ontsluiting Plopsaland richting E40 wegens file op N34

(53) voorstel om de omleidingsweg rond Adinkerke te laten uitkomen aan het kruispunt met de Duinhoekstraat in plaats van aan Langgeleed zoals nu gepland is

(40) De Pannelaan: nood aan omleidingsweg om de dorpskern te ontlasten. Vervolgens ook kleine maatregelen nemen:

- openbaar vervoer aantrekkelijker maken
- voetgangersbrug over of -tunnel onder De Pannelaan
- spreiding van toeristen via afrittencomplex Veurne
- uitbreiden openingsuren Plopsaland (eventueel Happy Hours)
- extra overnachtingsmogelijkheden

(41) doorstroming N34: oponthoud door:

- spoorweg
 - tram
 - voetgangersoversteek parking Plopsaland
- > station en tramsporen verplaatsen naar oostzijde (3 overwegen minder)

3.2.3 Verkeersveiligheid

(122, 187) Het vrachtvervoer veroorzaakt zeer gevaarlijke situaties aan de tabakszone langs de Dijk in Adinkerke. Dit is voornamelijk het geval voor kinderen die naar school gaan aan de overkant van het water en deze zone moeten kruisen. Er is wel een tweerichtingsfietspad gelegen, maar hier staan zeer regelmatig vrachtwagens op geparkeerd en ze moeten dit fietspad ook kruisen voor het tankstation en de tabakszone. Er zouden wachters moeten staan om de kinderen veilig te laten oversteken, maar deze zijn zeer regelmatig afwezig. Het voorstel wordt gedaan om meer en betere controle te doen op naleving van parkeerzones en op veilige oversteekplaatsen. Er wordt ook een voorstel gedaan om de voetgangersbrug over het kanaal door te trekken over de gewestweg teneinde de onveilige oversteek voor fietsers en voetgangers te elimineren. Het voorstel wordt ook gedaan om een tunnel onder de Dijk te leggen voor voetgangers en fietsers. Nog een ander voorstel bestaat in het afzetten van het fietspad langs de Dijk zodat autobestuurders hier niet meer op kunnen (betonnen blokken of balken of iets dergelijks).

(11) Veldstraat: te hoge snelheid, te smalle straat voor tweerichtingsverkeer, sluiproute door bewoners, as met veel passage van en naar school, voetbal en kinderboerderij

(110, 188) De nieuwe uitrit van de parking van Plopsaland veroorzaakt ook een groot probleem naar veiligheid toe want de bezoekers moeten de straat oversteken om van de parking naar het park te gaan.

> Het voorstel wordt gedaan om hier een vorm van 'Pelican crossing' te installeren. Dit is een vorm van verkeerslichten die door de voetgangers kunnen worden bediend door middel van een drukknop.

(185) Plopsaparking aan één zijde van de weg houden (kant hoeve), gevaar oversteek De Pannelaan thv zwembad: beperkte doorstroming

De huidige veilige schoolfietsroute is momenteel helemaal geen veilige schoolfietsroute. Bijvoorbeeld vanaf de Tuinwijk tot aan de Sint-Pietersschool. De gemachtigde opzichter is meestal niet aanwezig. In de Veldstraat is er geen fietspad en er is weinig straatverlichting aanwezig. De Slachthuisstraat biedt geen overzicht voor de kinderen. Zij kunnen niet inschatten wanneer ze veilig kunnen oversteken. De oversteekplaats aan de tabakszone is geen veilige oversteekplaats **(113)**.

(107) Momenteel is er een zeer onveilige fietsomgeving ter hoogte van de Klokhofstraat/grens Veurne-Noordhoekstraat. De vergelijking wordt gemaakt met de ambachtelijke fietsroute in Veurne die redelijk druk is. Het voorstel wordt gedaan om hier fietspaden aan te leggen (Noordhoekstraat, Duinhoekstraat, Veldstraat en Smekaertstraat). In dit kader wordt er ook het voorstel gedaan om de verkeersdrempels in de Noordhoekstraat **(104)** te verwijderen.

(99) De Heldenwijk-Dorpsstraat kent een zeer moeilijke uitweg door een veel te smalle straat. De bewoners worden op deze manier verplicht om sluipwegen te nemen. De oversteek van de Dorpsstraat met de Stationsstraat is tevens zeer gevaarlijk aangezien de wagens de straat dwarsen (en daar stilstaan) om de straat te kunnen oversteken. Het voorstel wordt gedaan om hier verkeerslichten te plaatsen of om een verkeersrotonde aan te leggen. Er wordt ook geopperd om enkel éénrichtingsverkeer in de Smekaertstraat richting de Drie Vijvers toe te laten.

(124) Momenteel is er een zeer onveilig fietspad in de Veurnekeiweg.

(25, 187, 195) Dijk > herinrichting noodzakelijk

- conflict tussen fietsers en voetgangers (bezoekers takakszaken)
- tweerichtingsfietspad gevaarlijk in combinatie met leveringen die wild gebeuren
- parkeren van vrachtwagens op fietspad
- tankstation Texaco: vrachtwagens staan tot op fietspad bij te tanken

(44) Moeresteenweg: te hoge snelheid tussen Nieuwstraat en Dijk

(14) Dorpsstraat – Noordhoekstraat: te hoge snelheid

(95) Adinkerke: voorstel om de berm in het midden van de Moeresteenweg aan de Dijk met paaltjes of met een betonnen drempel te verbinden zodat auto's hier niet blijven staan om de parking van tabaksshop XL op te rijden

Er is een mooie wandelroute tussen Adinkerke en De Panne, maar het deel in de Langeleedstraat is gevaarlijk.

3.2.4 Toegankelijkheid

(109) Het is momenteel zeer moeilijk voor mensen met een beperking of voor mensen met een kinderwagen om het voetpad te gebruiken.

(181) voetgangersbrug over kanaal aan Dijk niet geschikt voor rol- en kinderwagens

(182) voetpad Moeresteenweg: voetpad tot nr. 41 is te smal en licht hellend waardoor slecht begaanbaar voor ouderen

3.2.5 Fiets

(98, 121) Het is gevaarlijk fietsen in de De Pannelaan ter hoogte van Plopsaland omdat hier veel voetgangers op het fietspad stappen.

(192) voetpaden – fietspaden:

- Duinhoekstraat heeft tweerichtingsfietspad (in ontwerp) aansluitend op zeer smalle Langeleedstraat
- gelijkvloers brengen voetgangersbrug - aanlegsteiger

3.2.6 Parkeren

(123) In de Tuinwijkstraat mogen de auto's na een klacht niet meer parkeren aan de ene zijde, maar wel nog langs de andere zijde. Dit lost echter het probleem niet op want de wagens staan er nog steeds geparkeerd. Het voorstel wordt gedaan om de voortuintjes van de woningen in te richten als oprit.

Het voorstel wordt gedaan om alle bewoners van Adinkerke een bewonerskaart te geven. Momenteel kan je maar twee uur gratis parkeren in Adinkerke als inwoner zonder bewonerskaart. Als voorbeeld wordt de parking aan het kerkhof gegeven **(112)**. Het voorstel wordt ook gedaan om overal gratis parkeren in te voeren om de handel te stimuleren.

(115) Het voorstel wordt gedaan om in het centrum van De Panne:

- gratis te parkeren over de middag om de restaurantbezoeken te stimuleren
- gratis parkeren voor 30 minuten in plaats van 20 minuten

(183) Kasteelwijk: invoeren blauwe zone vanaf Stationsstraat naar Dorpsstraat heeft parkeerprobleem verplaatst naar Kasteelwijk, bewoners zelf hebben geen plaats omdat bv. leerkrachten GBS De Leerplaneet er parkeren > waarom ook hier geen bewonerskaart?

