
GEMEENTE DE PANNE
VERBREDEN EN VERDIEPEN MOBILITEITSPLAN

FASE 3 / BELEIDSPLAN

OPDRACHT	VERBREDEN EN VERDIEPEN MOBILITEITSPLAN
Opdrachtgever	Gemeentebestuur De Panne
Opdrachthouder	VECTRIS CVBA
Projectleider	Geert Vercruysse



INHOUD

INFORMATIEF DEEL	1
1 / INLEIDING	2
1.1 / PARTICIPATIETRAJECT	4
1.2 / INFORMATIEF EN RICHTINGGEVEND DEEL	4
2 / KNELPUNTEN, KANSEN EN DOELSTELLINGEN	6
2.1 / SAMENVATTING PROBLEEMSTELLING EN ONDERZOEK	6
2.1.1 / Verkeersafwikkeling rond Adinkerke	7
2.1.2 / Parkeerbeleid	8
2.1.3 / Circulatie in centrum De Panne	9
2.1.4 / Sluipverkeer / Problematiek landbouwwegen	9
2.2 / DOELSTELLINGEN	10
3 / BESLUITEN SYNTHESE NOTA	11
THEMA 1: VERKEERSAFWIKKELING ROND ADINKERKE	11
THEMA 2: PARKEERBELEID	11
THEMA 3: CIRCULATIE IN CENTRUM DE PANNE	11
THEMA 4: SLUIPVERKEER / PROBLEMATIEK LANDBOUWWEGEN	12
4 / TOELICHTING VAN HET BELEIDSSCENARIO EN DE RELATIE MET DE BELEIDSPANNEN VAN HOGERE OVERHEDEN	13
4.1 / VERANTWOORDING SCENARIOKEUZE	13
4.2 / RELATIE MET DE BELEIDSPANNEN VAN HOGERE OVERHEDEN	14
4.2.1 / RSV	14
4.2.2 / Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (in herziening)	14

RICHTINGGEVEND DEEL	16
5 / TAAKSTELLINGEN	17
6 / WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN	20
6.1 / RUIMTELIJKE PLANNING	20
6.1.1 / Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	20
6.1.2 / Strategische ruimtelijke projecten	22
6.1.3 / Gewenste categorisering van het wegennet	23
7 / WERKDOMEIN B: DE GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR PER VERVOERWIJZE	27
7.1. / VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSVOORZIENINGEN	27
7.1.1 / De Panne	27
7.1.2 / Adinkerke	29
7.2 / FIETSROUTENETWERK	30
7.2.1 / Functioneel fietsroutenetwerk	30
7.2.2 / LOKAAL FIETSROUTENETWERK	31
7.2.3 / Knooppuntennetwerk	32
7.2.4 / Fietsvoorzieningen	32
7.3 / OPENBAARVERVOERNETWERK	33
7.3.1 / Basismobiliteit	33
7.3.2 / Netmanagement	33
7.3.3 / Mobiliteitsvisie 2020	34
7.3.4 / NMBS	35
7.4 / HERINRICHTING VAN WEGEN	36
7.4.1 / Snelheidsbeleid	36
7.4.2 / Goederenvervoer	37
7.4.3 / Verkeerscirculatie / sluipverkeer	37

7.5 / PARKEERBELEID	38
7.5.1 / Kuststrook bereikbaar vanuit P&R	38
7.5.2 / Randparkings centrum De Panne	39
7.5.3 / Ontmoedigen straatparkeren en langparkeren in woonwijken	41
7.5.4 / Garages Zeedijk	41
8 / WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN	42
8.1 / TARIFERING	42
8.2 / SPECIFIEKE MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN	42
8.3 / BEWEGWIJZERING	42
8.4 / HANDHAVING	43
8.5 / OVERLEG	43
9 / ACTIEPROGRAMMA	44
10 / AANPASSINGEN ANDERE BELEIDSPANNEN	47
11 / VERDERE EVALUATIE VAN HET MOBILITEITSPLAN	49
BIJLAGE	50

Beleidsplan gemeente De Panne – mei 2012

VECTRIS cvba

Vital Decosterstraat 67A/0201 - 3000 Leuven

T 016/31 91 00 - F 016/29 02 10

www.vectris.be - info@vectris.be

INFORMATIEF DEEL

1 / INLEIDING

Op basis van de uitkomst van de sneltoets werden **vier thema's** naar voor geschoven, die aanleiding vormen voor de verbreding en verdieping van het huidige mobiliteitsplan. Het gaat om volgende thema's:

1. Verkeersafwikkeling rond Adinkerke
2. Parkeerbeleid
3. Circulatie in centrum De Panne
4. Sluipverkeer

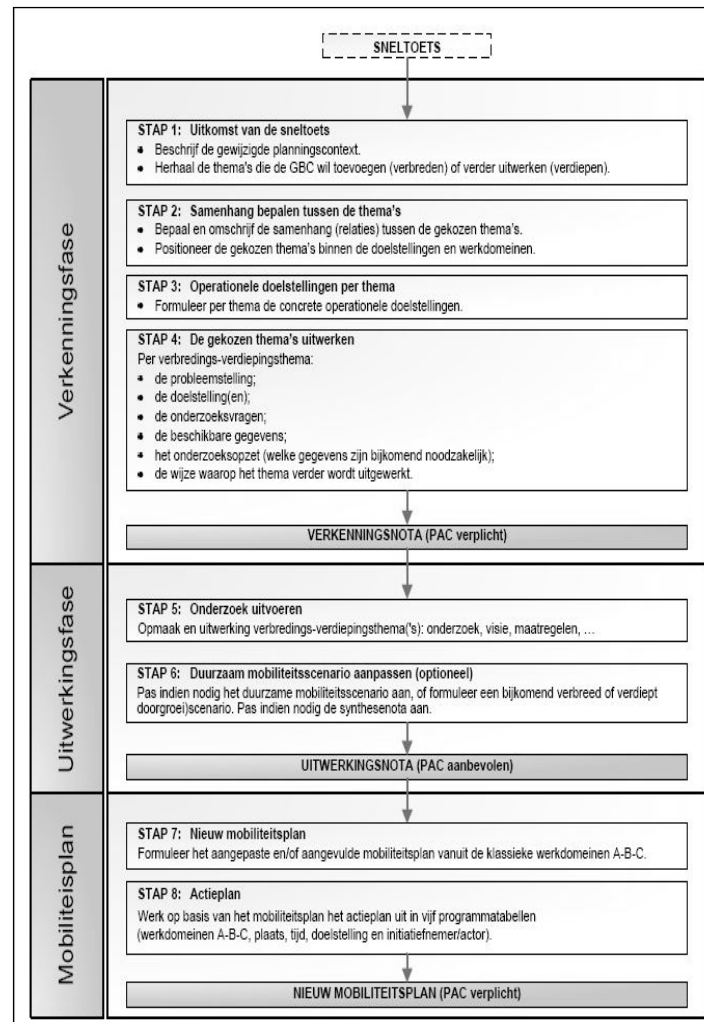
De verdere procedure omvatte 3 fasen zoals beschreven in de handleiding 'spoor 2: verbreden en verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan'. In een eerste fase werd de verkenningsnota door de gemeente opgemaakt, waarbij door middel van de verbredings- en verdiepingsmatrices de mogelijke relaties met andere thema's en werkdomeinen in kaart werden gebracht. Deze werden concreter gemaakt in de relatietabellen waar taakstellingen werden geformuleerd. Verder werd ook het onderzoeksopzet bepaald in deze fase. De verkenningsnota werd goedgekeurd op de Provinciale Auditcommissie (PAC) van 9 november 2009.

In een tweede fase werd het onderzoek uitgevoerd dat naar voren werd geschoven in de verkenningsfase. De resultaten hiervan werden beschreven in de Uitwerkingsnota, die werd besproken op de GBC van 16 juni 2010 en conform werd verklaard op de PAC van 23 augustus 2010. Dit verslag werd mee opgenomen in deze nota als bijlage 2.

In het auditadvies werden suggesties gedaan over het nieuwe beleidsplan. De nota was goed opgebouwd en voorzien van duidelijke conclusies. Er werden eerst enkele algemene opmerkingen geformuleerd. De belangrijkste hiervan is dat indien de omleidingsweg rond Adinkerke er komt, de suggestie om zowel de N35 als N34 te selecteren als secundaire wegen type II herbekeken moet worden. Bij thema 1: 'verkeersafwikkeling rond Adinkerke' ontbreken de verantwoording voor de omleidingsweg, het gewenste snelheidsbeleid op deze omleidingsweg en de doorstroming. Dit dient wel opgenomen te worden in het beleidsplan. Verder moet ook duidelijkheid geschept worden over de extra toestroom bezoekers voor Plopsaland. Bij thema 2: 'parkeerbeleid' wordt de vraag gesteld of de suggesties voldoende zijn om het tekort aan capaciteit op te vangen. Bij thema 3: 'circulatie in De Panne' worden geen uitspraken gedaan over de grootte van het probleem terwijl dit wel gesuggereerd werd bij de audit van de verkenningsnota. Bij thema 4: 'Sluipverkeer/problematiek landbouwwegen' waren geen opmerkingen.

Enkel voor de omleidingsweg zouden bijkomende (en al beschikbare) argumenten de keuze duidelijker onderbouwen. Bovendien moet op het gebied van de wegencategorisering in het scenario met omleidingsweg nog naar consensus gestreefd worden binnen de GBC.

In de **derde en laatste fase** wordt het nieuwe beleidsplan uitgewerkt. Het bijgestuurde duurzaam scenario wordt vertaald naar een beleidsplan met een terugkoppeling naar de taakstellingen zoals die in de Verkenningsnota werden geformuleerd. Er wordt nagegaan of de taakstellingen zijn gehaald.



Overzicht stappenplan

1.1 / PARTICIPATIETRAJECT

Zoals vastgelegd in het decreet van 20 maart 2009, dient er een participatietraject te worden uitgewerkt om de burgers te informeren en inspraak te verlenen bij de voorbereiding en uitwerking van het mobiliteitsplan. De gemeente krijgt de volledige vrijheid om deze participatie zelf uit te werken op de manier die de gemeente het meest aangewezen lijkt.

De gemeente kiest voor een openbaar onderzoek. Het plan wordt ter inzage gelegd in het gemeentehuis.

1.2 / INFORMATIEF EN RICHTINGGEVEND DEEL

In hetzelfde decreet van 20 maart 2009 werd vastgelegd dat, naar analogie van andere gemeentelijke beleidsplannen, ook het gemeentelijk mobiliteitsplan moet worden opgebouwd uit een informatief en richtinggevend gedeelte.

Het informatief deel geeft een zicht op de planningscontext en de huidige mobiliteitsproblemen met de knelpunten en de kansen. Het bevat eveneens het uitgevoerde onderzoek en de gewenste maatregelen.

Het richtinggevend deel bevat een omschrijving van de gewenste lokale mobiliteitsontwikkeling, gekoppeld aan een concreet actieplan. Dit wordt uitgewerkt volgens de werkdomeinen A, ruimtelijke ontwikkelingen, B, verkeersnetwerken en C, flankerende maatregelen.

PROJECTVERLOOP	
GBC verkenningnota	14 oktober 2009
PAC verkenningnota	9 november 2009
GBC uitwerkingsnota	16 juni 2010
PAC uitwerkingsnota	23 augustus 2010
Overleg college	15 september 2010
Overleg college	19 oktober 2010
Gemeenteraadscommissie	18 november 2010
GBC beleidsnota	18 november 2010
PAC beleidsnota	10 januari 2011
Participatietraject	1 tem 30 april 2011

2 / KNELPUNTEN, KANSSEN EN DOELSTELLINGEN

2.1 / SAMENVATTING PROBLEEMSTELLING EN ONDERZOEK

De Panne is een badplaats en gemeente in de provincie West-Vlaanderen. De gemeente telt iets meer dan 10.000 inwoners. De Panne wordt op provinciaal niveau geselecteerd als kusthoofddorp, Adinkerke wordt geselecteerd als woonkern. De Panne wordt gekenmerkt door prioritaire toeristische ontwikkelingen.

De bebouwde ruimtestructuur binnen De Panne bestaat uit: de badstad De Panne, de kern van Adinkerke, de kleinere enclave Oosthoek en verspreide bebouwing en woonlinten langsheen de Veurnestraat, De Pannelaan en Duinhoekstraat.

De verschillende thema's die in de sneltoets werden geselecteerd, geven aan dat de gemeente de verkeersdruk wil beheersen en de alternatieven van het privé-vervoer zoveel mogelijk kansen wil geven:

- De gemeente wil een inzicht verkrijgen in de intensiteiten op de ontsluitingswegen, veroorzaakt door verschillende toeristische projecten. Tevens wil ze de rol nagaan van enkele wegen die aansluiten op toeristische attracties. Daarnaast wil ze nagaan welke maatregelen genomen moeten worden op het wegennet om een vlotte doorstroming te bewerkstelligen.
- Daarnaast wil de gemeente controle krijgen over de parkeerdruk in haar grenzen. Ze wil een beeld krijgen van waar de grootste parkeerdruk zich situeert en hoe groot deze druk is. Vervolgens dienen er oplossingen gezocht te worden voor dit probleem.
- Verder willen ze de circulatie binnen het centrum van De Panne herbekijken omdat men denkt dat hier veel sluipverkeer gaat over de Pr. Albertlaan – A. Decoussemaekerstraat en andere woonstraten.
- Ten slotte wil de gemeente ook het sluipverkeer weren op de landbouwwegen. Op welke plaatsen wordt de meeste overlast gecreëerd? Welke bestemmingen kunnen enkel bereikt worden via de landbouwwegen? Zijn er gevaarlijke punten waar het gemotoriseerd verkeer en het recreatief verkeer elkaar kruisen op deze landbouwwegen?

Om op deze vragen een antwoord te geven werd onderzoek gevoerd.

2.1.1 / Verkeersafwikkeling rond Adinkerke

PROBLEEMSTELLING

Momenteel doen zich heel wat problemen voor met de verkeersafwikkeling in Adinkerke. De combinatie van kustverkeer en bezoekers van Plopsaland veroorzaakt grote files op de N34, die zelfs terugslaan tot op de E40, en dit zowel voor het verkeer komende vanuit richting Frankrijk als vanuit Veurne. Naar aanleiding hiervan werd een doorstromingsstudie opgemaakt voor de N34, waaruit is gebleken dat de aanleg van een lokale omleidingsweg rond Adinkerke een oplossing biedt voor zowel het doorgaand verkeer, als om de toekomstige groei van Plopsaland op te vangen. Door deze ingrijpende ingrepen zal het mobiliteitsplan van de gemeente De Panne herzien moeten worden met betrekking tot de ontsluiting van Adinkerke en Plopsaland.

De wenselijkheid van een oostelijke omleidingsweg werd enkel vanuit verkeerskundig oogpunt bekeken, met aandacht voor de ruimtelijke opportuniteiten. Het Vlaams Gewest zal nu laten onderzoeken wat de consequenties zijn op milieuvlak. Het is op dit moment dus nog niet helemaal zeker dat de omleidingsweg zal worden aangelegd, waardoor rekening moet worden gehouden met een korte- en een langetermijnoplossing voor de ontsluiting van Adinkerke.

Naast de ontsluiting van de kust en Plopsaland dient de aandacht ook te gaan naar de ontsluiting van de ruimte tussen kanaal en Duinhoekstraat, waar zich ook een aantal recreatieve attractiepolen bevinden, zoals De Drie Vijvers. De ontsluiting hiervan conflicteert met het fietsverkeer langs het kanaal. Ook de toekomstige herbestemming van de zandwinningsput naar een recreatieve waterplas met onder meer een nieuwe locatie voor de Zeescouts vraagt een herziening van het ontsluitingsconcept.

SAMENVATTING ONDERZOEK

In een eerste stap werden de huidige verkeersintensiteiten in kaart gebracht door het analyseren van data uit voorgaande studies. Daarnaast werd een overzicht gegeven van de bijkomende verkeersintensiteiten die worden gegenereerd door Plopsaland. Op een drukke dag is de huidige intensiteit 802 PAE/uur richting De Panne en 502 PAE/uur richting de E40. 336 van deze 802 PAE/uur zijn bezoekers van Plopsaland. De geschatte toename van het aantal bezoekers aan Plopsaland tot 1,5 miljoen in 2013, betekent een stijging van 88%. Wanneer deze intensiteit verhoogd wordt met de vooropgestelde 88%, zal tijdens de ochtendspits een bijkomende intensiteit van 296 PAE/uur in de richting naar Plopsaland ontstaan. Op de N34 is er dan een intensiteit van 1.098 PAE/uur (802 + 296) richting De Panne.