(184, 198) kruispunt Dorpsstraat – Stationsstraat: aanleg rond punt of verkeerslichten i.k.v. verkeerschaos in hoogseizoen, aanwezigheid van 2 scholen en Chirolokaal en ontsluiting woonwijken, alsook aanleg parking op de weide achter bushalte (weide onteigenen)

(188) blauwe zone van 2 uur omgeving Moeder Lambik is te kort i.k.v. restaurantbezoek (4 uur is beter)

(189) Smekaertstraat: te smalle weg om parkeren toe te staan tussen nr. 20-25, in bocht, waardoor kruisen niet mogelijk is

(190) parkeerbeleid Plopsaland: opstopping rond punt Moeder Lambik

- ontsluiting parking oost linksaf richting E40 en niet rechts via rond punt Moeder Lambik (niettegenstaande doorlopende witte lijn vandaag voortdurend genegeerd wordt)
- ontsluiting parking Zwartenhoekstraat enkel uitrijden richting De Pannelaan

(191) toekomstige ontsluiting parking Plopsaland:

- in eerste fase gelijkvloerse brug over kanaal en ondertunneling spoorweg naar nieuwe parking
- via afrittencomplex Veurne (waardoor nieuw afrittencomplex Adinkerke niet noodzakelijk)

(194) Veldstraat – voetbalveld: weg wordt versperd door geparkeerde voertuigen, gevaarlijk i.k.v. kinderen die van tussen auto's plots op straat lopen

(198) Sint-Pietersschool – Kloosterweg: probleem bij afhalen/afzetten kinderen

3.2.7 Goederentransport en beleving

Het tabakstoerisme zorgt voor zeer onveilige verkeerssituaties langs het kanaal onder de vorm van wildparkeren, zichtbaarheidsproblemen, etc. Aan de inrit van de Moeresteenweg wachten auto's vaak op het fietspad om te kunnen parkeren **(101, 196)**. Het voorstel wordt gedaan om hier een volle lijn te plaatsen. Dit is ook een probleem in de Garzebekeveldstraat. Het probleem zou deels kunnen worden opgelost door de heraanleg van het Garzebekeveldplein.

(24) wildparkeren Dijk: nood aan meer politiecontrole + conflictpunt kruispunt Moeresteenweg – Dijk

Beleving Plopsaland t.h.v. hangars zorgt steeds voor volledige wegversperring.

3.2.8 Leefbaarheid

(105) De files veroorzaken luchtvervuiling, wat de leefbaarheid van Adinkerke doet dalen. Ze creëren ook geluidshinder tot in Achterveld **(197)**.

(186, 199) lange files op autostrade en centrum Stationsstraat – De Pannelaan met verschillende uren stilstand (13 weken + alle lange weekends)

Voorstel: eerst nadenken hoe er kan vermeden worden dat auto's tot in het centrum van De Panne rijden, nadien investeren in randparkings en extra wegen, ook investeren in extra trein, tram, bus, e-bikes, fiets en veilige duurzame oplossingen.

3.2.9 Handhaving

Algemeen: meer politiecontrole

3.3 Samenvatting

De knelpunten samengevat:

Openbaar vervoer

- onvoldoende frequente bediening van en naar Veurne vanuit De Panne en Adinkerke

Verkeerscirculatie

- verkeerscirculatie ten oosten van Zeelaan tussen Nieuwpoortlaan en Veurnestraat roept veel vragen en bedenkingen op
- toekomstige ontsluiting Markt en Zeelaan
- fileleed in de Stationsstraat en De Pannelaan
- doorstroming in Duinkerkelaan

Verkeersveiligheid

- te hoge snelheid in combinatie met fietsers (gemengd verkeer) en/of voetgangers: Meeuwenlaan, Kasteelstraat, Noordhoekstraat, Dorpsstraat, Veldstraat, Smekaertstraat, Stationsstraat, Duinkerkelaan, ...
- sluipverkeer in woon- en leefstraten: Poststraat, Kasteelstraat, ...
- gebrekkige voorzieningen in schoolomgevingen voor fietsers en voetgangers
- onveilige oversteekplaatsen: De Pannelaan t.h.v. parking Plopsaland, Veurnestraat, Dijk, ...
- sluiproutes ten gevolge van file N34

Toegankelijkheid

- beperkte toegankelijkheid openbaar vervoer: trein, tram en bus
- voetpaden te hellend of te smal
- voetgangersbrug kanaal niet toegankelijk voor rol- en kinderwagens

Fiets

- gebrek aan comfortabele en diefstalveilige fietsenstallingen
- gebrek aan veilige fietspaden en fietsverbindingen (missing links) richting Frankrijk, Veurne en Koksijde: Veurnestraat, Nieuwpoortlaan (of parallel langsheen Zeepark), Dijk, Duinhoekstraat (in ontwerp), Langgeleedstraat, ...

Parkeren

- parkeeroverlast in hoogseizoen met veel wildparkeren tot gevolg
- onvoldoende parkeerplaats bewoners Adinkerke en De Panne
- te kleine blauwe zone
- te weinig parkeerplaatsen voor personen met een beperking
- wildparkeren in schoolomgevingen en voetbalplein Veldstraat

Goederentransport en beleving centrum

- ongewenst gebruik laad- en loszones in kern De Panne
- circulatie vrachtverkeer in woon- en leefstraten
- wildparkeren vrachtverkeer omgeving tabakszone

Leefbaarheid

- gebrek aan groen in het straatbeeld en bij pleininrichting
- files zorgen voor luchtvervuiling, zicht- en geluidshinder

Handhaving

- te weinig politiecontrole en -optreden

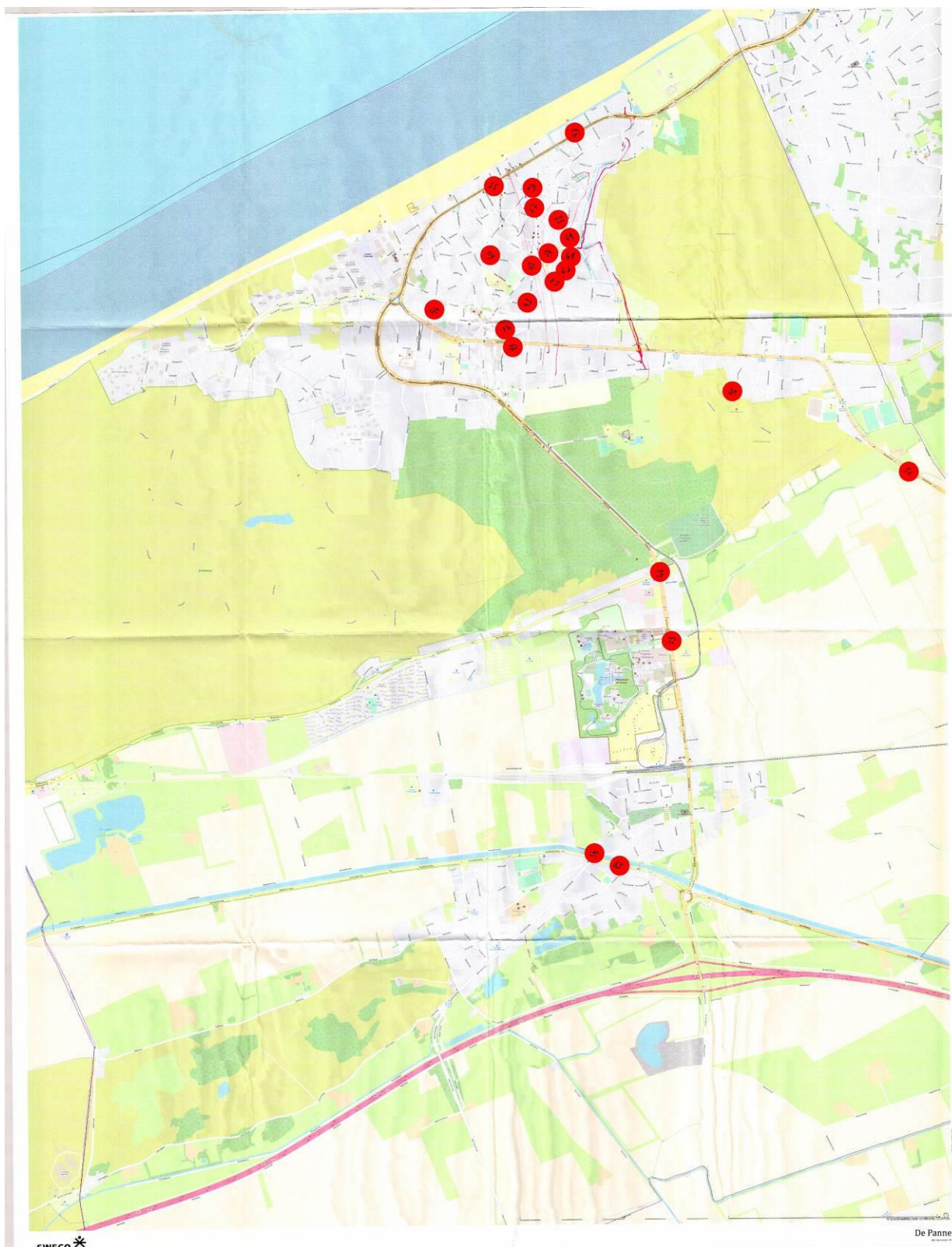
4 Conclusie

De voornaamste thema's die de bovenhand namen:

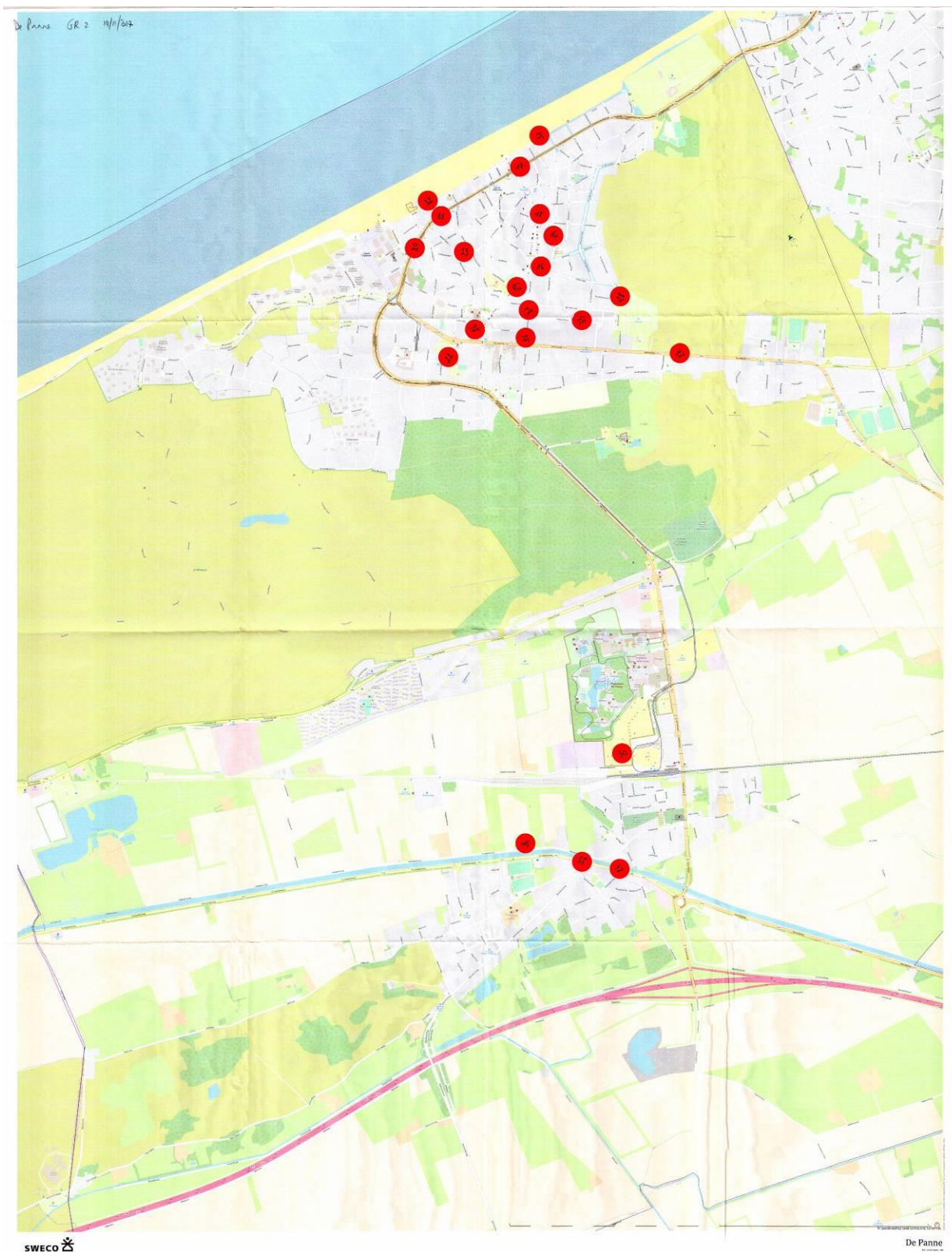
- **veerkeersveiligheid** voor voetgangers en fietsers, zowel in De Panne als in Adinkerke
- de files naar Plopsaland die veel hinder veroorzaken en de gebrekkige **doorstroming**
- **openbaar vervoer** dient beter uitgewerkt te worden, zowel naar toegankelijkheid als naar frequentie
- **wildparkeren** is een groot probleem, zowel in Adinkerke als in De Panne
- **beter fietsverbinding** en verbinding met het openbaar vervoer met Veurne
- maatregelen dienen genomen te worden om **sluipverkeer** tegen te gaan, zowel in De Panne als in Adinkerke
- Beter **veerkeerscirculatie**, voornamelijk ten oosten van de Zeelaan