2.1.2 / Parkeerbeleid

PROBLEEMSTELLING

Naar aanleiding van de doorstromingsstudie voor de N34 werd in het centrum van de gemeente De Panne tijdens de maand augustus 2007 een uitvoerig parkeeronderzoek uitgevoerd. Het ontbreken van een gedifferentieerd parkeerbeleid heeft tot gevolg dat er vandaag een zeer grote parkeerdruk en een hoog parkeerzoekverkeer aanwezig is. Naar aanleiding van de doorstromingsproblematiek werd een oplossing uitgewerkt met randparkings en een parkeerroute.

Bij de uitwerking van het parkeerbeleid dient de aandacht ook te gaan naar het bewonersparkeren. Zo stelt zich het probleem dat er meer bewoners dan parkeerplaatsen zijn in de Zeelaan. Een oplossing om te werken met parkeerplaatsen voor bewoners en tweede verblijven blijft actueel. Ook het wegnemen van de parkeerdruk in de Dumontwijk blijft een belangrijk aandachtspunt.

SAMENVATTING ONDERZOEK

In het kader van de doorstromingsstudie N34, Traject De Panne werd reeds een parkeeronderzoek uitgevoerd op zondag 5 augustus 2007. Op basis van het parkeeronderzoek kon worden vastgesteld dat bij een parkeerbezettingsgraad van 85%, 1.600 auto's te veel stonden geparkeerd in het ruime centrum van De Panne. Indien we ook de woonwijken exclusief zouden reserveren voor bewoners, stonden er zelfs 3.218 auto's te veel. Bovendien zien we een grote parkeerdruk aan weerszijden van de Zeelaan en bedroeg de parkeerdruk tijdens het gehele onderzoek meer dan 85%. Er werd een hoge parkeerdruk vastgesteld in de centrumstraten en De Panne-Bad. Zoals reeds aangehaald in de probleemstelling, zal een oplossing voor de hoge druk in de Zeelaan en de Dumontwijk moeten worden gezocht.

Bij het opstellen van een beeldkwaliteits- en parkeerbeheerconcept voor de Dumontwijk in De Panne, werd ook een parkeerbezettingsonderzoek uitgevoerd. Ook in deze wijk is de invloed van het toerisme op de parkeerdruk groot.

Er werd eveneens een analyse uitgevoerd van de parkeerdruk in de woonkamers. In totaal staan in de woonwijken 3.018 wagens geparkeerd. 2.615 auto's behoren toe aan bezoekers en toeristen. Bij een bezettingsgraad van 85% staan er 995 wagens te veel geparkeerd.

Volgens de analyse van de huidige situatie van de centrumstraten en randparkings staan er 2.042 wagens geparkeerd. Indien wordt gestreefd naar een bezettingsgraad van 85% dienen 603 geparkeerde wagens op de centrumstraten en randparkings te verdwijnen.

2.1.3 / Circulatie in centrum De Panne

PROBLEEMSTELLING

Hoewel de gemeente er in het kader van de studie N34 voor opteerde de verkeerscirculatie in het centrum ongewijzigd te laten, wenst ze wel het sluipverkeer te weren uit de Pr. Albertlaan – A. Decoussemaekerstraat. Het Verkeerscirculatieplan dat werd opgemaakt in het kader van de doorstromingsstudie van de N34 ging ook vooral uit van de circulatie op de grote assen doorheen het centrum. De gemeente wil echter wel alternatieven voor de ontsluiting op de andere centrumstraten. In de Pr. Albertlaan – A. Decoussemaekerstraat doet zich een probleem voor met sluipverkeer. Hoe groot het probleem is, dient nog onderzocht te worden: gaat het om verkeer dat daadwerkelijk het centrum afsnijdt en een kortsluiting maakt tussen de Nieuwpoortlaan en de Zeelaan, of zelfs de Veurnestraat; of is het eerder parkeerzoekverkeer?

SAMENVATTING ONDERZOEK

Voor dit thema werden geen bijkomende verkeersonderzoeken uitgevoerd.

2.1.4 / Sluipverkeer / Problematiek landbouwwegen

PROBLEEMSTELLING

In Adinkerke doen zich problemen voor in verband met sluipverkeer in de Noordhoekstraat. De gemeente wenst deze sluipverkeerproblematiek aan te pakken in afwachting van de omleidingsweg rond haar grondgebied.

De gemeente vraagt daarnaast ook aandacht voor de problematiek van het sluipverkeer op de landbouwwegen dat conflicten veroorzaakt met landbouwverkeer en recreatief verkeer. De VLM is gestart met de opmaak van een functietoekenningsplan voor landbouwwegen in de Westhoek, waartoe ook De Panne behoort. VECTRIS is opdrachthouder van deze studie. Op die manier is een afstemming met het mobiliteitsplan mogelijk.

SAMENVATTING ONDERZOEK

Voor dit thema werden eveneens geen bijkomende verkeersonderzoeken uitgevoerd.

2.2 / DOELSTELLINGEN

Het beleidsplan wil de verkeersleefbaarheid en –veiligheid in de kernen verhogen en de alternatieve vervoersmodi sterk stimuleren. In het vorige mobiliteitsplan werd het duurzame scenario 2 als basis gehanteerd bij de opbouw van het beleidsplan.

Bij het uitwerken van de verkeersstructuur in het beleidsplan is voldoende aandacht nodig voor het verplaatsingsgedrag van de toeristen, daar de economie in De Panne hoofdzakelijk gericht is op het toerisme. De GBC is van oordeel dat het autoverkeer naar en afkomstig van De Panne dient verdeeld te worden over twee invalswegen, met name de N34 en N35. Door de uitbreidingen van Plopsaland zullen de intensiteiten op de N34 sterk toenemen. Indien alle verkeer op deze invalsweg geleid wordt, zal de verkeersleefbaarheid in de doortocht van Adinkerke niet meer houdbaar zijn.

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

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

De GBC wenst het fietsroutenetwerk maximaal en veilig uit te bouwen om het gebruik van de fiets te promoten, zeker bij korte verplaatsingen. Ten aanzien van het toerisme zijn eveneens veilige fietsverbindingen noodzakelijk.

De Lijn vraagt dat er voldoende maatregelen getroffen worden zodat een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer gegarandeerd wordt.

3 / BESLUITEN SYNTHESE NOTA

THEMA 1: VERKEERSAFWIKKELING ROND ADINKERKE

De gemeente De Panne blijft vragende partij voor de aanleg van een omleidingsweg rond Adinkerke. Het college opteert ervoor de tussenruimte te ontsluiten vanuit de Duinhoekstraat. De Smekaertstraat - Burgweg wordt weerhouden als een exclusieve fietsroute. De gemeente wenst de zandwinningsput ten zuiden van de E40 een beperkte recreatieve functie te geven. Een betere fietsontsluiting is daarbij gewenst.

THEMA 2: PARKEERBELEID

Het college staat achter de visie om de Keesjesdreef, de Dynastielaan en het Koningsplein verder uit te bouwen als gratis randparkings. Het parkeren in de woonwijken wordt ontmoedigd door het nemen van circulatiemaatregelen en door de aanpassing van het openbaar domein. Een uitbreiding van het betalend parkeren naar de woonwijken wordt verder onderzocht. De randparkings worden bewegwijzerd vanuit de N34-N35.

THEMA 3: CIRCULATIE IN CENTRUM DE PANNE

Het college kiest voor het scenario met de twee kamers. In dit model wordt door circulatiemaatregelen vermeden dat verkeer via de Prins Albertlaan een verbinding maakt tussen de N35 en de N34. Hiervoor wordt in een gedeelte van de Pr. Albertlaan eenrichtingsverkeer ingevoerd. Tussen de Marktlaan en Ollevierlaan geldt eenrichtingsverkeer richting Ollevierlaan, en tussen Ollevierlaan en Brouwersstraat geldt eenrichtingsverkeer richting Ollevierlaan. Hierdoor rijdt het verkeer in de Prins Albertlaan tegen elkaar in en moet men via de Ollevierlaan terugdraaien richting Brouwersstraat. In de Barkenlaan tussen Marktlaan en Ollevierlaan wordt de rijrichting eveneens omgedraaid. Hierbij wil het college ook een aanpassing van het openbaar domein verwezenlijken. De Prins Albertlaan blijft echter wel een interne parkeeras.

THEMA 4: SLUIPVERKEER / PROBLEMATIEK LANDBOUWWEGEN

Het college gaat ermee akkoord een tractorsluis te voorzien op de Burgweg - Klokhofstraat om zo het sluipverkeer richting N8 te ontmoedigen. Deze maatregel past ook binnen de visie om de Klokhofstraat – Burgweg - Smekaertstraat als fietsweg te versterken. De Noordhoekstraat – Oosthoekstraat - Burgweg fungeert als lokale ontsluitingslus voor het landbouwgebied, met behoud van de spoorwegovergang in de Klokhofstraat. De spoorwegovergang in de Noordhoekstraat en een private overweg worden dan afgeschaft. In de Noordhoekstraat worden snelheidsremmende maatregelen genomen om het ‘sluipverkeer’ te ontmoedigen.

4 / TOELICHTING VAN HET BELEIDSSCENARIO EN DE RELATIE MET DE BELEIDSPANNEN VAN HOGERE OVERHEDEN

4.1 / VERANTWOORDING SCENARIOKEUZE

In het duurzame scenario wordt het algemene idee van de kamstructuur aan de kust gehanteerd, maar waarbij de verkeersstromen in De Panne van en naar de A18 verdeeld worden over twee invalswegen: de N34 over Adinkerke en de N35 via Veurne. De verkeersstromen in De Panne zijn echter te groot om al het verkeer op één invalsweg te concentreren. Langs deze invalswegen worden randparkings gepromoot om het autoverkeer op te vangen, gepaard gaande met een sterk uitgebouwd parkeerbeleid in het centrum. In dit scenario wordt een maximale uitbouw van de alternatieve vervoersmodi vooropgesteld door een veilig en sterk uitgebouwd fietsroutenetwerk en een optimaal uitgebouwd openbaarvervoerplan, zowel voor toeristisch verkeer als voor de lokale bevolking. Daarnaast dienen de nodige maatregelen getroffen te worden om zowel De Panne als Adinkerke tot meer leefbare kernen te maken.

Op lange termijn kan er een omleidingsweg rond Adinkerke worden aangelegd. Hierdoor zal de verkeersveiligheid in de kern zeer sterk verbeteren. Door deze omleiding zal het doorgaand verkeer met bestemming De Panne niet langer door het centrum van Adinkerke rijden. Hierdoor wordt de doortocht ontlast en wordt het lokaal verkeer gescheiden van het bovenlokaal verkeer. Dit verbetert niet enkel de verkeersdruk in de doortocht, ook voor fietsers en voetgangers verbetert dit de verkeersveiligheid wanneer zij door de kern fietsen of wandelen.

Naast de verkeersveiligheid in Adinkerke wordt ook de bereikbaarheid verbeterd. Door een beperkte afwikkelingscapaciteit op de N34 kan nu file ontstaan die reikt tot in het centrum van De Panne en tot de afrit / pechstrook op de E40. Doordat het verkeer de E40 nu vlotter zal kunnen afrijden, zullen er minder verkeersopstoppen zijn op de E40.

Een gevolg van de aanleg van een oostelijke omleidingsweg en een herschikking van het parkeren voor Plopsaland is dat het aantal intensiteiten in de De Pannelaan wordt teruggebracht tot op het niveau van een rustige woonstraat. Op basis van de bestaande verkeerstellingen kan worden vastgesteld dat tijdens de avondspits ongeveer 1.300 tot 1.400 pae doorheen de doortocht van Adinkerke rijden. Door de aanleg van een omleidingsweg zullen deze allemaal via de omleidingsweg gaan rijden. Belangrijk is dat we, wanneer we de resultaten van de verkeerstellingen in detail gaan bekijken, vaststellen dat tijdens de ochtendspits van zondag 22 augustus 2004 (een normale bezoekersdag voor Plopsaland) ongeveer de helft van het verkeer dat werd geteld aan de rotonde Dijk - Veurnekeiweg (863 richting De Panne) Plopsaland als bestemming heeft. Voorbij de toegang tot Plopsaland werden richting De Panne nog slechts 417 pae geteld.

Ook uit de verkeerstelling van 2007 kan dit worden opgemaakt. Toen werden ter hoogte van de rotonde aan de Dijk 727 pae geteld richting De Panne. Als we dit vergelijken met het aantal auto's dat werd geteld tijdens het herkomst-bestemmingsonderzoek, blijkt dat tijdens de ochtendspits slechts 365 auto's en 4 vrachtwagens werden geteld. Een derde mogelijke bron vormen de doorsnedetellingen van AWV van zondag 22 augustus 2004, waar we eveneens vaststellen dat tijdens de ochtendspits een duidelijk verschil bestaat in intensiteiten voor en na Plopsaland. Een tweede belangrijke vaststelling is dat de avondspits drukker is dan de ochtendspits. Tijdens de ochtendspits is het aandeel van Plopsaland groter, terwijl tijdens de avondspits het verkeer dat de kust verlaat groter is. Tot slot kan worden vastgesteld dat de Duinhoekstraat vandaag reeds een belangrijke toegang vormt voor het verkeer uit Frankrijk richting De Panne.

Uit de interpretatie van de beschikbare telgegevens besluiten we dat de aanleg van een oostelijke omleidingsweg de leefbaarheid van Adinkerke sterk kan verbeteren, maar dat deze ingreep pas zinvol is wanneer de parking van Plopsaland kan worden gekoppeld aan deze omleidingsweg (een groot deel van het verkeer heeft immers zijn bestemming in Plopsaland).

4.2 / RELATIE MET DE BELEIDSPLANNEN VAN HOGERE OVERHEDEN

4.2.1 / RSV

Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen is reeds sinds 1997 van kracht en dateert dus van voor het huidige mobiliteitsplan. De Panne werd daar geselecteerd als hoofddorp in het stedelijk netwerk de kust. De stedelijke netwerken op Vlaams niveau zijn door hun ligging en samenhang van infrastructurele, ecologische, functioneel- en/of fysiek-ruimtelijke kenmerken structuurbepalend voor Vlaanderen.

4.2.2 / Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (in herziening)

De Panne is gelegen deels in de kustruimte, met name in de westkustruimte, en deels in de westelijke polderruimte. De Panne wordt op provinciaal niveau geselecteerd als structuurondersteunend kusthoofddorp, Adinkerke wordt geselecteerd als woonkern.

De provincie selecteert Adinkerke NMBS-station en De Panne Esplanade als knooppunten voor regionaal vervoer.

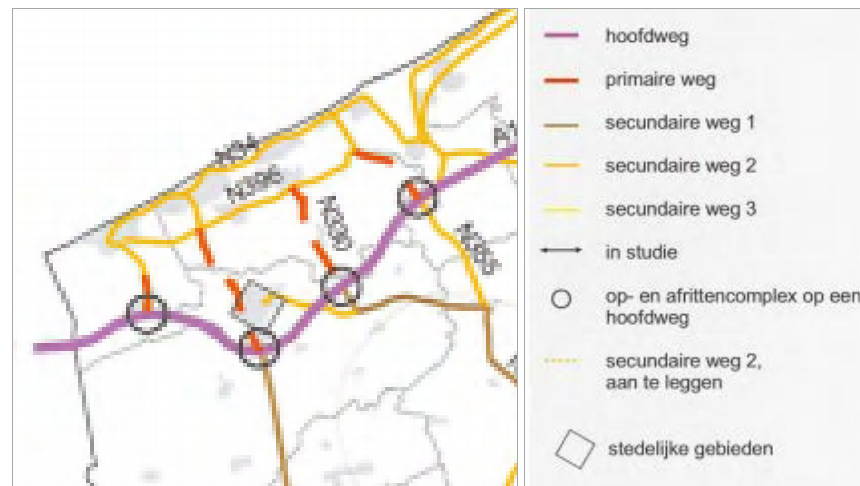
Wat betreft de structuur voor **toerisme en recreatie**, behoort De Panne tot het toeristisch-recreatief netwerk van de kust. Er zijn verschillende elementen in het RSP die van De Panne een toeristisch, recreatief knooppunt maken:

- De Panne wordt als kusthoofddorp geselecteerd.
- Het Garzebekeveld behoort tot de nieuwe openlucht recreatieve groene domeinen van provinciaal niveau.

- Het Westhoekreservaat, het Calmeynbos en de Oosthoek behoren eveneens tot openlucht recreatieve groene domeinen van provinciaal niveau.
- Het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke en de Koninklijke Baan vormen toeristische recreatieve lijnelementen.
- Plopsaland in Adinkerke wordt geselecteerd als pretpark.

Wat betreft de gewenste verkeers- en vervoersstructuur, selecteert de provincie secundaire wegen om tot een optimalisatie van het wegennet te komen. De secundaire wegen die op het grondgebied van De Panne liggen, zijn:

- secundaire weg type I: geen;
- secundaire weg type II:
 - N34 (van het pretpark Plopsaland tot het kruispunt Spreeuwenberg (Nieuwpoort),
 - N35 (Van de N34 tot de N396),
 - N396 (Van de N35 tot de N355);
- secundaire weg type III: geen.