5 Bijlagen

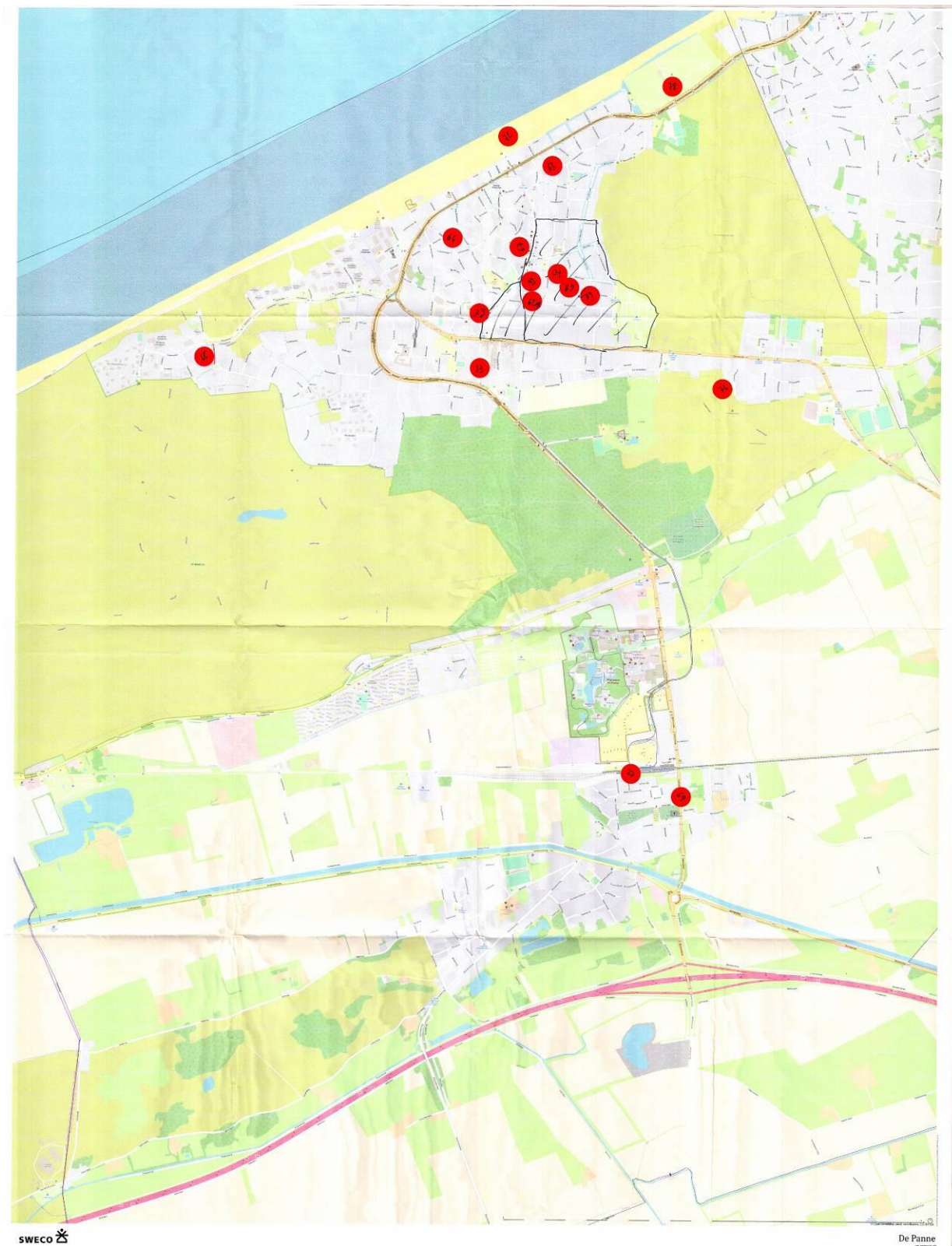
5.1 Kaart denkvond De Panne 14-11-2017 – Groep 1



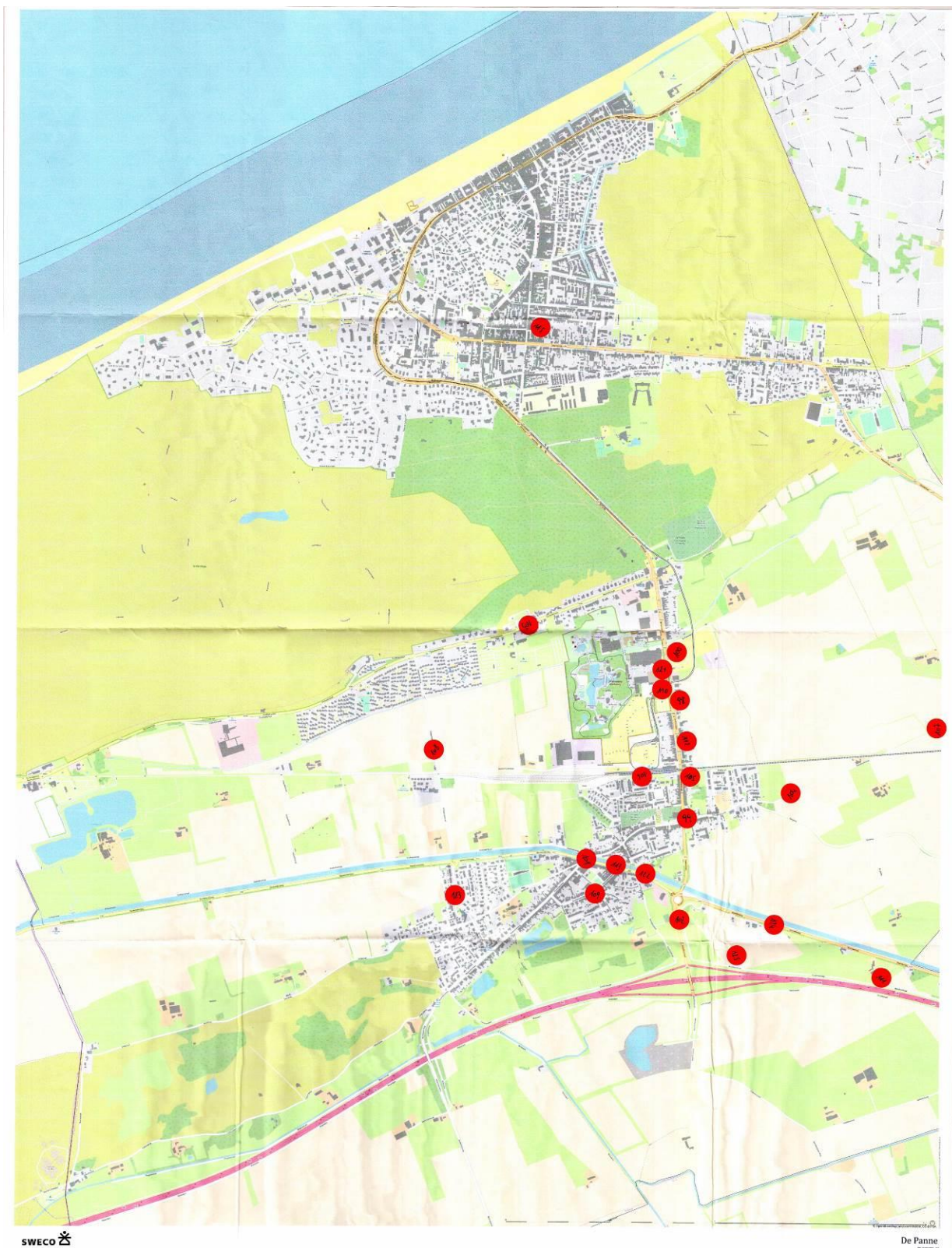
5.2 Kaart denkavond De Panne 14-11-2017 Groep 2



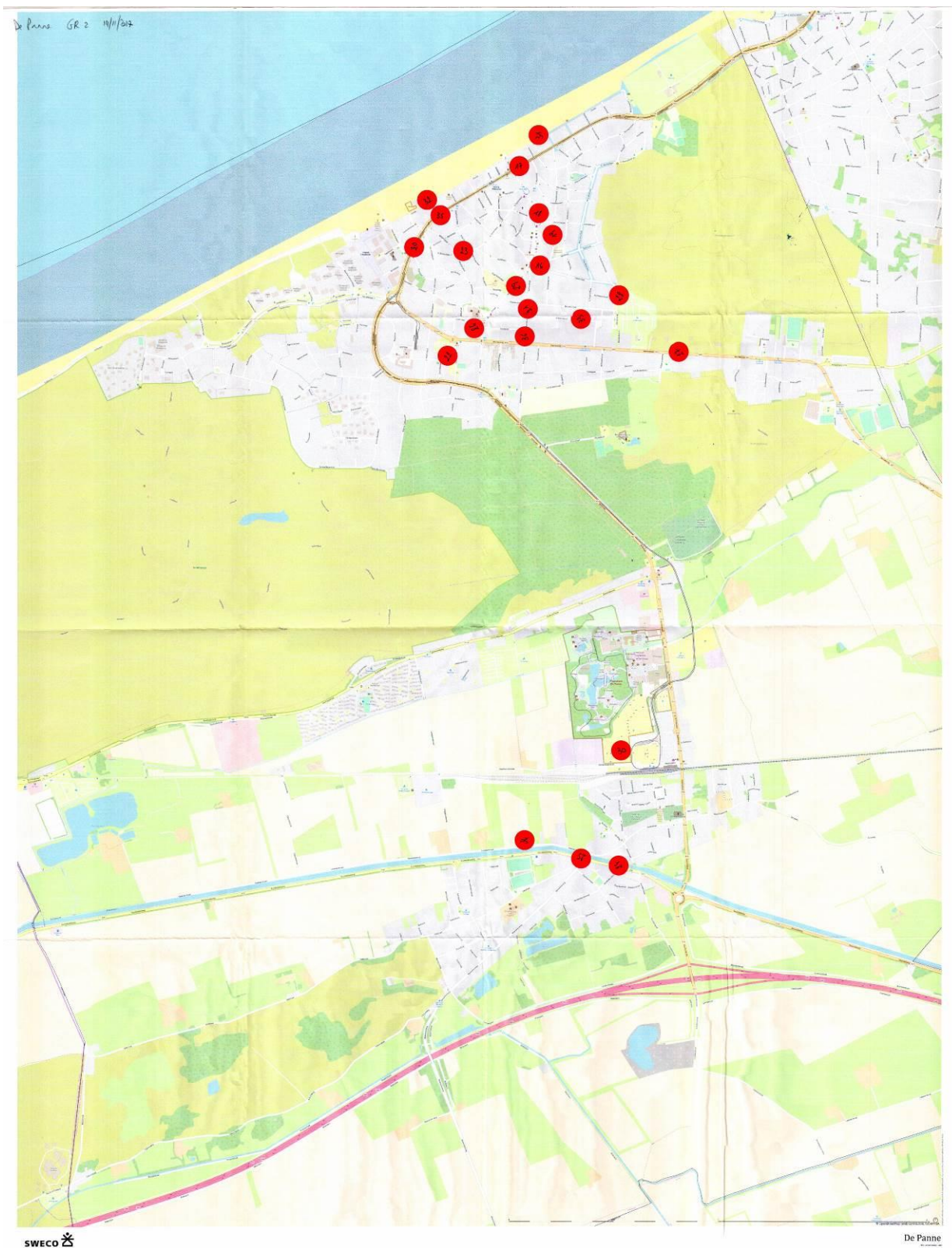
5.3 *Kaart denkvond De Panne 14-11-2017 Groep 3*



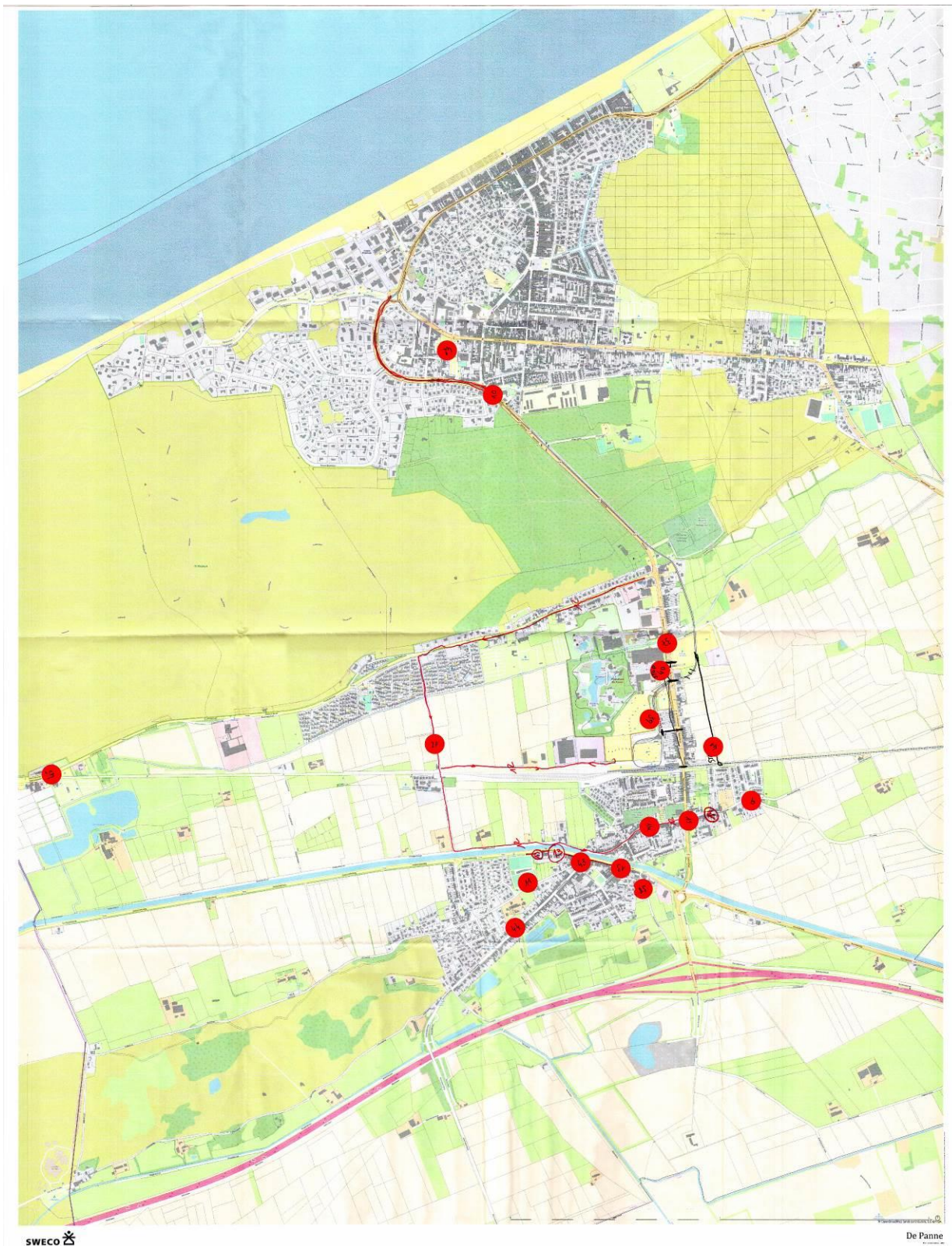
5.4 Kaart denkavond Adinkerke 16-11-2017 Groep 1



5.5 Kaart denkavond Adinkerke 16-11-2017 Groep 2



5.6 *Kaart denkavond Adinkerke 16-11-2017 Groep 3*



GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN DE PANNE

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 8 JUNI 2018

Verslaggever: gemeente De Panne en Sweco

Verslag versie 01, 12 juni 2018

Onderwerp:

GBC 1 – Omleidingsweg Adinkerke

GBC 3 - uitwerkingsnota Mobiliteitsplan De Panne

Aard van de GBC-beslissing¹

~~**Eindbeslissing bij consensus**~~

~~**Eindbeslissing zonder consensus**~~

**Werkvergadering zonder
eindbeslissing**

Aanwezigheidslijst

De aanwezigheidslijst wordt toegevoegd in bijlage.

Volmachten

/

Vaststelling van het quorum²

- ☒ De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.
- ☐ De voorzitter stelt vast dat minstens één van de vaste leden niet aanwezig (N) is. De GBC is dus niet rechtsgeldig samengesteld en kan bijgevolg vandaag **niet** tot een besluit komen.