RICHTINGGEVEND DEEL

5 / TAAKSTELLINGEN

In de verkenningsnota werden voor elk geselecteerd thema een aantal taakstellingen geformuleerd. In onderstaande tabel wordt aangegeven in hoeverre deze taakstellingen ook effectief worden gehaald.

Thema: Verkeersafwikkeling rond Adinkerke		
Relatie met ander thema	Taakstelling	Gehaald
Wegencategorisering	Herbekijken van de wegcategorisering met en zonder omleidingsweg rond Adinkerke.	ok
Fietsnetwerk	Uitbouw van een fijnmazig fietsnetwerk tussen de verschillende attractiepolen in de deelkern Adinkerke.	ok
Verkeersveiligheid	Het verbeteren van de aansluiting van de N34 met de E40 moet ervoor zorgen dat er een veilige aansluiting gebeurt. Dit dient op korte termijn te gebeuren, nog voor de omleidingsweg er komt.	Is reeds gebeurd
Parkeerbeleid	Streven naar een goede bereikbaarheid en ontsluiting van de bestaande en nieuwe parkings in Adinkerke.	ok
Herinrichting wegen	Door het invoeren van een gedifferentieerd snelheidsbeleid en snelheidsremmende maatregelen kunnen conflicten met gemotoriseerd verkeer vermeden worden op wegen die ook een recreatieve functie verzorgen (omgeving Zwartenshoek, Waterput...), maar kan ook de veiligheid in de woonkern van Adinkerke verbeterd worden. Via handhaving zal dit snelheidsplan worden opgevolgd.	ok
Openbaar vervoernetwerk	Verbeteren doorstroming tram (dynamische sturing, realisatie omleidingsweg, minder zoekverkeer voor het parkeren)	ok
Bewegwijzering	Ook dient een adequate, dynamische bewegwijzering naar de bestaande park-and-rideparkings, naar de verschillende strategische projecten en andere verkeersaantrekkende functies binnen de gemeente te worden voorzien.	ok

Thema: Parkeerbeleid		
Relatie met ander thema	Taakstelling	Gehaald
Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Streven naar minder zoekverkeer zorgt voor een betere verkeersleefbaarheid in de wijken. Er dienen integrale loopwegen te worden voorzien van en naar de parkings en naar en van de verschillende functies en de woonwijken.	ok
Fietsroutenetwerk	Verknopen van de verschillende fietsroutes aan het parkeerplan	ok
Openbaarvervoernetwerk	Afstemming van parkeerplan op gewenst openbaarvervoernetwerk: P+R-parkings en randparkings gekoppeld aan hoofdhalt tram.	ok
Herinrichting van wegen	Selectief zijn in het aanbod van nieuwe infrastructuur. Doordat de parkeerinfrastructuur slechts tijdens de piekperioden wordt gebruikt, dient ernaar te worden gestreefd de parkeerinfrastructuur zo efficiënt mogelijk te gebruiken op een multifunctionele manier.	ok
Verkeersveiligheidsmaatregelen	Beveiligen toegangen tot randparkings.	ok
Handhaving	Voldoende controleren op wildparkeren, opvolging van betalend parkeren.	ok
Milieu	Het zoekverkeer beperken zodat er minder uitstoot zal zijn. Inrichting randparkings met waterdoorlatende materialen.	ok
(Dynamische) bewegwijzering voor het aanrijden en wegrijden van de verschillende parkings	Om de parkings vlot toegankelijk te maken zal gewerkt worden met een bewegwijzeringssysteem dat het mogelijk maakt zowel via de N34 als via de N35 deze randparkings te bereiken vanaf het hogerliggende netwerk.	ok
Marketing, informatie en promotie doelgroepen	Om dit nieuwe parkeerbeleid draagkracht te geven, zullen de inwoners en handelaars ervan op de hoogte gebracht moeten worden. Dit kan gebeuren door het opstellen van informatiefolders met aanduiding van de parkings en hun routes.	ok
Tarifiering van de randparkings	Afstemming prijs openbaar vervoer en autoverkeer op de randparkings (zo kan een tramticket goedkoper worden aangeboden wanneer mensen hun wagen achterlaten op de randparking).	ok
Beleidsondersteuning	Afspraken maken met buurgemeenten in verband met parkeerbeleid.	ok

Thema: Circulatie in centrum De Panne		
Relatie met ander thema	Taakstelling	Gehaald
Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Uitdunnen woonstraten met parkeren en weren van doorgaand verkeer in woonstraten moeten het verblijfskarakter van de wijk verbeteren en de toegankelijkheid vergroten.	Ok
Fietsroutenetwerk	Minder doorgaand verkeer in wijken moet zorgen voor meer fietscomfort. Invoeren van eenrichtingsverkeer moet fietscomfort in smalle straten verhogen.	Ok
Wegencategorisering	Verfijning wegcategorisering op wijkniveau	Ok
Herinrichting wegen	Ondersteuning circulatieplan met gewenst snelheidsregime. Inrichting woonstraten hieraan koppelen. Door een adequaat verkeerscirculatieplan worden ook mogelijkheden geschapen voor andere weggebruikers. Zo kan een eenrichtingsstraat mogelijkheden bieden voor bredere fiets- en of voetpaden, maar wordt ook de oversteekbaarheid verbeterd. De verbetering in leefbaarheid voor andere doelgroepen dient ook mee bekeken te worden bij het opstellen van een circulatieplan.	Ok
Milieu	Minder zoekverkeer betekent uiteraard minder uitstoot en verbetert ook de verkeersleefbaarheid in de woonstraten.	Ok
Verkeersveiligheid	De snelheidsregimes en snelheidsmaatregelen zullen herbekeken moeten worden wanneer het circulatieplan verandert.	Ok, invoering zone 30
Openbaar vervoer	Verbeteren doorstroming door het nemen van circulatiemaatregelen	Ok
Bewegwijzering, selectieve toegankelijkheid	De verkeerscirculatie wordt ondersteund via een bewegwijzering. In het streven naar het vrijwaren van de woonstraten kunnen ook de mogelijkheden van selectieve toegankelijkheid worden onderzocht.	Ok

Thema: Sluipverkeer		
Relatie met ander thema	Taakstelling	Gehaald
Fietsroutenetwerk	Maatregelen tegen sluipverkeer moeten ervoor zorgen dat de kwaliteit van het fietsroutenetwerk kan worden verbeterd.	Ok
Herinrichting van wegen	Selectief aanbieden van nieuwe infrastructuur, zonder de bereikbaarheid van woonstraten, landbouwbedrijven in het gedrang te brengen.	Ok
Verkeersveiligheid	Door het weren van sluipverkeer zal de verkeersveiligheid op straten waar momenteel sluipverkeer rijdt, verbeteren.	Ok
Wegencategorisering	Verfijning wegcategorisering voor landelijke wegen	Ok

6 / WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN

6.1 / RUIMTELIJKE PLANNING

6.1.1 / Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

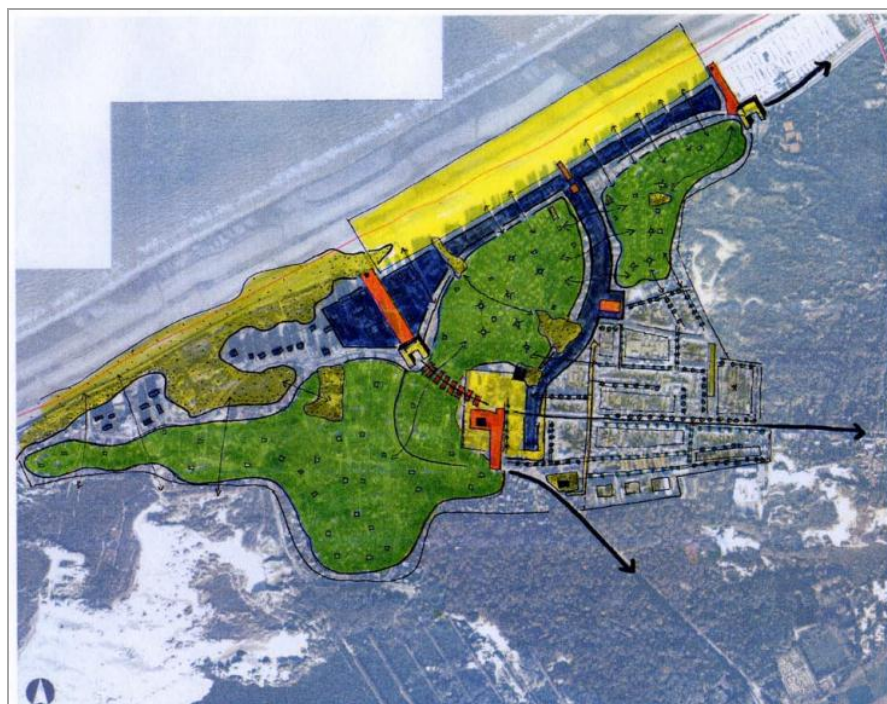
De bebouwde ruimtestructuur binnen De Panne bestaat uit: de badstad De Panne, de kern van Adinkerke, de kleinere enclave Oosthoek en verspreide bebouwing en woonlinten langsheen de Vurnestraat, De Pannelaan en Duinhoekstraat.

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan wenst het woonuitbreidingsgebied te Adinkerke te reserveren, het woonuitbreidingsgebied ter hoogte van bestaande landbouwer gedeeltelijk om te zetten naar landbouwgebied, de begraafplaats uit te breiden, het inbreidingsgebied langsheen de Noordhoekstraat te voorzien voor sociale woningen en een RUP op te maken voor de woningen en gronden in de Duinhoekstraat, gelegen in een zone voor verblijfsrecreatie.

De Panne en Adinkerke kunnen geen aanspraak maken op een lokaal bedrijventerrein, bedrijvigheid is enkel mogelijk op het niveau van de kern, in combinatie met het wonen. De gemeente speelt weliswaar een belangrijke rol in het uittekenen van de ontwikkelingsperspectieven voor de beleidscategorie 'bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen'.

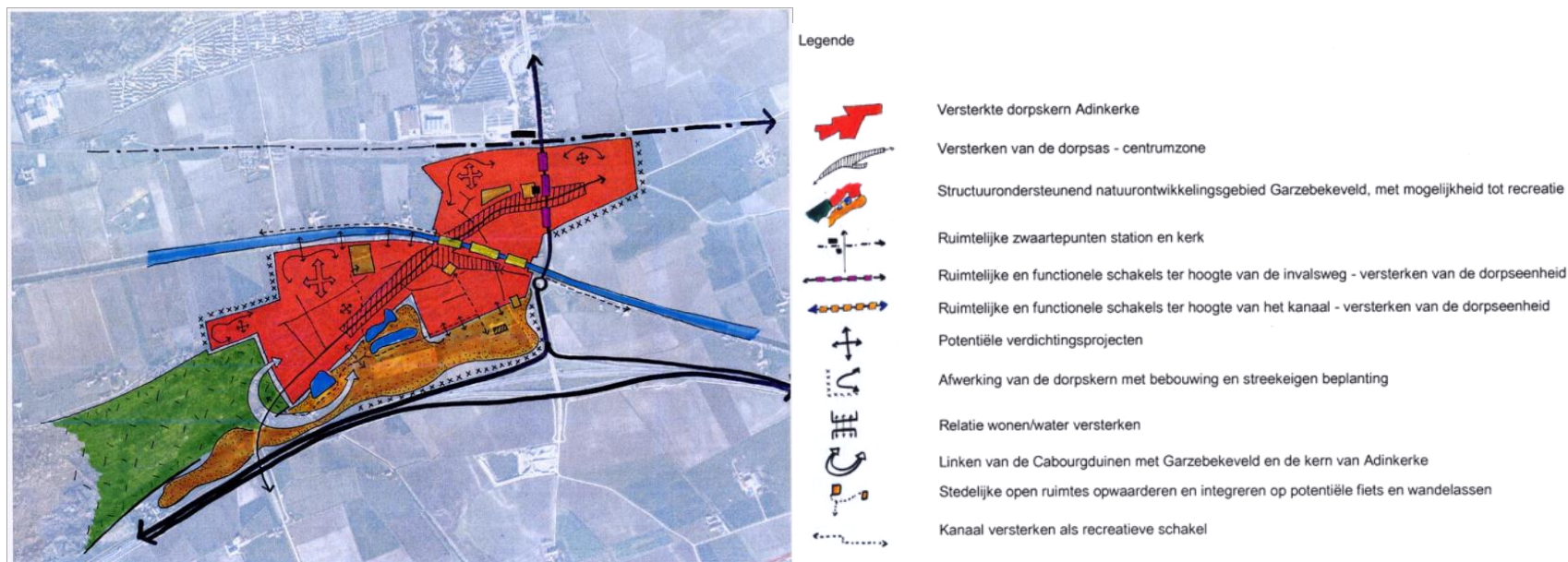
Binnen De Panne primeert het toerisme als de belangrijkste economische activiteit. De Panne beschikt over een aantal zeer attractieve elementen, deels geënt op de rijkdom aan natuurlijk aanbod met de zee, het strand, de talrijke natuurgebieden en deels geënt op het sportief recreatief aanbod. De Panne wenst deze kwaliteiten dan ook verder uit te bouwen en te optimaliseren, niet enkel in het kader van het toerisme, maar ook voor haar eigen bewoners. Dit uit zich hoofdzakelijk in het optimaliseren van het bestaande recreatief aanbod aan sportvoorzieningen en recreatieve groenelementen en groeneducatie.

De Panne kent als kustgemeente in de weekends, op feestdagen en in de vakantieperiodes een hoog aantal verblijvers en dagtoeristen. Dit gegeven wordt bovendien versterkt door de verkeersstroom die het recreatiepark Plopsaland genereert. Bijgevolg wil de gemeente de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid verhogen en alternatieve vervoersmodi stimuleren. Het autoverkeer van toeristen wenst men op te vangen op randparkings. Deze maatregel zal bovendien gepaard moeten gaan met een streng parkeerbeleid in De Panne zelf, wat op zijn beurt zeker de verblijfskwaliteit in het centrum ten goede zal komen.



Legende	
	Verdichte stedelijke structuur in functie van meergezinswoningen en (toeristische) kernvoorzieningen
	Residentieel wonen met lage dichtheid
	Cultuurhistorisch waardevol patrimonium
	Recreatief strandplatform
	Flankerende waardevolle natuurlijke open ruimtegebieden en stedelijke groenelementen
	Stedelijk platform rond Gemeentehuis en Koningsplein
	Versterkte kern met nadruk op openbaar domein en groenvoorziening
	Te versterken stedelijke pleinen
	Te versterken poortfunctie / inkomfoyer

Gewenste structuur kern De Panne



Gewenste structuur Adinkerke

6.1.2 / Strategische ruimtelijke projecten

A / STRATEGISCH RUIMTELIJKE PROJECT RINGWEG ADINKERKE EN DORPSWAARDERING

De kern van Adinkerke is oost-westgeoriënteerd maar is door de verschillende lijninfrastructuren (kanaal, spoorweg, doortocht N34) sterk gefragmenteerd. De bedoeling is terug een samenhang te krijgen in het dorp en de verschillende barrières weg te werken.

Door het aanleggen van een omleidingsweg rond de dorpskern kan hier ruimtelijk veel veranderd worden. De omleidingsweg laat toe dat het verkeer uit de dorpskern verdwijnt waardoor deze een meer erfachtige aanleg kan krijgen (hier komen we later op terug).

Een toename van het aantal bezoekers aan Plopsaland tot het geschatte 1,5 miljoen bezoekers in 2013, betekent een stijging van 88% ten opzichte van de huidige 800.000 jaarlijkse bezoekers. Voor een gemiddelde dag zullen er dan geen 7.100, maar meer dan 13.000 bezoekers zijn. Door de aanleg van de omleidingsweg kan de parking van Plopsaland verplaatst worden naar de oostzijde van de N34.

Plopsaland wil een zwembad en een hotel met 60 kamers bouwen.

B / STRATEGISCH RUIMTELIJKE PROJECTEN DE TUSSENRUIMTE EN DE PLAS

Verder worden nog enkele trekpleisters verder uitgebreid. Het gaat hier om recreatieve zone De Drie Vijvers en Zwartten Hoek. Hier verandert de ontsluiting van het gebied. De Smekaertstraat zal niet langer als ontsluitingsweg gebruikt worden voor gemotoriseerd verkeer, maar zal een eerder recreatieve functie krijgen.

De fietsroutes die het gebied doorkruisen, worden opgewaardeerd en er worden knooppunten voorzien tussen de verschillende routes.

Ook het recreatieproject de Waterput ten zuiden van Adinkerke is een project met een ruimtelijke impact. Er moeten bijkomende ontsluitingswegen en fietsroutes aangelegd worden, enz.