¹ Verwijder wat niet past.

² Vink een van volgende opties aan of verwijder wat niet past.

Verslag van de vergadering

1 Agenda

Volgende agendapunten worden besproken op de GBC:

- Ontwerpplan referentieontwerp oostelijke omleidingsweg: uitgangspunten mobiliteit
- Wijzigingen verkenningsnota ikv. ongunstig advies kwaliteitsauditor
- Uitwerking van de te verdiepen en verbreden thema's

2 Bespreking

2.1 Omleidingsweg Adinkerke

Sweco licht de huidige stand van zaken en het huidige ontwerp van de omleidingsweg toe.

Volgende aandachtspunten worden naar voor geschoven:

- De **brug** die over het water komt, komt hoger te liggen dan normaal want er wordt rekening gehouden met uitzonderlijk vervoer, waardoor een minimale hoogte moet aangehouden worden.
- In het kader van **boscompensatie** wordt opgemerkt dat er nog ruimte moet gezocht worden. De compensatie-oppervlakte bedraagt 2x de huidige oppervlakte. De vraag wordt gesteld of er reeds alternatieven gekend zijn.
- De **bushalte** aan de noordelijke knoop zal verplaatst moeten worden.
- De **bereikbaarheid** van de noordelijke knoop zal nog goed bekeken moeten worden.
- Hoe zal de **bereikbaarheid** van de parking met Plopsaland tot stand worden gebracht? Één van de voorstellen is om te werken met een tunnel. Het is ook niet zeker of dit in het ontwerp past, of in de uitwerking van de parking. Belangrijk aandachtspunt hierbij is dat deze parking de hoofdparking van Plopsaland is, dus er moet wel een veilige looproute worden gerealiseerd. Dit dient verder onderzocht te worden.
- De lichtoversteken zijn reeds verwerkt in de **simulaties**. Alle afslagstroken zijn reeds bepaald qua lengte op basis van de microsimulatie.
- De **N34 ten zuiden van de noordelijke aantakking** zal vaak rustiger worden tegenover de dag van vandaag. De vraag bij de bewoners rijst echter tot waar de parking van Plopsaland zal komen.
- Bij de landeigenaars groeit de bezorgdheid omtrent de **onteigeningen**. In het kader van de nieuwe parking is er echter nog niet bepaald wie deze zal aanleggen. Plopsa zal hier waarschijnlijk wel vragende partij voor zijn. Het departement Omgeving zal het RUP opmaken. De vraag wordt gesteld welke rol zij spelen in het onteigeningsverhaal. Er wordt gevraagd of er een koppeling zal zijn van het onteigeningsplan aan het RUP. Voor de aanleg van de omleidingsweg is dit duidelijk, voor de parking niet. Sofie De Meulenaere zal dit verder bekijken.
- Naar timing toe worden volgende zaken vooropgesteld:
 - In het najaar komt er een GBC voor de projectnota en de project-MER.
- Sweco zal de **wegencategorisering** in het kader van de omleidingsweg aanpassen:
 - Huidig voorstel: N34 volledig lokale weg type III. Het gebeurt namelijk vaak dat bij nieuwe omleidingswegen de oude weg een lokale weg wordt (op gemeentelijk niveau);
 - Op deze weg zal echter bestemmingsverkeer zitten. Een lokale weg type II voor de volledige lengte tussen de op- en afritten van de omleidingsweg zal beter zijn (deze heeft een verbindende functie, en niet enkel erftoegang). Dit is een gevolg van de aanwezigheid van zowel het station als de parkings;
 - De overdracht van eventuele wegen staat los van de categorisering;
 - De zuidelijke aantakking wordt ook voorgesteld als een lokale weg type II;
 - Richting Veurne is de weg (Veurnestraat) nog niet gecategoriseerd. Dit zou normaal een secundaire weg moeten worden. In PRS is hier nog geen uitspraak over gedaan.

- Volgende **snelheden** worden voorgesteld:
 - Voorstel om de afrit van de verbindingsweg in 50km/u aan te leggen. Dit heeft echter andere inrichtingsprincipes tot gevolg. Voorlopig zou deze als zone 70 moeten blijven.
 - De noordelijke knoop: de rijbaan is uitgewerkt als een zone 70 profiel, maar deze heeft een bochtstraal die past bij 50km/u. Hetzelfde geldt voor de aftakking van de afrit komende van Brugge. In het mobiliteitsplan worden de principes verder uitgewerkt.
 - Op de weg geldt een snelheidsregime van 70 km/u, maar deze is visueel versmald. Er is echter voldoende ruimte voorzien voor een bredere rijbaan.
 - Voor De zuidelijke aantakking van de verbindingsweg (voor verkeer komende van Frankrijk) geldt een snelheidsregime van 70km/u vanaf de rotonde tot aan de omleidingsweg.
 - Momenteel is er een **poorteffect** voorzien om de zone 30 aan te duiden. Er wordt echter opgemerkt dat een echte poort tussen 50 en 30 niet gedaan wordt. Het gaat eerder over de inrichting van de weg. De infrastructuur dient aangepast te worden zodat de zone 30 beter gehandhaafd zal worden. In centra gaat dit beter dan in woonwijken.

2.2 *Te verbreden en verdiepen thema's mobiliteitsplan*

2.2.1 SMART-doelstellingen

Volgende opmerkingen worden gemaakt op de SMART-doelstellingen:

- Voor de snelheden mbt het openbaar vervoer is feedback van De Lijn nodig. Deze snelheden hangen echter af van de inrichting van het openbaar domein.
- Naar ongevallen toe werd verwacht dat de ongevallen met fietsers (thv van de Dijk) voornamelijk aan de kruispunten zouden plaatsvinden, maar uit de cijfers blijkt dat de aanrijdingen voornamelijk op het fietspad plaatsvinden.

De SMART-doelstellingen zijn enkel deze waarvoor een meting kan worden uitgevoerd om van te starten.

2.2.2 Thema 1: Impact ruimtelijke ontwikkelingen

Volgende opmerkingen worden gemaakt met betrekking tot de impact van de ruimtelijke ontwikkelingen:

- De impact van het **lokaal bedrijventerrein** op het verkeer zal beperkt zijn:
 - Er wordt rekening gehouden met het bouwverlof, waardoor enkel augustus van toepassing zal zijn;
 - De avondspits van het Plopsa-verkeer zal later vallen dan deze komende van het bedrijventerrein;
 - Het bedrijventerrein zal niet bezet worden door 'klassieke bedrijven', maar er zullen eerder opslagplaatsen van zelfstandigen komen te liggen. Dit heeft een andere verkeersgeneratie tot gevolg;
 - Er werd gerekend met kencijfer KMO: 1 werknemer/m²;
 - Het autoaandeel zal eerder hoger liggen, rekening houdende met de doelgroep. Het is beter om te werken met minimum en maximum waarden.
- **P&R Scenario 1:**
 - Nieuwe tramhalte: De Lijn licht toe met betrekking tot een bijkomende halte op korte afstand van een reeds bestaande halte (halte Plopsa – halte P&R): dit wordt nooit gedaan. Idealiter heb je een tramhalte vlakbij de P&R. Een andere optie is om de bestaande haltes te verschuiven;
 - De tarifiering van de P&R moet afgestemd zijn met tarifiering in De Panne zelf;
 - In het kader van de tarifiering wordt het voorstel gedaan om een deel van het bedrag van het parkeerticket als 'bon' te gebruiken waarmee zaken kunnen geconsumeerd worden in De Panne. Deze optie zal mee opgenomen worden in de uitwerking;
 - Het voorstel wordt gedaan om, in combinatie met kort parkeren toe te laten in De Panne, de P&R enkel voor lang parkeren te gebruiken;

- Het Plopsa-tarief blijft een probleem om een goede tarifiering voor de P&R en voor het parkeerbeleid voor De Panne te kunnen uitwerken. Een creatieve oplossing blijft nodig (parkeerticket gekoppeld aan consumptie of duurbepanking in De Panne, parkeren in De Panne zelf zeer duur maken, doch dan is er de concurrentiepositie van de kustgemeenten onderling).
- **P&R Scenario 2:** wat gebeurt er met de terreinen van de huidige P&R? De Lijn zal hier niet onmiddellijk afstand van doen. Deze zone wordt namelijk ook gebruikt als stelplaats.
- **P&R Scenario 3:** Het parkeerbeleid op grotere schaal uitwerken want er is concurrentie met de deelgemeentes.
- Er wordt nog **participatie** gevoerd met de GR en bevolking tussen deze fase en de beleidsfase.

2.2.3 Thema 2: Verkeerscirculatie, doorstroming en verkeersveiligheid

Volgende opmerkingen worden gemaakt met betrekking tot de verkeerscirculatie, doorstroming en verkeersveiligheid:

- Snelheden: **poorteffecten** hangen samen met parkeerplan. De centumparking kan door middel van andere maatregelen geaccentueerd worden;
- Het **poorteffect** hangt samen met de inrichting van de weg (centrum);
- Algemeen wordt voorgesteld op de **poorten** eruit te halen.
- Bij de aanpassingen van de rijrichtingen wordt opgemerkt dat de rijrichting van de Sloepenlaan net is aangepast.
 - De Sloepenlaan is een goed alternatief voor het niet linksaf slaan in de Zeelaan (wens van De Lijn). Bij vroeger afslaan wordt het verkeer echter door de volledige wijk gestuurd en dat is niet de bedoeling.
 - De bedoeling is om enkel bestemmingsverkeer te hebben in de wijk rondom de Meeuwenlaan.
 - Bijkomend voorstel dient uitgewerkt te worden waarbij de Markt verkeersvrij wordt gemaakt.
- **Links-afslaand verkeer** ter hoogte van het kruispunt van de Nieuwpoortlaan en de Zeelaan is niet wenselijk voor De Lijn. De visie van De Lijn voor de gehele kust bestaat erin om al het **links-afslaand verkeer** te beperken om de wachttijden voor de tram te kunnen beperken. Het linksafslaand verkeer is namelijk niet goed voor de verkeersafwikkeling. Verder is er enkel ter hoogte van het Canadezenplein ruimte om opstelstroken te voorzien.
 - Het voorstel wordt gedaan om de afslagen te bundelen en te regelen met dynamische lichten. Nu zijn er veel meer ad hoc mogelijkheden.
 - Bij geen linksafslaand verkeer krijg je veel rondrijdend verkeer. Dit leidt ertoe dat het linksafslaand verkeer maximaal dient gebundeld te worden. De Lijn vindt het principe van bundelen zeker goed, maar wil meer details kunnen bekijken.
- Sweco stelt voor om het **vrachtverkeer** maximaal langs de Zeelaan te sturen, en zo min mogelijk langs de Meeuwenlaan (beleving van de centrumwinkels).
- **Verhoogde tramhaltes** (voorbeeld Gent) zal nader bekeken worden door De Lijn;
- **Bus 56:** terugkeren vanaf Esplanade zou beter zijn voor reizigers. Dit kan echter niet op korte termijn worden gerealiseerd (reeds goedgekeurd voorstel voor Westhoek), maar kan wel op de Vervoerregioraad worden voorgesteld. De gemeente moet afwegen of ze een halte in tegenrichting aan de Markt wil hebben of niet. Dit zou het voor de reizigers wel veel duidelijker maken.
- Het voorstel wordt gedaan om in de Kerkstraat de richting om te draaien. De 'inkom' van De Panne wordt namelijk het Koningsplein.
- Herinrichting N34: de gemeente De Panne wil zo weinig mogelijk dubbelrichtingsfietspaden in het centrum. Een profiel met twee enkelrichtingsfietspaden zal voorgesteld worden.
- De **N34** staat momenteel niet op de prioriteitenlijst, maar dit kan mogelijk vanuit mobiliteit worden aangegeven.

- Er wordt voorgesteld om te werken met **doorgroeiscenario's** waarbij doelstellingen op korte, middellange en lange termijn kunnen worden gesteld. In een mobiliteitsplan mogen er namelijk ambities worden uitgesproken.
- Er moeten altijd mogelijkheden zijn om snel **handelaars** te kunnen bereiken.
- De **evolutie in vervoerswijzen** zal zo zijn dat je zaken zal moeten combineren. Voor korte boodschappen kunnen andere vervoersmiddelen gebruikt worden dan voor bijvoorbeeld woon-werk verkeer. Dit is een mentaliteitswijziging die zal moeten worden bewerkstelligd, maar daar moeten wel voorbereidingen voor worden getroffen. In dit kader stelt de gemeente De Panne dat de alternatieven voor de wagen eerst reëel moeten zijn alvorens kan gesnoeid worden in het aantal parkeerplaatsen.
- In het kader van de trambedding op de **N34** wordt een derde optie voorgesteld: twee stroken gemengd, en de rest voor fietsers en voetgangers, zonder parkeerplaatsen.

2.2.4 Thema 3: Fietsnetwerk

Volgende opmerkingen worden gemaakt in het kader van fietsnetwerken:

- **Leenfietsen** worden beter ook mee in kaart gebracht.
- Het **Europees project** in verband met deelfietsen aan het station staat terug bij het begin. Het was te duur.
- De gemeente speelt met de idee om deelfietsen te organiseren met **lokale aanbieders**, bijvoorbeeld aan het station.
- Het **Artiestenpad** is een interessante optie om te onderzoeken als fietsverbinding:
 - De moeilijkheid zal hierin bestaan om met ANB een overeenkomst te bekomen aangezien dit natuurgebied is. ANB heeft echter reeds gevraagd om bepaalde zones te herbestemmen als compensatie voor herbevestigd agrarisch gebied (omleidingsweg).
- De **schoolfietsroutekaart** kan nog bijkomend worden opgenomen in de scores van prioriteiten. De gemeente maakt die over aan Sweco.

2.2.5 Thema 4: Parkeerbeleid

Volgende opmerkingen worden gemaakt in het kader van het parkeerbeleid:

- Het parkeerbeleid dient ook op lange termijn uitgewerkt te worden (**doorgroeiscenario's**).
- Het **tekort aan parkeerplaatsen** manifesteert zich enkel in het hoog seizoen.
 - In dit kader wordt de vraag gesteld of de infrastructuur gebouwd moet worden om maar enkele keren per seizoen te gebruiken: Is het niet beter **gedeelte ruimte** te creëren voor andere functies?
 - Een gedeelte ruimte is echter moeilijk voor De Panne, want er is veel natuurgebied en de rest is woongebied.
 - De ambitie van de kust is om te zoeken naar iets dat het volledige jaar door volk trekt.

2.2.6 Thema 5: Goederenvervoer

Volgende opmerkingen worden gemaakt in het kader van het goederenvervoer:

- **Paaltjes** aan het fietspad ter beveiliging zijn niet ideaal.
- **Mobiliteitswijziging:** Andere routes voorzien voor de fietsers.
 - **Idee: Garzebekeveldstraat** 1 richting voor de wagens (in combinatie met fietsers in beide richtingen). De vrachtwagens kunnen ook meegestuurd worden. Deze moeten namelijk deze route ook kunnen nemen in het kader van beleving.
 - De **'fietsveilige route'** is niet zozeer een veilige route, eerder de minst gevaarlijke route.