C / STRATEGISCH RUIMTELIJK PROJECT DYNASTIELAAN

De Dynastielaan zal worden heraangelegd als een groene parkeeras. Hierdoor kan het parkeren opgevangen worden op een extra locatie buiten het centrum. Bovendien zal de zeedijk verlengd worden zodat deze goed aansluit op deze nieuwe parkeeras. Om deze parking ook als volwaardig alternatief te kunnen gebruiken als randparking voor het strand, dienen er doorsteken te worden ingericht die uitmonden op de dijk. Deze doorsteken moeten niet verhard zijn maar kunnen aangelegd worden als duinpaden, of opgebouwd worden uit natuurlijke materialen zodat de ruimtelijke impact op dit gebied niet te groot wordt.

6.1.3 / Gewenste categorisering van het wegennet

6.1.3.1 / CATEGORISERING HOGER WEGENNET

De functie van hoofdwegen is verbinden. Het hoofdwegennet vormt een samenhangend netwerk. In het RSV geselecteerde hoofdwegen op grondgebied De Panne: E40.

Zonder omleidingsweg:

De N34 werd geselecteerd als primaire weg II tussen de E40 en Plopsaland. Het voorstel uit het kustactieplan van de provincie om de selectie te laten stoppen aan het kanaal is voorlopig nog niet weerhouden.

Met omleidingsweg:

De gemeente doet de suggestie aan de hogere overheid om de omleidingsweg te selecteren als primaire weg tot aan de nieuwe toegang tot de parking van Plopsaland.

Wat betreft de gewenste verkeers- en vervoersstructuur, selecteert de provincie secundaire wegen om tot een optimalisatie te komen van het wegennet. De secundaire wegen die op het grondgebied van De Panne liggen, zijn:

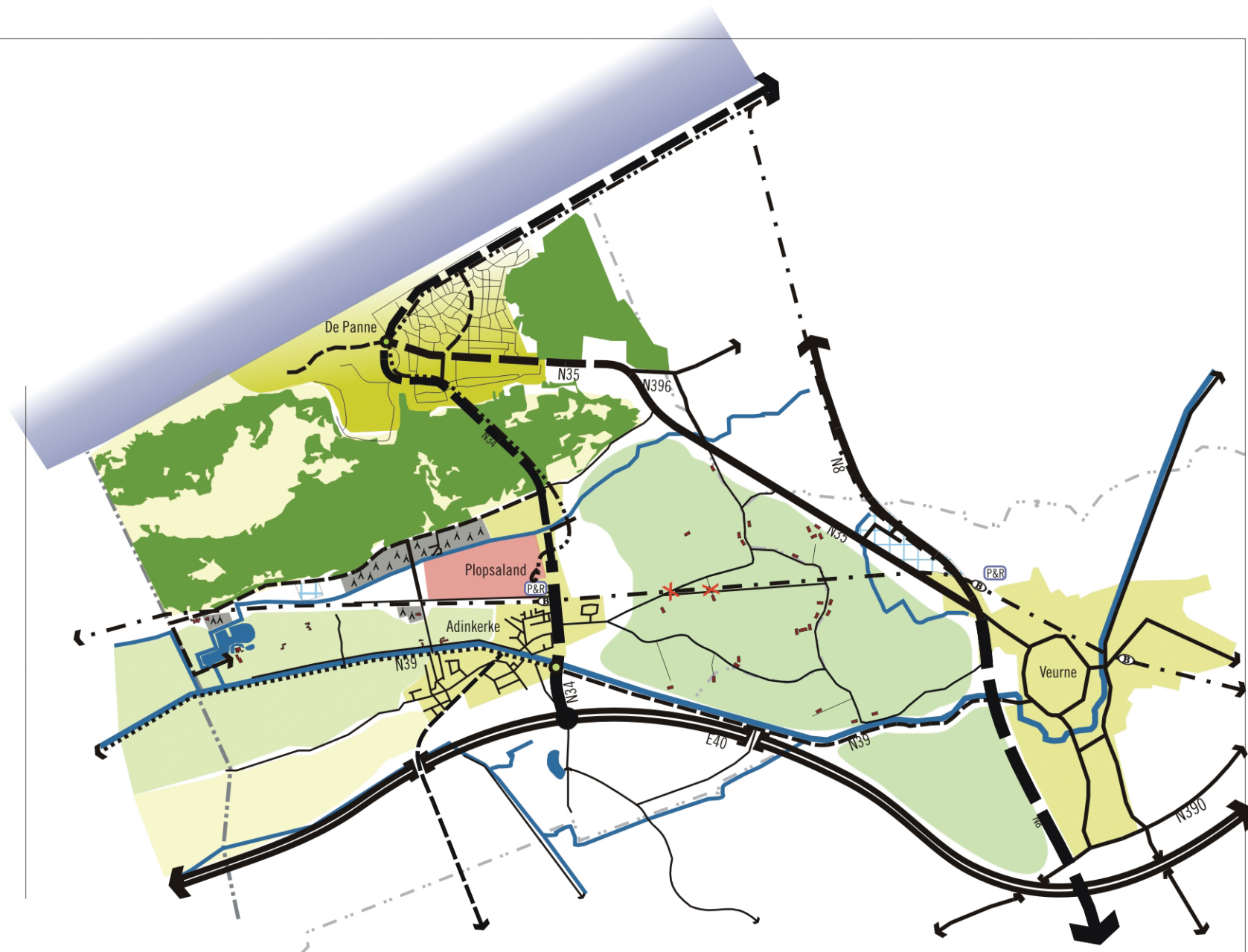
Zonder omleidingsweg:

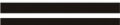
- secundaire weg type I:
 - Wat de verbinding E40 – De Panne betreft, stelt de gemeente aan de provincie voor om de N35 als secundaire weg type I te selecteren tussen Veurne en de N396. Samen met de N34 door Adinkerke verzorgt deze een complementaire verbinding richting De Panne, die ook ontlastend werkt voor de leefbaarheid in Adinkerke en Plopsaland.
- secundaire weg type II:
 - De N34 blijft vanaf de E40 geselecteerd als primaire weg II tot aan Plopsaland. Vanaf Plopsaland en verder richting kust verandert deze weg in een secundaire weg II.
 - N35 (van de N34 tot de N396);
 - N396 (van de N35 tot de N355).
- secundaire weg type III: geen.

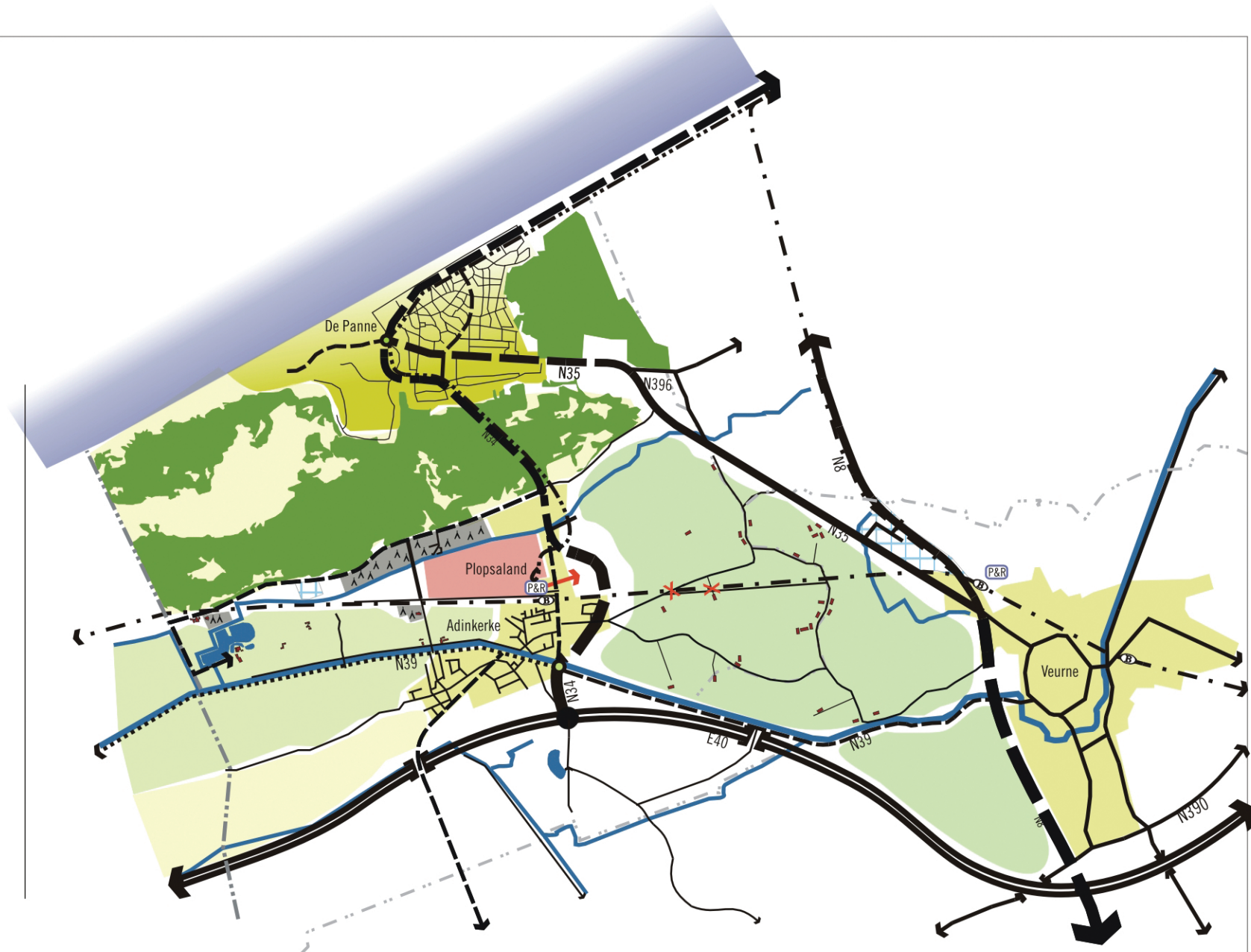
Met omleidingsweg:

- secundaire weg type I:
 - Wat de verbinding E40 – De Panne betreft, stelt de gemeente aan de provincie voor om de N35 als secundaire weg type I te selecteren tussen Veurne en de N396. Samen met de omleidingsweg rond Adinkerke verzorgt deze een complementaire verbinding richting De Panne, die ook ontlastend werkt voor de leefbaarheid in Adinkerke en Plopsaland.
- secundaire weg type II:
 - De gemeente stelt voor om de omleidingsweg vanaf de E40 tot aan de nieuwe toegang tot de parking van Plopsaland als primaire weg II te selecteren. De doortocht van Adinkerke (Stationsstraat en gedeelte De Pannelaan) verandert van categorisering naar lokale weg type II. Vanaf de omleidingsweg en verder richting kust blijft de N34 geselecteerd als secundaire weg type II.
 - N35 (van de N34 tot de N396);
 - N396 (van de N35 tot de N355).
- secundaire weg type III: geen.

-  hoofdweg
-  primaire weg II
-  secundaire weg I
-  secundaire weg II
-  lokale weg I
-  lokale weg II
-  lokale weg III
-  landelijke weg III
-  camping
-  gemeentegrens



-  hoofdweg
-  primaire weg II
-  secundaire weg I
-  secundaire weg II
-  lokale weg I
-  lokale weg II
-  lokale weg III
-  landelijke weg III
-  camping
-  gemeentegrens



6.1.3.2 / CATEGORISERING EN SELECTIE LOKALE OVERHEID

Lokale Wegen I

Bepalingen

- Hoofdfunctie van de weg is verbinden op lokaal en interlokaal niveau.
- Ontsluiten en toegang geven zijn aanvullende functies.
- (inter)Lokale verbindingswegen verbinden kernen onderling, met een centrum of (klein)stedelijk gebied of met het hoofdwegennet. Ze vormen tevens de verbinding van de hoofddorpen met het (klein)stedelijk gebied waar zij voor een aantal voorzieningen op aangewezen zijn.
- De kwaliteit van doorstroming moet in evenwicht zijn met de verkeersleefbaarheid. Toegang geven moet niet worden afgebouwd.
- De verbindingsweg heeft tevens een belangrijke functie als openbaarvervoeras. Op de verbindingsweg primeert de doorstroming van regionaal verbindende openbaarvervoerlijnen met hoge frequentie.

Er worden geen wegen gecategoriseerd als lokale wegen type I. De N39 (Veurnekeiweg, Dijk, Duinkerkekeiweg) en de N386 (Duinhoekstraat) werden immers niet gecategoriseerd als lokale wegen type I, aangezien de E40 hier parallel loopt en reeds een verbindingsfunctie voorziet met Frankrijk.

Lokale wegen II

Bepalingen

- Hoofdfunctie van de weg is verzamelen, of ontsluiten op lokaal en interlokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De ontsluitingsfunctie primeert op deze weg. Het toegang geven neemt een belangrijke plaats in.
- De weg ontsluit een lokaal gebied (bv. wijk, kern, industrie- of dienstzone) naar een weg van hogere categorie. Het lokaal gebied kan verschillende schaalniveaus omvatten: de gemeente, een deekern, het centrum, dorpskern, wijk, campus, industriegebied.
Ontsluiten betekent het verkeer van het gebied verzamelen naar een weg van hogere orde en het inkomende verkeer verdelen in het gebied.

Zonder omleidingsweg:

De volgende wegen worden gecategoriseerd als lokale wegen type II:

- Duinhoekstraat

-
- Prins Albertlaan
 - Zeelaan
 - Moeresteenweg
 - Dynastielaan
 - N39 tussen Adinkerke en Veurne

Met omleidingsweg:

- De doortocht van Adinkerke (Stationsstraat en gedeelte De Pannelaan)
- Duinhoekstraat
- Prins Albertlaan
- Zeelaan
- Moeresteenweg
- Dynastielaan
- N39 tussen Adinkerke en Veurne

Lokale wegen III

Bepalingen

- Hoofdfunctie van de weg is verblijven en toegang verlenen tot de aanpalende percelen (erffunctie).
De verblijfsfunctie primeert op deze weg.

De volgende wegen worden gecategoriseerd als lokale wegen type III:

- Alle andere wegen worden geselecteerd als lokale wegen type III.
- De Burgweg, de Noordhoekstraat en de Oosthoekstraat worden geselecteerd als landelijke weg type II. Dit is een lokale weg III in het landelijk gebied, die een belangrijke verbindende of ontsluitende functie heeft op het landelijk niveau naar één type verkeersdeelnemer. Dit type weg heeft ofwel een belangrijke landbouwfunctie (verzamelweg voor landbouw), ofwel een belangrijke autofunctie (verbindingsweg of ontsluitingsweg op landelijk niveau), ofwel een bovenlokale functionele fietsfunctie. Er is duidelijk één hoofdfunctie aanwezig die primeert boven de andere verkeersfuncties. Maar die andere functies zijn niet onbelangrijk.

7 / WERKDOMEIN B: DE GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR PER VERVOERWIJZE

7.1. / VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSVOORZIENINGEN

In verblijfsgebieden staat de woonkwaliteit voorop. Deze dienen ingericht te worden als een verkeersarm gebied en vormen landschapskamers binnen de gemeente. Vanuit deze landschapskamers wordt het verkeer zo snel mogelijk afgeleid naar de ontsluitingswegen die deze kamers scheiden, zodat deze kamers gevrijwaard worden van doorgaand verkeer en een verkeersluw karakter krijgen. Een reglementaire mogelijkheid is een zone-30 statuut.