2.3 *Timing mobiliteitsplan*

In het kader van **participatie** wordt voorgesteld om de mensen die meegewerkt hebben aan de werkgroepen zeker uit te nodigen. Alle scenario's liggen momenteel nog open, en hierop kunnen de bewoners dan input leveren.

Consensus is er om hen in deze fase enkel de stand van zaken door te geven en nog geen concrete toelichting in te plannen. De onderzoeksresultaten kunnen wel al meegegeven worden. Dit kan gebeuren door middel van een korte tekst of presentatie via mail over te maken.

2.4 *Afspraken*

- Sweco past de uitwerkingsnota aan met de gemaakte opmerkingen meegedeeld tijdens de GBC 3 en met deze vooraf overgemaakt via e-mail.
- De aangepaste uitwerkingsnota wordt verspreid onder de leden van de GBC ter nazicht en goedkeuring. Vervolgens zal de Verkenningnota en de Uitwerkingsnota voorgelegd worden op de RMC. Streefdoel is september.
- Sweco maakt een korte presentatie op met de stand van zaken voor de medewerkers aan de denkvondten.
- De Lijn bekijkt het voorstel ter verbetering van de doorstroming op de N34 om de linksafbewegingen te bundelen. Sweco levert input mbt het huidige aantal punten waar vandaag linksaf mogelijk is.
- De Lijn bekijkt het voorstel halte De Panne Centrum om deze toegankelijk in te richten voor zowel tram als bus.
- Gemeente De Panne bekijkt het traject voor bus 56 om een aanpassing door te geven op de vervoerregioraad.

Opmerkingen bij dit verslag

Opmerkingen op het verslag worden aangepast in het verslag.

Bijlagen³

- Aanwezigheidslijst
- Schriftelijke opmerkingen die voor de vergadering ontvangen werden van Sofie De Meulenaere (MOW) en van Koen Vanneste (P-WVL)
- Presentatie GBC 1 – Omleidingsweg Adinkerke
- Presentatie GBC 3 – Mobiliteitsplan De Panne

³ Minstens toe te voegen: schriftelijke opmerkingen die voor de vergadering ontvangen werden.

Aanwezigheidslijst

Aanwezig

AWV West-Vlaanderen	Maya Devriendt	maya.devriendt@mow.vlaanderen.be
Departement MOW	Sofie De Meulenaere	sofie.demeulenaere@mow.vlaanderen.be
De Lijn	Sven Hoverbeke	sven.hoverbeke@delijn.be
De Lijn	Annie Vermeulen	annie.vermeulen@delijn.be
De Panne	Wouter Deruwe	wouter.deruwe@depanne.be
Burgemeester De Panne	Ann Vanheste	ann.vanheste@depanne.be
Sweco Belgium nv	Jonas De Temmerman	jonas.detemmerman@swecobelgium.be
Sweco Belgium nv	Veerle Duportail	veerle.duportail@swecobelgium.be
Sweco Belgium nv	Jeroen Vanhollemeersch	jeroen.vanhollemeersch@swecobelgium.be

Verontschuldigd

P-WVL – Mobiliteit	Koen Vanneste	koen.vanneste@west-vlaanderen.be
PZ Westkust	Jozef Oyen	jozef.oyen@police.belgium.eu

Schriftelijke opmerkingen die voor de vergadering ontvangen werden

Sofie De Meulenaere (MOW)

In voorbereiding van de GBC geef ik graag nu al enkele aandachtspunten mee waar ik aan dacht :

- Die korte stukjes secundaire weg van de omleidingsweg richting Adinkerke zou ik ook lokaal maken.
- Bij de analyse van de ongevallen (3.2.4), misschien de bron nog eens nakijken, maar ik vermoed dat het gaat om een prioriteitbepaling in plaats van “aantal ongevallen”.
- De bebouwde kom van Adinkerke beperkt zich niet vanaf de Plopsarotonde richting zuiden. Waarin onderscheidt dit deel zich van de rest van Adinkerke ? Onderscheid tussen 50 en 30 km/u vorm geven door een poort alleen lijkt me minder aangewezen/realistisch. Zone 30 betekent een extra hoog verblijfskarakter, gedeelde ruimte, gemengd verkeer, plein, ... (3.4)
- Langs de omleidingsweg worden geen fietspaden voorzien. Er liggen geen fietsbestemmingen langs, alsook gebeurt de doorgaande fietsverbinding Adinkerke - De Panne via de N34 (4.3.2.1).
- Schoolroutes en ongevalgegevens wegen best mee in het bepalen van de prioritering (4.3.2.2).
- Zijn de gegevens van de gemiddelde parkeerduur gedurende het laag of hoogseizoen ? (5.2.1)
- Ik zou ook graag eens volgende overpeinzing meegeven met de GBC (5.3.1):
- Een belangrijke (parkeer)maatregel kan zijn om flexibel en efficiënt gebruik te maken van de ruimte. De nodige seizoensgebonden parkeerruimte buiten het seizoen terug te geven voor de inrichting van een hoogwaardig openbaar domein, natuur, ... (vb waterbekken/buffering, openbare verblijfsruimte, ... buiten seizoen)

Een ander flexibel gebruik zijn parkeerboxen die buiten seizoen dienst doen voor opslag strandcabines.



Hoeveel extra parkeer/ruimtebehoefte is er in het hoogseizoen tov laagseizoen?

Hoeveel ruimte extra kan dit geven in het verblijfsgebied van De Panne/Adinkerke ?

Wie zal dergelijke zoekzones afbakenen ?

Is er voor het parkeerbeleid per deelzone geen andere ambitie te formuleren ? Ik zou verschillende doorgroeiscenario's met verschillende ambities durven formuleren voor de verschillende deelgebieden.

- 5.3.1 is een eerste groeiscenario.
- Wil je dagjestoeristen allemaal tot in het centrum naar de centumparkings blijven brengen? Ook op lange termijn ?
- Voor de centrale verblijfsruimte (zone 2,4,5) bijvoorbeeld : Eerste ambitie, langparkeerders onder de grond brengen.
- Tweede ambitie, als de tijd rijp is: bewonersparkeren en rotatieparkings in de centrale verblijfsruimtes van straat halen voor meer verblijfsruimte. Langparkeerders buiten centrale verblijfsruimte brengen.
- En telkens aangeven over hoeveel ruimte dit zou gaan.
- Voor de woonzones in de Dumontwijk en Zeelaan : Eerste ambitie langparkeerders weren. Tweede ambitie: beperken autobezit, door #openbare parkeerplaatsen te reduceren. Derde

ambitie: alle bewonersparkeren van openbaar domein halen of verplaatsen naar gebundelde ingeklede parkeerlobben om zo elders pleintjes, groene lobben te creëren.
Dus naast herverdeling van het parkeren, ook herlokaliseren.

Koen Vanneste (P-WVL)

Ik heb de uitwerkingsnota even doorgenomen en heb nog volgende bedenkingen:

- In laagseizoen is de afwikkeling van extra verkeer naar de N34 geen probleem. Er zou denk ik ook moeten gekeken worden wat dit in vakantieperiodes betekent vooral in de avondspits. Want uiteindelijk zijn spreken we toch over 13 vakantieweken of 65 werkdagen, waarbij er toch wel interactie is tussen plopsaland-verkeer en verkeer uit het mogelijks te ontwikkelen lokaal bedrijventerrein.
- Bij fietsen dacht ik dat er ook een aanzet zou gegeven worden op welke plaatsen in de gemeente er leenfietsen kunnen komen en hoe dit systeem complementair aan de private fietsverhuur kan ontwikkeld worden.