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

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

7.1.1 / De Panne

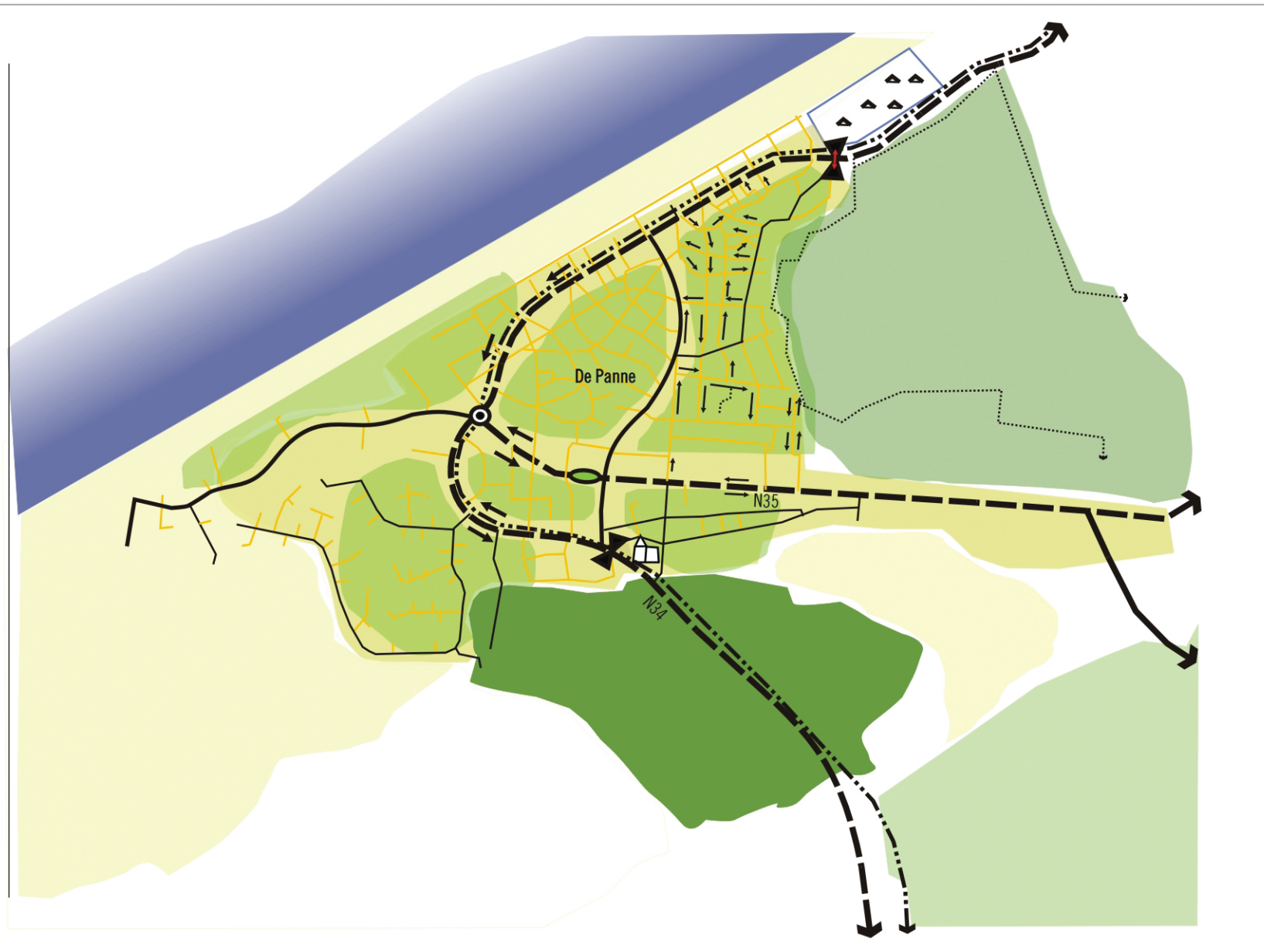
De gemeente De Panne wenst in de woonlobben een zone 30 in te voeren zodat de voetgangers, fietsers en spelende kinderen zich veiliger voelen en waardoor de leefbaarheid in de woonwijken zal bevorderd worden. In het Sint-Pieterskwartier is dit principe reeds doorgevoerd. De Dumontwijk dient als een voetgangersgebied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

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

We stellen voor om de Zeelaan en de Prins Albertlaan op te delen in twee wijken. Het gebied tussen de Zeelaan - Markt en Pr. Albertlaan vormt een wijk met hele smalle straatjes en kent zodoende verschillende eenrichtingsstraten. Het gebied gesitueerd tussen de Zeelaan, Veurnestraat en Markt wordt gekenmerkt door bredere straten met wegprofiel, goten, boordsteen en voldoende brede voetpaden. Voor het noordelijke deel van de wijk werd gekozen voor een erfachtige aanleg van gevel tot gevel, met invoering van eenrichtingsverkeer. In de wijk gelegen ten zuiden van de Markt is het wegprofiel breder, waardoor eerder geopteerd wordt voor een zone 30-concept.

Ook de belevingswaarde van de wijk zal er sterk op verbeteren, waardoor de loopafstand vanaf een randparking naar de kust aantrekkelijker wordt. Het invoeren van het zone 30- en woonerfstatuut heeft bovendien tot gevolg dat de veiligheid in de straten vergroot.

-  30 km / h
-  landschapskamer
-  camping
-  poorteffect
-  poorteffect met oversteek
-  doorsteek
-  middenberm
-  rijrichting



Een duidelijk aangeduide alternatieve fietsroute via de Kasteelstraat en de Poststraat naar de Zeelaan kan een alternatief bieden voor de drukke Veurnestraat.

Openstellen van een noord-zuidduinenringpad op de grens van de Houtsaegerduinen. Afdeling Natuur en Bos stelde wel dat er een binnenafsluiting nodig was om de dieren af te screenen. Deze binnenafsluiting kan verwijderd worden ter hoogte van de ontmoetingsplaatsen/doorsteken zoals voorzien in de studie Keesjesdreef. Er wordt ook onderhandeld door afdeling Natuur en Bos voor de aankoop van een bijkomend deel duinengebied voor de aanleg van een oost-westduinenringpad.

Er zal een studie worden opgemaakt omtrent de verkeersveiligheid rond de schoolomgevingen in overleg met de scholen.



Erfachtige aanleg wijk tussen de Zeelaan en de Prins Albertlaan



7.1.2 / Adinkerke

Door de omleidingsweg wordt het centrum van Adinkerke verkeersluwer. De kern van Adinkerke is oost-westgeoriënteerd maar is door de verschillende lijninfrastructuren (kanaal, spoorweg, doortocht N34) sterk gefragmenteerd. De bedoeling is om terug een samenhang te krijgen in het dorp en de verschillende barrières weg te werken. De gemeente verkiest bijgevolg ook om het centrum een erfachtige aanleg te geven waarbij het publiek domein opgewaardeerd wordt zodat het er aangenaam vertoeven is voor voetgangers.

Het smalle deel van de Stationsstraat tussen de kerk en de spoorweg krijgt een erfachtige aanleg aansluitend bij het Kerkplein, terwijl het stationsplein wordt ingericht als voorwaardig centrumplein.

-  voetgangersgebied
-  centrumplein
-  recreatieas
-  landschapskamer
-  fietsroute
-  camping
-  gemeentegrens
-  30 km / h



Gemeente De Panne
 Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan
 Beleidsplan
 mei 2012

VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSVOORZIENINGEN
 Adinkerke

kaart 7.1.2

7.2 / FIETSROUTENETWERK

7.2.1 / Functioneel fietsroutenetwerk

7.2.1.1 / EEN RASTERVORMING FIETSROUTENETWERK

Voor functionele verplaatsingen heeft de provincie, in opdracht van het Vlaams Gewest, het fietsroutenetwerk uitgetekend. Dominant zijn de routes langsheen de N34, de N39, de N35, de N8 en de Duinhoekstraat. Daarnaast is er ook de nieuwe functionele fietsroute langs de Belgisch-Franse grens. Door deze fietsroutes wordt een rastervorming netwerk voorzien dat het gehele grondgebied van De Panne beslaat.

In het westen zal het nieuwe fiets- en ruiterpad een verbinding realiseren tussen de kust en de Moeren. De N34 tot slot vormt een derde belangrijke as in het rasternetwerk, die de toekomstige waterplas mee moet ontsluiten.

Fietsers kunnen de Drie Vijvers bereiken via de Smekaertstraat. Zij worden bovendien niet gehinderd door gemotoriseerd verkeer omdat dit nu via de Duinhoekstraat aansluiting vindt op de nieuwe parking. Er worden ook fietspaden voorzien langs de Duinhoekstraat.

7.2.1.2 / SMEKAERTSTRAAT – BURGWEG ALS OOST-WESTFIETSAS

In oost-westrichting vormt het kanaal een belangrijke landschappelijke drager voor de fietsers. De oost-westgeoriënteerde landbouwwegen (Noordhoekstraat, Burgweg) sluiten hier eveneens op aan. De Langgeleedstraat vormt ook een belangrijke noord-zuidroute binnen het gebied.

Bij de aanleg van de omleidingsweg rond Adinkerke wordt ter hoogte van het spoor een overgang voorzien (brug of tunnel).

7.2.1.3 / ONTSLUITING RECREATIEDOMEIN TUSSEN DE PANNE EN DE MOEREN

De jachthaven wordt voor fietsverkeer ontsloten door de N34. Bovendien werd tussen De Panne en de jachthaven de N34 al geselecteerd als onderdeel van de functionele fietsroute.

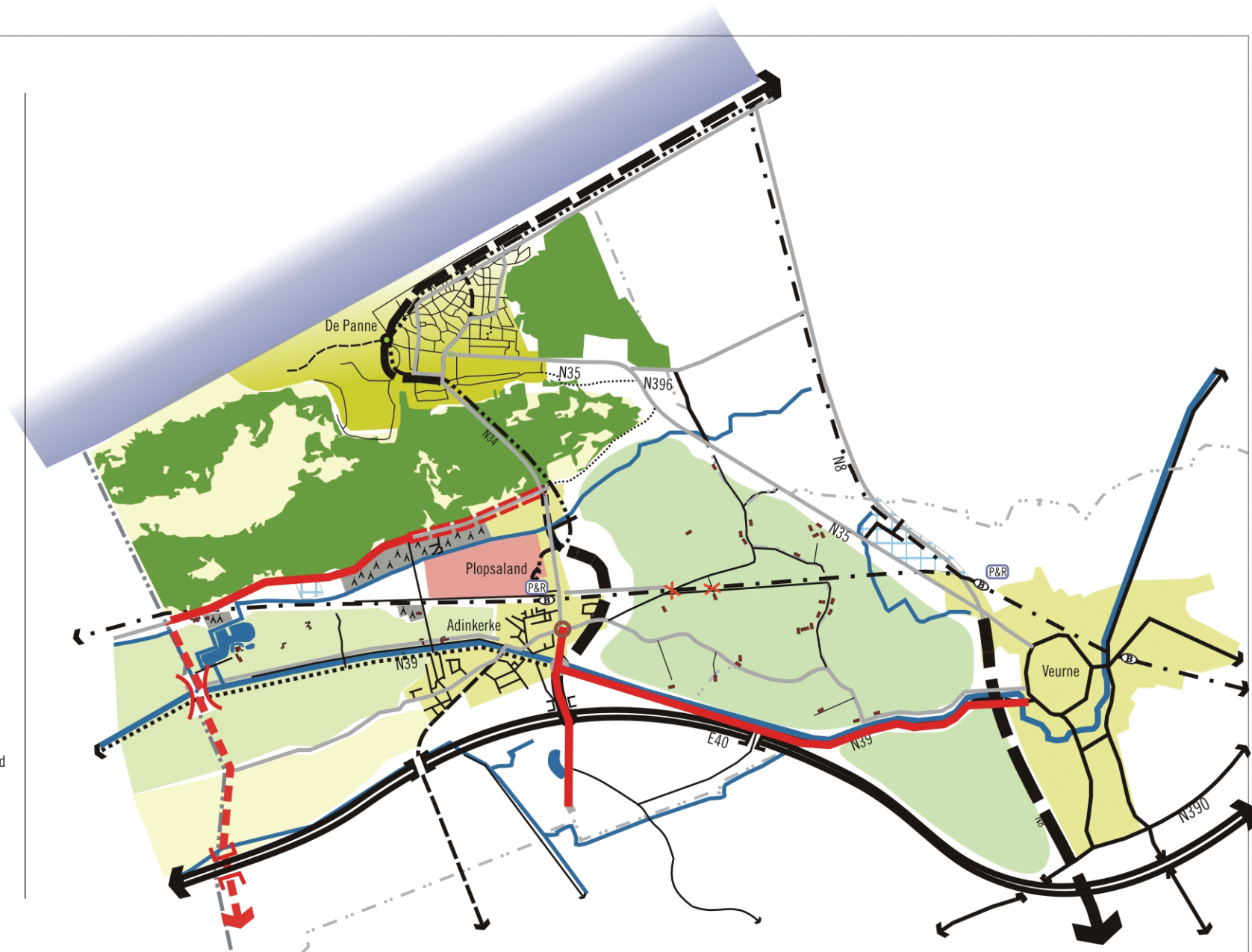
De waterplas wordt ontsloten door extra fietsverbindingen langs de N34 en de Kromfortstraat. De N34 moet voorzien worden van veilige fietsinfrastructuur en van een aansluiting met de fietsparking op het domein van De Plas. De N34 werd hier bovendien niet meer geselecteerd als onderdeel van het functioneel fietsroutenetwerk maar maakt wel deel uit van het knooppuntennetwerk. Wanneer de ontsluiting ook georganiseerd wordt via de Kromfortstraat dient een ongelijkgrondse kruising te worden voorzien over of onder de E40.

Verder wordt er ook een nieuwe functionele fietsroute voorzien tussen Veurne en De Panne.

- knooppuntennetwerk
- kustfietsroute
- bovenlokaal functioneel fietsnetwerk
- fietsroute in voorbereiding
- gemeentegrens



-  gemeentegrens
-  dubbelrichtingsfietspad
-  tweezijdige fietspaden
-  tunnel
-  brug
-  fietsroute



VECTRIS



Gemeente De Panne
Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan
Beleidsplan
mei 2012

NIEUWE INGREPEN FIETSNETWERK

kaart 7.2b

7.2.1.4 / DE BARRIÈREWERKING VAN DE OMLEIDINGSWEG

Zonder omleidingsweg kunnen alle fietsroutes behouden blijven. Wanneer echter gekozen wordt voor de omleidingsweg rond Adinkerke, is het een voordeel dat het fietsverkeer op de N34 minder gehinderd wordt door de grote verkeersstromen met motorvoertuigen, die dan omgeleid zullen worden over de oostelijke omleidingsweg. Voor de kruising van de omleidingsweg en fietsnetwerk is een ongelijkgrondse kruising nodig. Een mogelijkheid bestaat om het fietsverkeer ter hoogte van Noordhoekstraat even om te leiden naar het treinspoor waar een ongelijkgrondse kruising van deze twee assen voorzien is. Deze ongelijkgrondse kruising moet zo ingericht worden dat het fietsverkeer hier ook gebruik van kan maken.

7.2.2 / LOKAAL FIETSROUTENETWERK

De volgende wegen zijn onderdeel van het lokaal fietsroutenetwerk.

- Westhoeklaan
- Koninginnelaan – Meeuwenlaan – Toeristenlaan – Sloepenlaan – Zeelaan –
- Bortierlaan/Dumontlaan – E. D'Arripelaan – Maskenslaan – Fazantenlaan – Bosduiflaan
- Astridlaan – Prins Albertlaan – K. Tegethofflaan – Brouwersstraat – A. Decoussemaeckerstraat
- Koninklijke Baan
- Zeelaan - Kerkstraat
- Artiestenpad (Adinkerke – Oosthoek)
- Noordhoekstraat (Adinkerke – Oosthoek) - Svinckxweg
- Dorpsstraat – Smekaertstraat - Maerestraat als verbinding tussen Drie Vijvers en Maerestraat
- Langgeleedstraat
- Kerkweg
- Dijk Adinkerke
- Moeresteenweg
- Veldstraat – Cabourweg
- Maerestraat
- De N34, evenals de Dorpsstraat en de Veldstraat worden in Adinkerke gebruikt als onderdeel van de Kustfietsroute.

7.2.3 / Knooppuntennetwerk

De N34 wordt in Adinkerke ook gebruikt als onderdeel van het knooppuntennetwerk. De Burgweg en Klokhofstraat maken deel uit van het knooppuntennetwerk.

In het fietsknooppuntennetwerk is de Burgweg geselecteerd als recreatieve fietsroute.

7.2.4 / Fietsvoorzieningen

Door het fijnmazig netwerk, dat grotendeels loopt over routes die gevrijwaard worden voor doorgaand verkeer, zijn op de meeste plaatsen geen fietspaden vereist. Door het invoeren van knippen, het sluiten van overwegen en het weren van doorgaand verkeer in landbouwgebieden kunnen deze landelijke wegen immers zo ingericht worden dat de conflicten met het gemotoriseerd verkeer tot een minimum beperkt blijven.

In de Duinhoekstraat wordt er echter wel voor geopteerd om fietspaden aan te leggen. Vanaf de Drie Vijvers tot aan het kruispunt met de Langgeleedstraat wordt gekozen voor een dubbelrichtingsfietspad, tussen de Langgeleedstraat en De Pannelaan wordt gekozen voor fietspaden aan beide zijden. Ook langs de Kromfortstraat en de Molendam worden dubbelrichtingspaden aangelegd in geval van de aanleg van de Waterplas en wordt een ongelijkgrondse kruising voorzien op de op- en afrit.

Het dubbelrichtingsfietspad op Dijk te Adinkerke wordt geaccentueerd ter hoogte van de kruispunten.

De doorsteek van het zwembad naar de Blauwe Distelweg ligt er al, maar is niet berijdbaar met een gewone stadsfiets. Daarom wordt dit fietspad verhard met waterdoorlatende materialen of halfverharding. Wel wordt aangeraden een verbod in te stellen voor bromfietsen zodat lawaaioverlast vermeden wordt.

Het Artiëstenpad is gelegen tussen de Sportlaan en het rondpunt ter hoogte van Moeder Lambik. Het wordt momenteel gebruikt als wandelpad en als mountainbikeroute. Ook hier wordt aangeraden om het fietspad te verharden met waterdoorlatende materialen of halfverharding en wordt een verbod voor bromfietzers ingevoerd.

7.3 / OPENBAARVERVOERNETWERK

7.3.1 / Basismobiliteit

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

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

7.3.2 / Netmanagement

De Lijn wil haar aanbod de komende jaren verder verbeteren via netmanagement. De toekomst belooft betere verbindingen, snellere verplaatsingen, extra bussen en trams waar nodig, enz.

De Lijn West-Vlaanderen heeft een verdere opwaardering van de Kusttram opgenomen in een project netmanagement. Sinds april 2007 zijn de Lijnwinkels langer open. Vanaf september wordt ook de avondfrequentie van de Kusttram verder verbeterd: op alle dagen van de week zal er, tot 23.30 uur, om het uur een tram vertrekken vanuit Oostende, De Panne én Knokke.

Een bijkomende lijnvoering, die momenteel wordt onderzocht, bestaat eruit de Kusttram door te trekken richting Veurne en deze te verknopen met het station van Veurne. Het huidige station in Koksijde blijft behouden en wordt ingericht als P+R-parking om een overstap op de tram mogelijk te maken. Voor dit voorstel wordt een plan-MER opgesteld waarrond momenteel nog verschillende onderzoeken lopen.

Daarnaast eiste De Lijn in het verleden dat er voldoende ondersteunende maatregelen genomen worden opdat een vlotte doorstroming van de kusttram gegarandeerd is op de N34. Wat betreft de gewenste ontsluiting van het openbaar vervoer, wordt een concrete invulling gegeven aan het concept van de omgekeerde kamstructuur, waarbij vanuit de kuststrook een verbeterde openbaarvervoerontsluiting wordt voorzien. Voor De Panne bestaat deze met de verknoping van de Kusttram en het station van De Panne.

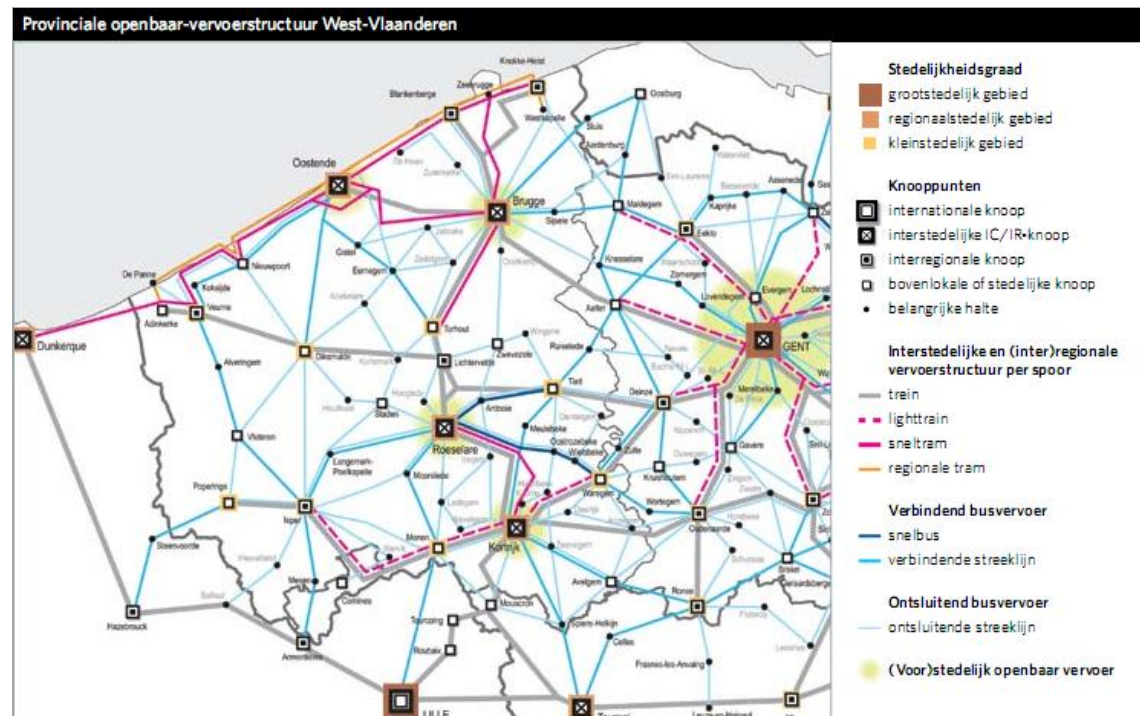
Door het vele parkeerzoekverkeer in het centrum van De Panne doen zich problemen voor met de doorstroming van de Kusttram. Het vermijden van het zoekverkeer door de uitbouw van een gedifferentieerd parkeerbeleid (zie hoofdstuk 3.3.5) zal voor minder zoekverkeer zorgen, waardoor de doorstroming verbetert. Ook het autoluw maken van de Zeelaan en Duinkerkelaan op piekmomenten zal voor een betere doorstroming van de tram zorgen.

7.3.3 / Mobiliteitsvisie 2020

Binnen het openbaarvervoersysteem bouwt De Lijn mee aan een verbeterde ontsluiting van het stedelijk netwerk 'kust'. Ook De Panne behoort tot dit stedelijk netwerk. De rol van dit stedelijk gebied ligt vooral in de kustgebonden toeristisch-recreatieve ontwikkeling.

Een sneltram als drager van de openbaarvervoerstructuur binnen dit grootstedelijk netwerk vormt de basis voor de beheersing van de mobiliteit, zowel tijdens als buiten het toeristisch seizoen. Tevens wordt met deze sneltram een evenwichtigere ontsluiting tussen de oost- en de westkust gerealiseerd. Momenteel is de westkust, als rechtstreeks gevolg van de ligging van de bestaande spoorinfrastructuur, minder goed ontsloten. Op termijn zal de westkust met de sneltram vanuit de knooppunten Oostende en Veurne snel bereikt kunnen worden vanuit het binnen- en buitenland.

De regionale ontsluitende buslijnen vormen nog een aanvulling op de spoorgebonden exploitatie en de verbindende buslijnen. Op het regionale niveau wil De Lijn kwaliteitsvol ontsluitend openbaar vervoer aanbieden tussen de kleinstedelijke gebieden, waarbij ook de tussenliggende (belangrijke) haltes en attractiepolen worden bediend. Om dit te bereiken, zullen bepaalde regionale verbindingen gerealiseerd of geoptimaliseerd moeten worden. Ook in De Panne worden zulke ontsluitende streeklijnen voorzien.



Mobiliteitsvisie 2020 De Lijn: Provinciale openbaarvervoerstructuur West-Vlaanderen

7.3.4 / NMBS

- Het perron van De Panne zal verlengd worden naar het westen waardoor de overweg minder lang dient dicht te blijven.
- Een aantal overwegen in het landbouwgebied ten oosten van Adinkerke wordt afgesloten.
- Er wordt een parallelweg aangelegd langs de spoorweg in het landbouwgebied.

7.4 / HERINRICHTING VAN WEGEN

7.4.1 / Snelheidsbeleid



7.4.1.1 / POORTEFFECTEN

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

Het Kerkplein wordt na de aanleg van de omleidingsweg verhoogd aangelegd tot in de Stationsstraat en kan zo als centrumpoort tot Adinkerke fungeren.

7.4.1.2 / WIJZIGINGEN SNELHEIDSPAN

Er worden enkele maatregelen genomen om de snelheid binnen het grondgebied van De Panne te wijzigen. Er zijn echter wijzigingen die afhankelijk zijn van de beslissing of de omleidingsweg er komt of niet.

Met omleidingsweg:

- In de doortocht in Adinkerke zal een snelheidsbeperking van 50 km per uur gelden, waarbij de omleidingsweg een regime krijgt van 90 km per uur.

Zonder omleidingsweg:

- De doortocht in Adinkerke krijgt een regime van 50 km per uur.

Onafhankelijke wijzigingen:

- In Duinhoekstraat geldt 70 km per uur buiten bebouwde kom, en 50 km per uur binnen bebouwde kom
- N39 wordt 70 km per uur buiten bebouwde kom, 50 km per uur binnen bebouwde kom.
- Afbakenen van Pr. Albertlaan als zone 50-straat
- Het landbouwgebied ten oosten van de N34 wordt een zone 50-gebied
- Woonstraten ten zuiden van de Markt tussen Zeelaan en Keesjesdreef krijgen het statuut van zone 30
- Inrichten van een zone 30 ter hoogte van het kerkplein

-  tractorsluis
-  knip
-  enkelrichting
-  poorteffect
-  parking
-  optimaliseren parking
-  te beveiligen kruispunt



VECTRIS



Gemeente De Panne
Verbreiden en verdiepen mobiliteitsplan
Beleidsplan
mei 2012

MAATREGELEN AUTOVERKEER

kaart 7.4

- 30 km/u
- 50 km/u
- 70 km/u
- gemeentegrens



-
- Inrichten van verblijfsgebied in Adinkerke als zone 30

7.4.2 / Goederenvervoer

Met behulp van bewegwijzering kunnen de vrachtwagens zoveel mogelijk naar het hoger wegennet geleid worden. Daar dient reeds rekening mee gehouden te worden ter hoogte van Frankrijk, Veurne en Koksijde. Overleg met deze gemeenten zal gepleegd moeten worden.

Om het vrachtverkeer op de Dijk te Adinkerke (N39), ten gevolge van de bevoorrading van tabak en brandstof, onder controle te houden, wordt een circulatie opgelegd.

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

Bediening van de Drie Vijvers zal, in tegenstelling tot vroeger, nu dienen te gebeuren via de Duinhoekstraat.

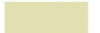
7.4.3 / Verkeerscirculatie / sluipverkeer

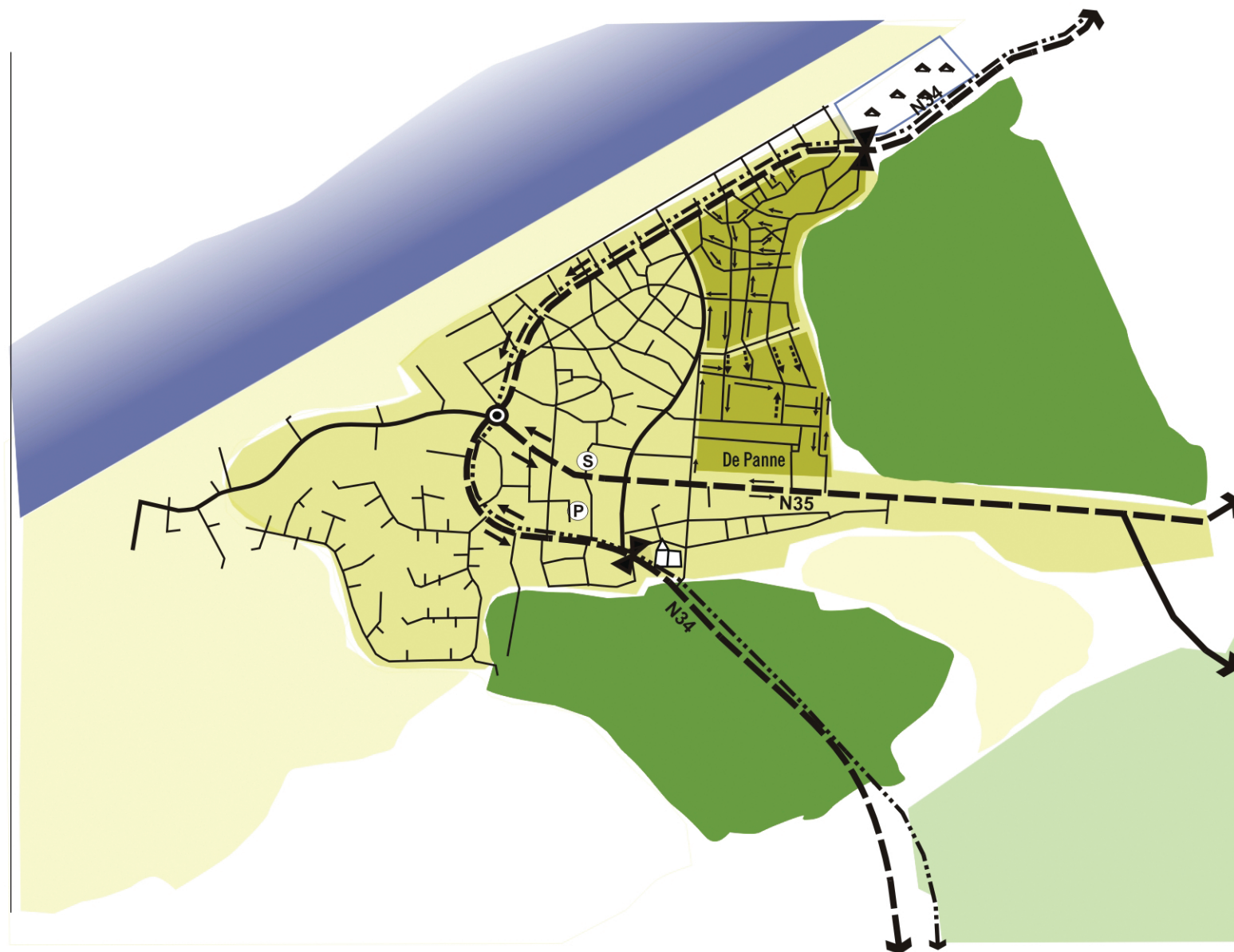
7.4.3.1 / DE PANNE

In de woonwijk Pr. Albertlaan wordt door circulatiemaatregelen vermeden dat verkeer via de Pr. Albertlaan een verbinding maakt tussen de N35 en de N34. Hiervoor wordt de rijrichting in de Pr. Albertlaan omgedraaid. Tussen de Marktlaan en de Ollevierlaan geldt eenrichtingsverkeer richting Ollevierlaan, en tussen de Ollevierlaan en de Brouwersstraat geldt eenrichtingsverkeer richting Ollevierlaan. Hierdoor rijdt het verkeer in de Pr. Albertlaan tegen elkaar in en moet men via de Ollevierlaan terugdraaien richting Brouwersstraat. In de Barkenlaan tussen Marktlaan en Ollevierlaan wordt de rijrichting eveneens omgedraaid. De Prins Albertlaan blijft echter wel een interne parkeerplaats. Hierbij wil men ook een aanpassing van het openbaar domein verwezenlijken.

Doorgaand verkeer wordt vermeden in de woonwijken door het hanteren van een adequate bewegwijzering.



-  secundaire weg, type I
-  secundaire weg, type II
-  lokale weg
-  tram
-  Zone 30
-  rijrichting (bestaand)
-  rijrichting nieuw
-  poort
-  verblijfsgebied
-  polder
-  duinen / strand
-  camping



7.4.3.2 / ADINKERKE

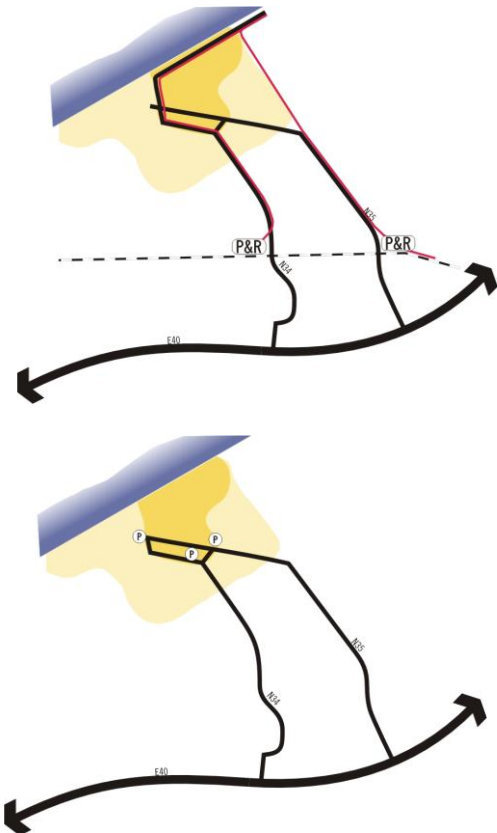
Voor het oplossen van sluipverkeer in Adinkerke werden er in de uitwerkingsnota's verschillende scenario's uitgewerkt, waarbij er werd gezocht naar mogelijkheden om eveneens het sluipverkeer te weren in dit landbouwgebied. Het college ging ermee akkoord een tractorsluis te voorzien op de Burgweg - Klokhofstraat om zo het sluipverkeer richting N8 te ontmoedigen. Deze maatregel past ook binnen de visie om de Klokhofstraat – Burgweg - Smekaertstraat als fietsweg te versterken.

De Noordhoekstraat – Oosthoekstraat - Burgweg fungeert als lokale ontsluitingslus voor het landbouwgebied, met behoud van de spoorwegovergang in de Klokhofstraat en afschaffing van de spoorwegovergang in de Noordhoekstraat en de private overweg tussen de Klokhofstraat en de Noordhoekstraat. In de Noordhoekstraat worden snelheidsremmende maatregelen genomen om het 'sluipverkeer' te ontmoedigen.

De Langgeleedstraat wordt ingericht als eenrichtingsverkeer om sluipverkeer te weren. Tussen de Zwartenhoekstraat en de Duinhoekstraat geldt een eenrichtingsregime richting de Duinhoekstraat en tussen de Zwartenhoekstraat en de Smekaertstraat richting de Smekaertstraat.

De Drie Vijvers zullen bovendien niet langer ontsloten worden via de Smekaertstraat maar via de Duinhoekstraat.

Langs de spoorweg in het landbouwgebied zal een parallelweg worden aangelegd die moet zorgen voor een ontkoppeling van het recreatief verkeer op de landbouwwegen en eventueel doorgaand bestemmingsverkeer.



7.5 / PARKEERBELEID

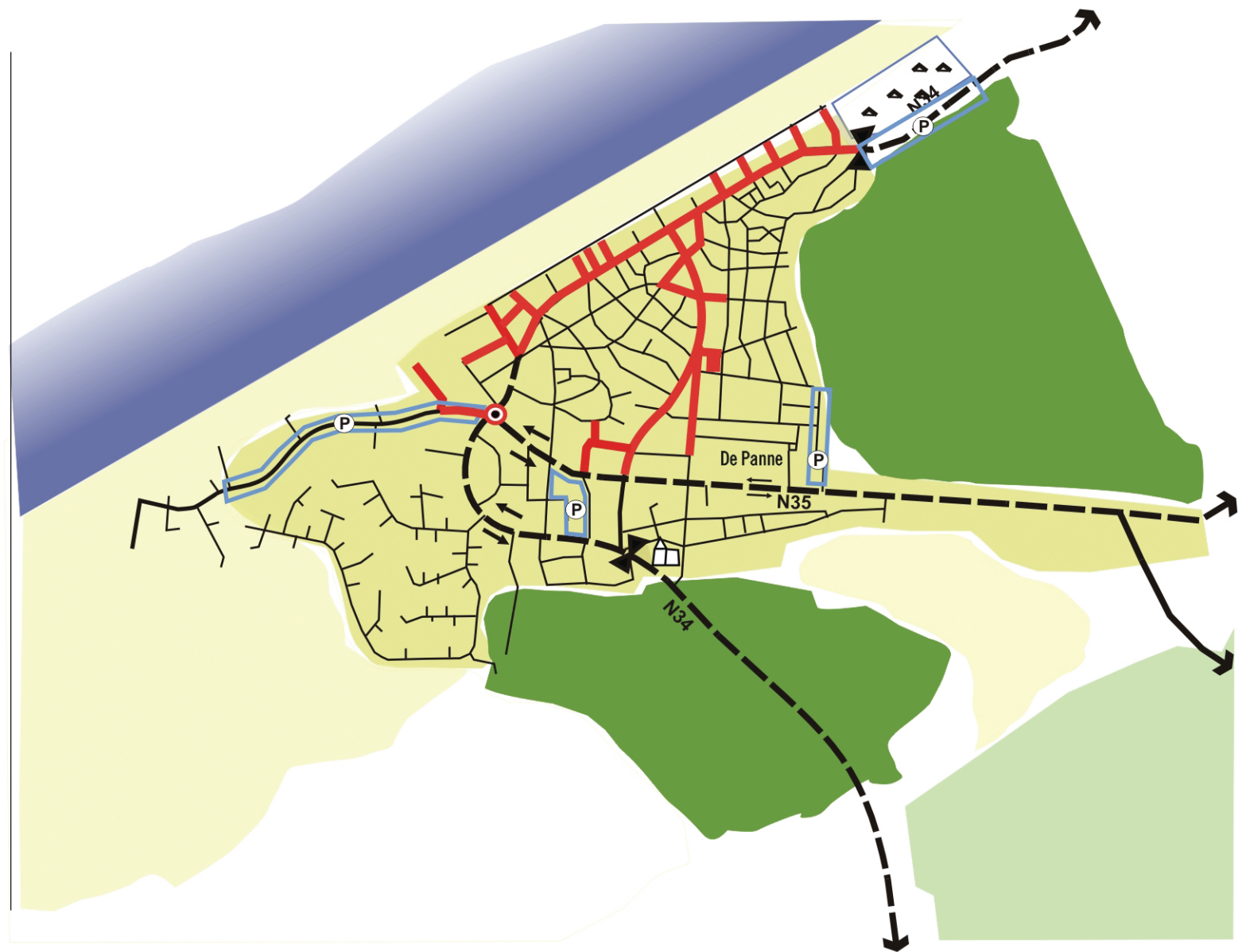
7.5.1 / Kuststrook bereikbaar vanuit P&R

Het parkeerverhaal van De Panne wordt opgebouwd vanuit een globale parkeerstrategie voor de Westkust, waarbij de stations van Adinkerke en Koksijde een belangrijke rol spelen als P+R-parking.

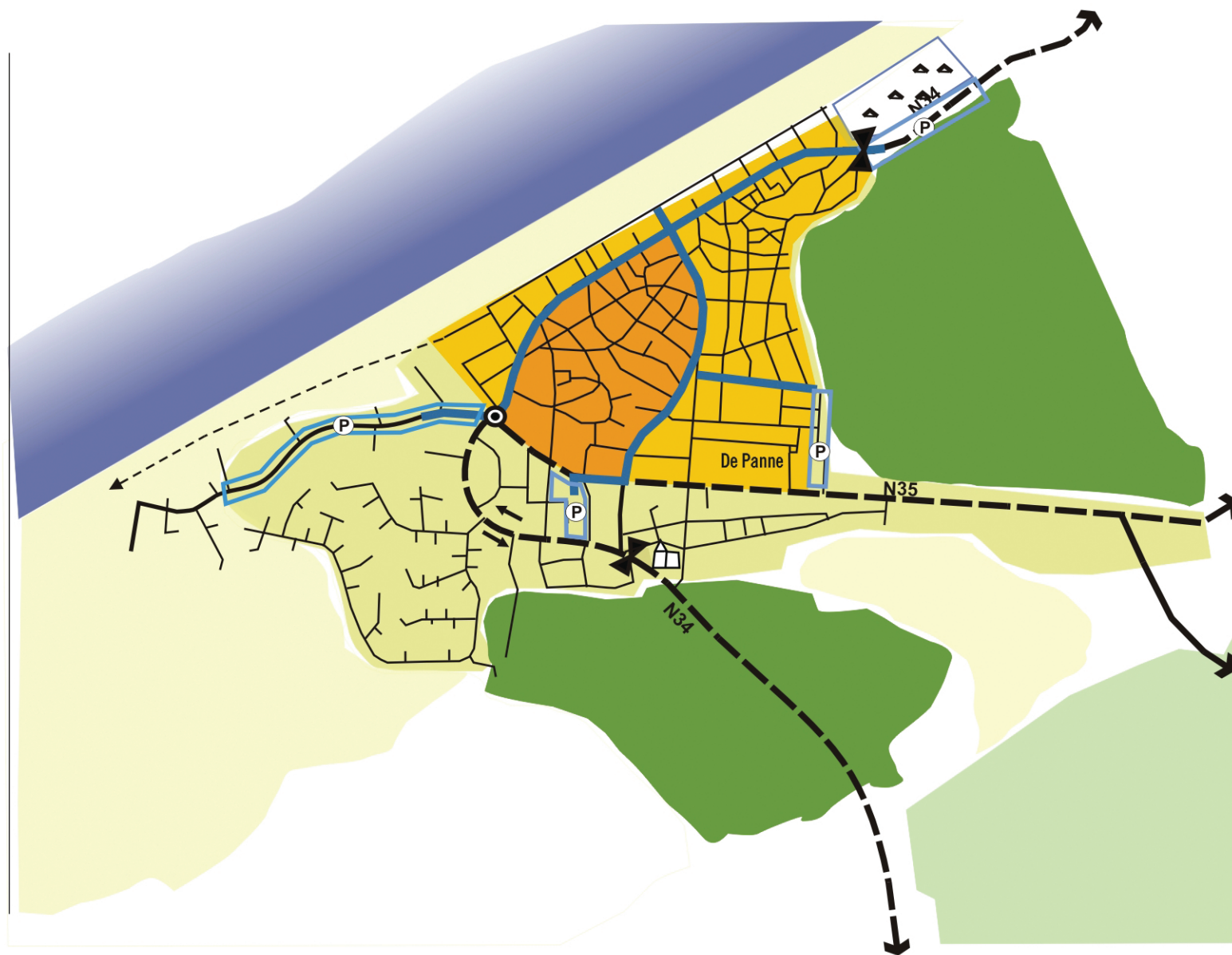
In Adinkerke wordt de P+R-parking bewegwijzerd vanaf de kruising van de N34 met de N39. De capaciteit blijft behouden. Door de aanbodzijde in De Panne meer af te stemmen op langparkeren en kortparkeren, wordt verwacht dat het gebruik van de P+R-parking zal toenemen.



- bestaande zones
betalend parkeren
- P gratis randparking



- looproute vanaf parking
- voetgangersgebied
- realiseren wandelpad



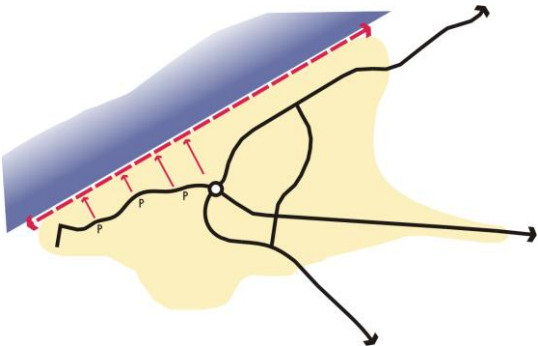
7.5.2 / Randparkings centrum De Panne

Bezoekers die hun wagen niet wensen achter te laten op de P+R-parking en wensen te parkeren in De Panne, zullen zo snel mogelijk opgevangen worden langs de invalswegen N34 en N35.

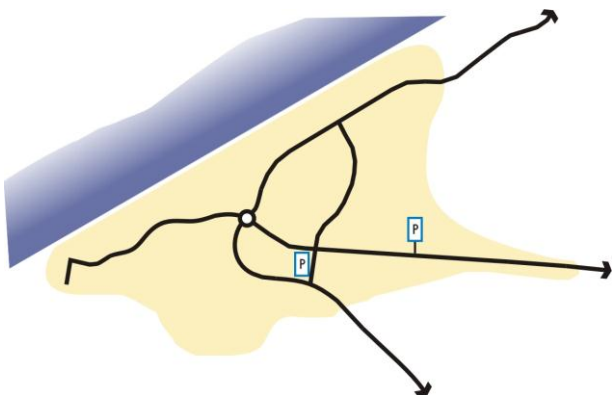
De Panne kijkt na of tijdens het toeristisch seizoen fietsen kunnen aangeboden worden op de randparkings, waardoor de aantrek van deze parkeerplaatsen wordt verhoogd.

Volgende maatregelen worden genomen om de randparkings te optimaliseren:

DYNASTIELAAN BETER LATEN AANSLUITEN BIJ CENTRUMGEBIED EN KUSTSTROOK



Het wandelpad Zeedijk wordt doorgetrokken, parallel met de Dynastielaan. Hierdoor kan ook de Dynastielaan over een langere lengte benut worden als parking voor het centrum en de kust.



INRICHTINGSCONCEPT PARKING KEESJESDREEF

Vanuit de N35 wordt in beide richtingen een volwaardige toegang voorzien tot de parking Keesjesdreef. De capaciteit van de parking wordt vergroot door een parkeerlaag gedeeltelijk halfondergronds te voorzien, met daarbovenop een parkeergebouw in een transparante metaalstructuur. De mogelijkheid bestaat zelfs om op het dak nog een derde parkeerlaag te voorzien. De huidige capaciteit van 195 parkeerplaatsen wordt opgehoogd met 200 plaatsen.

Daarnaast wordt ook de Marktlaan aangetakt op deze parkeerroute, zodat ook de parking ter hoogte van de markt op eenvoudige wijze bereikt kan worden zonder dat het verkeer zijn weg zoekt door de verschillende woonstraten.



Voorbeeld aanleg parking Keesjesdreef

INRICHTINGSCONCEPT PARKING KONINGSPLEIN

De huidige parking aan het Koningsplein blijft behouden als randparking voor het centrum van De Panne. De ontsluiting gebeurt vanuit de Westhoeklaan via een rechtsafslagbeweging voor het verkeer komende uit de richting Adinkerke. Het wegrijden van de parking gebeurt via de rotonde aan de N35. De rotonde fungeert ook als toegang voor het verkeer komende vanuit de N35.

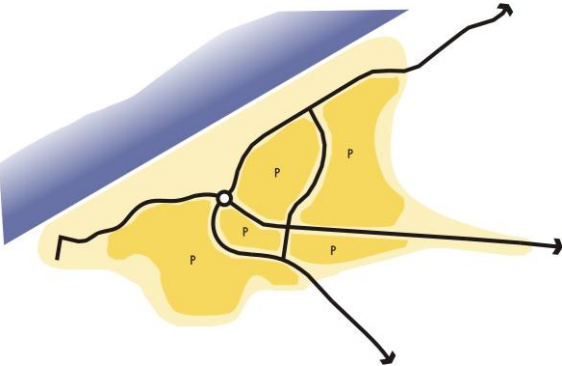
7.5.3 / Ontmoedigen straatparkeren en langparkeren in woonwijken

De parkeerdruk in het centrum van De Panne wordt verlaagd. Dit zal gebeuren door het ontmoedigen van straatparkeren door circulatoriemaatregelen en door de aanpassing van het openbaar domein. Bovendien wordt ervoor gekozen om De Panne te verdelen in verschillende kamers.

Bovendien zal het, door het weren van het parkeren in deze woonwijken, ook aangenamer vertoeven zijn in de wijken, de looproutes vanaf de randparkings naar het kustgebied zijn aangenamer en veiliger voor voetgangers.

7.5.4 / Garages Zeedijk

Er zijn nu reeds garages onder de Zeedijk tussen de Halmenstraat en de Mijnstraat. Het is de bedoeling om 250 garages te creëren onder de Zeedijk tussen het Pierre Bortierplein en de Halmenstraat en eveneens 250 garages onder de Zeedijk tussen de Mijnstraat en het Canadazenplein. De ontsluiting ligt nog niet vast. Hiervoor werd recent een ontwerper aangesteld.



8 / WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN

Ondersteunende of flankerende maatregelen hebben de beïnvloeding van het mobiliteitsgedrag tot doel. Verschillende gedragsbeïnvloedende factoren moeten hierbij geïntegreerd bespeeld worden. Naast harde infrastructurele maatregelen zijn er dus zachte flankerende maatregelen nodig.

8.1 / TARIFERING

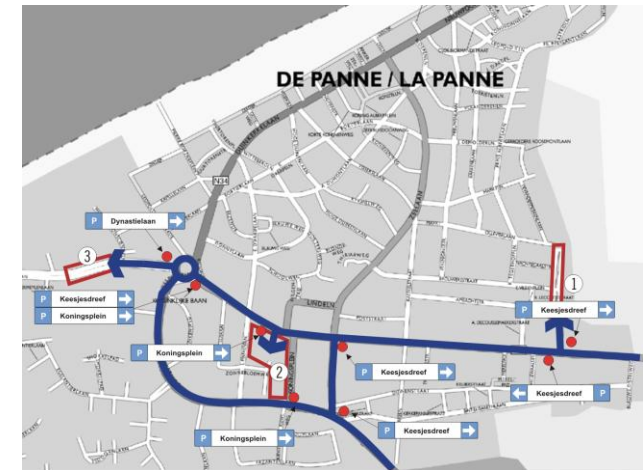
- Er wordt afstemming gezocht tussen de tarieven op de randparkings en het gebruik van het openbaar vervoer. Zo kan men bijvoorbeeld een korting krijgen op het parkeertarief wanneer men een tramticket heeft gekocht.
- De zone voor betalend parkeren werd recent uitgebreid.

8.2 / SPECIFIEKE MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN

- Door het gebruik van folders en reclameborden in het toeristisch seizoen kunnen mensen gewezen worden op het bestaan van de randparkings.
- Op de randparkings dient duidelijke informatie voorhanden te zijn met betrekking tot uurregelingen van het openbaar vervoer, zodat bezoekers weten dat ze vlot kunnen overstappen op meer duurzame vervoersmodi.

8.3 / BEWEGWIJZERING

- De Drie Vijvers en Zwarten Hoek moeten voor gemotoriseerd verkeer bewegwijzerd worden via de Duinhoekstraat.
- Er dient tevens signalisatie te worden voorzien voor het recreatiedomein De Plas.
- De signalisatie van Plopsaland zal herbekeken moeten worden na de heraanleg van de omleidingsweg en de parking.
- Nieuwe randparkings moeten bewegwijzerd worden.
- Er wordt een globaal plan gemaakt voor De Panne en Adinkerke dat alle veilige fiets- en wandelroutes duidelijk in kaart brengt. Deze routes dienen duidelijk aangeduid te worden met verkeersborden. Op deze manier wordt er een fiets- en wandelnetwerk uitgewerkt dat kan gecommuniceerd worden naar de mensen toe. Er wordt een communicatieplan uitgewerkt via participatie om dit netwerk duidelijk te promoten.



8.4 / HANDHAVING

- Inzake het parkeerbeleid is handhaving belangrijk. Wanneer men het langparkeren wil weren in de woonwijken in het centrum van De Panne zal dit ook afgedwongen moeten worden door het nemen van maatregelen die ook afdwingbaar zijn via handhaving. Er dienen dus gerichte controles te gebeuren van het aantal langparkeerders in de betalende zones. Ook inzake wildparkeren is er controle nodig.
- Ook inzake het gewijzigd snelheidsbeleid is er handhaving nodig.

8.5 / OVERLEG

- De gemeente zal afspraken maken met de buurgemeenten in het verband met het parkeerbeleid.

9 / ACTIEPROGRAMMA

Volgende tabellen geven een overzicht van de geplande maatregelen in het kader van het mobiliteitsplan. Er wordt een indicatie gegeven van de termijn waarbinnen de ingreep gerealiseerd wordt, en een eerste ruwe raming van de kostprijs. Telkens wordt de verantwoordelijke partner aangeduid. Om een goed overzicht te geven werden deze tabellen op verschillende manieren gesorteerd, namelijk naar werkdomein, locatie, termijn, doelstelling en initiatiefnemer, wat in de volgende pagina's resulteert in 5 verschillende tabellen. Dit is steeds hetzelfde actieprogramma, maar de manier waarop de acties gesorteerd zijn, is verschillend, wat zorgt voor een betere leesbaarheid, afhankelijk van door wie en waarom het actieprogramma geraadpleegd wordt.

De uitwerking hiervan zal gebeuren aan de hand van de drie werkdomeinen, A, B en C (ruimtelijke ontwikkelingen, verkeersnetwerken en flankerende maatregelen). Het beleidsplan wordt gekoppeld aan een concreet actieprogramma dat leesbaar is vanuit 5 verschillende invalshoeken:

- een basisactieprogramma, opgebouwd vanuit de werkdomeinen A, B en C;
- een werkprogramma dat aangeeft op welke locatie wat moet gebeuren;
- een investeringsprogramma dat de timing en de kostprijs duidelijk maakt;
- een beleidsprogramma dat is opgebouwd volgens de beleidsdoelstellingen (verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, toegankelijkheid en milieu);
- een takenprogramma dat duidelijk maakt wie de initiatiefnemers en betrokken partners zijn.

DE PANNE

In De Panne worden de randparkings geoptimaliseerd en worden de woonwijken tussen de Zeelaan en de Pr. Albertlaan gevrijwaard van sluipverkeer door het nemen van circulatiemaatregelen in de wijk. Enkele straten veranderen van categorisering en rijrichting. Bovendien wordt het parkeren hier ook teruggedrongen.

Ook de Dumontwijk zal heringericht worden via een erfachtige aanleg waarbij doorgaand verkeer geweerd wordt en het parkeren wordt teruggedrongen ten voordele van de publieke ruimte.

Het parkeren op de Dynastielaan wordt geoptimaliseerd waarbij ook de zeedijk wordt doorgetrokken zodat deze randparking goed aansluit op het kustgebied.

ADINKERKE

De omleidingsweg zal er naar alle waarschijnlijkheid komen, waardoor het centrum van Adinkerke heraangelegd kan worden.

Het gemotoriseerd verkeer langs de Zwartenhoekstraat en Langgeleedstraat wordt geweerd en de ontsluiting van De Drie Vijvers wordt gepland langs de Duinhoekstraat.

Er worden circulatiemaatregelen genomen in het landbouwgebied ten oosten van de kern.

Actieprogramma ABC

Werkdomein Ruimtelijk beleid

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
A.3: strategische ruimtelijke projecten met grote impact op mobiliteit	aanleg omleidingsweg rond Adinkerke	Centrum Adinkerke	Bereikbaarheid	0,00 €	Hoog	MOW - AWV	VVM - De Lijn	LT - meer dan 6 jaar
A.3: strategische ruimtelijke projecten met grote impact op mobiliteit	Drie Vijvers wordt ontsloten via de Duinhoekstraat waarbij een nieuwe toegangsweg moet aangelegd worden in de vorm van een tweesporenpad en een groene parking	Recreatiezone Drie Vijvers	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Gemeente	ANB	MLT - 3 tot 6 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Aanleg van een oost-west duinenringpad	Recreatiezone Houtsaegerduinen	Toegankelijkheid	0,00 €	Middel	ANB	Gemeente	KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Artiestenpad verhard met waterdoorlatende materialen of half verharding en verbod instellen voor bromfietzers	Andere Artiestenpad	Toegankelijkheid	138.000,00 €	Middel	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Herinrichting woonwijken De Panne als autoluwe landschapskamers (Dumontwijk, de woonwijk langs Ollevierlaan, ...)	Wijk De Panne	Verkeersveiligheid	0,00 €	Hoog	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Het smalle deel van de Stationsstraat tussen de kerk en de spoorweg krijgt een erfachtige aanleg aansluitend bij Kerkplein, waarbij het plein na de aanleg van de omleidingsweg verhoogd wordt aangelegd tot in de Stationsstraat en zo kan fungeren als centru	Wegsegment Stationsstraat	Verkeersleefbaarheid	0,00 €	Middel	Gemeente		LT - meer dan 6 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Het Stationsplein wordt ingericht als een volwaardig centrumplein.	Stationsbuurt Stationsplein	Toegankelijkheid	0,00 €	Middel	Gemeente		LT - meer dan 6 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Openstellen van een noord-zuid duinenringpad op de grens van Houtsaegerduinen.	Recreatiezone Houtsaegerduinen	Toegankelijkheid	0,00 €	Middel	ANB	Gemeente	KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	wandelpad Zeedijk door te trekken en doorsteken voorzien die uitmonden op de dijk	Recreatiezone Kust	Bereikbaarheid	240.000,00 €	Middel	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.12: sluikverkeer	Aanleg parallelweg langs spoorweg in het landbouwgebied	Gebiedsdekkend Landbouwgebied	Verkeersleefbaarheid	0,00 €	Middel	NMBS	Gemeente	MLT - 3 tot 6 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.12: sluikverkeer	Nemen van circulatiemaatregelen op de landelijke wegen Noordhoekstraat – Oosthoekstraat - Burgweg door middel van traktorsluis thv kruispunt Burgweg - Klokhofstraat en afschaffen van de overweg Noordhoekstraat (OW 118)	Gebiedsdekkend Landbouwgebied	Verkeersleefbaarheid	7.000,00 €	Middel	Gemeente	Infrabel	MLT - 3 tot 6 jaar
B.13: autoluwe kernen	Nieuwe oostelijke omleidingsweg aanleggen rond Adinkerke	Centrum Adinkerke	Verkeersveiligheid	0,00 €	Hoog	MOW - AWV	VVM - De Lijn Gemeente	LT - meer dan 6 jaar
B.14: andere maatregelen rond verkeersnetwerken	Het eenrichtingssysteem in de woonwijk Brouwersstraat, Ambachtstraat moet geëvalueerd worden	Wijk Brouwersstraat, Ambachtstraat	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	Aanleg fietspaden De Panne - Veurne	Andere De Panne - Koksijde - Veurne	Bereikbaarheid	0,00 €	Hoog	Gemeente	Veurne MOW - AWV Koksijde	KT - max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	Autoluw maken fietsroute Smekaertstraat, zodat deze gebruikt kan worden als recreatieve route	Andere Belgische-Franse grens	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	Nieuw fiets- en ruiterspad realiseren tussen de kust en de Moeren	Recreatiezone De Moeren	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Gemeente	Europa	KT - max 3 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.3: lokaal fietsnetwerk	Aanleg Duinhoekstraat met fietspaden	Wegsegment Duinhoekstraat	Bereikbaarheid	0,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW	KT - max 3 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	Bewegwijzeren alternatieve fietsroute voor Veurnestraat via de Kasteelstraat en de Poststraat naar de Zeelaan.	Wegsegment Veurnestraat	Verkeersveiligheid	1.500,00 €	Middel	Gemeente	MOW - AWW	KT - max 3 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	De doorsteek van het zwembad naar de Blauwe Distelweg half verhard en instellen verbod bromfietsen.	Andere doorseek zwembad - Blauwe Distelweg	Toegankelijkheid	48.000,00 €	Middel	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	Fietspaden aanleggen langs kanaal in functie van ontsluiting jachthaven.	Wegsegment langs kanaal	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Gemeente		LT - meer dan 6 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	Het dubbelrichtingsfietspad op Dijk te Adinkerke wordt geaccentueerd ter hoogte van de kruispunten.	Wegsegment Dijk	Verkeersveiligheid	3.000,00 €	Middel	Gemeente	MOW - AWW	KT - max 3 jaar
B.4: openbaar vervoer	Verlengen van het perron van het treinspoor naar het westen	Stationsbuurt Station De Panne	Verkeersleefbaarheid	0,00 €	Middel	NMBS		MLT - 3 tot 6 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.6: categorisering lokale wegen	De Duinhoekstraat wordt gecategoriseerd als een lokale weg type II en wordt heringericht (zie andere acties Duinhoekstraat)	Wegsegment Duinhoekstraat	Bereikbaarheid	0,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWV	KT - max 3 jaar
B.6: categorisering lokale wegen	De Pannelaan wordt ingericht als lokale weg type II na de aanleg van de omleidingsweg.	Wegsegment De Pannelaan	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Gemeente		LT - meer dan 6 jaar
B.6: categorisering lokale wegen	Smekaertstraat selecteren als lokale weg type III en hierbij gepaard het autoverkeer weren op deze straat.	Wegsegment Smekaertstraat	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar
B.8: snelheidsplan	Afbakenen van Pr. Albertlaan als zone 50-straat	Wegsegment Prins Albertlaan	Verkeersveiligheid	10.000,00 €	Middel	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.8: snelheidsplan	Duinhoekstraat inrichten als zone 70 buiten bebouwde kom, als zone 50 binnen bebouwde kom	Wegsegment Duinhoekstraat	Verkeersleefbaarheid	10.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWV	KT - max 3 jaar
B.8: snelheidsplan	Inrichten van een zone 30 ter hoogte van het kerkplein	Centrum De Panne	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Gemeente		LT - meer dan 6 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.8: snelheidsplan	Inrichten van landbouwgebied ten oosten van de N34 als zone 50-gebied	Gebiedsdekkend Landbouwgebied	Verkeersveiligheid	10.000,00 €	Middel	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.8: snelheidsplan	Inrichten van verblijfsgebied in Adinkerke als zone 30	Centrum Adinkerke	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar
B.8: snelheidsplan	Woonstraten ten zuiden van de Markt tussen Zeelaan en Keesjesdreef krijgen het statuut van zone 30	Wijk ten zuiden van de markt	Verkeersveiligheid	10.000,00 €	Middel	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.9: parkeerbeleid en parkeerplan	Beschikbaar stellen van huurfietsen op de randparkings, betalend of gratis	Andere Parkings	Verkeersleefbaarheid	0,00 €	Middel	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.9: parkeerbeleid en parkeerplan	De huidige parking van Plopsaland verhuist naar gebied tussen De Pannelaan en oostelijke omleidingsweg na aanleg omleidingsweg	Recreatiezone Plopsaland	Bereikbaarheid	0,00 €	Hoog	Plopsaland	MOW - AWV Gemeente	LT - meer dan 6 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.9: parkeerbeleid en parkeerplan	Nemen van maatregelen om sluipverkeer in de woonwijken van De Panne tegen te gaan (Omdraaien rijrichting in Barkenlaan tussen Marktlaan en Ollevierlaan. Tussen Ollevierlaan en Brouwersstraat invoeren eenrichtingsverkeer richting Ollevierlaan. Tussen de Ma	Wegsegment Marktlaan	Bereikbaarheid	10.000,00 €	Middel	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.9: parkeerbeleid en parkeerplan	Nieuwe parkings toegevoegen aan parkeerplan	Andere Parkings	Bereikbaarheid	7.500,00 €	Middel	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.9: parkeerbeleid en parkeerplan	Vanuit de N35 wordt in beide richtingen een volwaardige toegang voorzien tot de parking Keesjesdreef	Andere Parking Keesjesdreef	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar
B.9: parkeerbeleid en parkeerplan	Verhogen van de capaciteit van de parking Keesjesdreef.	Andere Parking Keesjesdreef	Bereikbaarheid	6.000.000,00 €	Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar
B.9: parkeerbeleid en parkeerplan	Verminderen van de mogelijkheid om te parkeren in het centrum	Centrum De Panne	Verkeersleefbaarheid	0,00 €	Middel	Gemeente		LT - meer dan 6 jaar

Werkdomein Flankerende maatregelen

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Uitvoeren studie verkeersveiligheid scholen.	Schoolbuurt De Panne en Adinkerke	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Gemeente	MOW - AWV	KT - max 3 jaar

Werkprogramma per locatie

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Andere Artiestenpad	Artiestenpad verhard met waterdoorlatende materialen of half verharding en verbod instellen voor bromfietzers	KT - max 3 jaar	Toegankelijkheid	138.000,00 €	Middel	Gemeente	
Andere Belgische-Franse grens	Autoluw maken fietsroute Smekaertstraat, zodat deze gebruikt kan worden als recreatieve route	MLT - 3 tot 6 jaar	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Gemeente	
Andere De Panne - Koksijde - Veurne	Aanleg fietspaden De Panne - Veurne	KT - max 3 jaar	Bereikbaarheid	0,00 €	Hoog	Gemeente	Veurne MOW - AWV Koksijde
Andere doorseek zwembad - Blauwe Distelweg	De doorsteek van het zwembad naar de Blauwe Distelweg half verhard en instellen verbod bromfietsen.	KT - max 3 jaar	Toegankelijkheid	48.000,00 €	Middel	Gemeente	
Andere Parking Keesjesdreef	Vanuit de N35 wordt in beide richtingen een volwaardige toegang voorzien tot de parking Keesjesdreef	MLT - 3 tot 6 jaar	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Gemeente	

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Andere Parking Keesjesdreef	Verhogen van de capaciteit van de parking Keesjesdreef.	MLT - 3 tot 6 jaar	Bereikbaarheid	6.000.000,00 €	Middel	Gemeente	
Andere Parkings	Beschikbaar stellen van huurfietsen op de randparkings, betalend of gratis	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid	0,00 €	Middel	Gemeente	
Andere Parkings	Nieuwe parkings toegevoegen aan parkeerplan	KT - max 3 jaar	Bereikbaarheid	7.500,00 €	Middel	Gemeente	
Centrum Adinkerke	aanleg omleidingsweg rond Adinkerke	LT - meer dan 6 jaar	Bereikbaarheid	0,00 €	Hoog	MOW - AWV	VVM - De Lijn
Centrum Adinkerke	Inrichten van verblijfsgebied in Adinkerke als zone 30	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Gemeente	
Centrum Adinkerke	Nieuwe oostelijke omleidingsweg aanleggen rond Adinkerke	LT - meer dan 6 jaar	Verkeersveiligheid	0,00 €	Hoog	MOW - AWV	VVM - De Lijn Gemeente
Centrum De Panne	Inrichten van een zone 30 ter hoogte van het kerkplein	LT - meer dan 6 jaar	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Gemeente	

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Centrum De Panne	Verminderen van de mogelijkheid om te parkeren in het centrum	LT - meer dan 6 jaar	Verkeersleefbaarheid	0,00 €	Middel	Gemeente	
Gebiedsdekkend Landbouwgebied	Aanleg parallelweg langs spoorweg in het landbouwgebied	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersleefbaarheid	0,00 €	Middel	NMBS	Gemeente
Gebiedsdekkend Landbouwgebied	Inrichten van landbouwgebied ten oosten van de N34 als zone 50-gebied	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	10.000,00 €	Middel	Gemeente	
Gebiedsdekkend Landbouwgebied	Nemen van circulatiemaatregelen op de landelijke wegen Noordhoekstraat – Oosthoekstraat - Burgweg door middel van traktorsluis thv kruispunt Burgweg - Klokhofstraat en afschaffen van de overweg Noordhoekstraat (OW 118)	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersleefbaarheid	7.000,00 €	Middel	Gemeente	Infrabel
Recreatiezone De Moeren	Nieuw fiets- en ruiterpad realiseren tussen de kust en de Moeren	KT - max 3 jaar	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Gemeente	Europa

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Recreatiezone Drie Vijvers	Drie Vijvers wordt ontsloten via de Duinhoekstraat waarbij een nieuwe toegangsweg moet aangelegd worden in de vorm van een tweesporenpad en een groene parking	MLT - 3 tot 6 jaar	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Gemeente	ANB
Recreatiezone Houtsaegerduinen	Aanleg van een oost-west duinenringpad	KT - max 3 jaar	Toegankelijkheid	0,00 €	Middel	ANB	Gemeente
Recreatiezone Houtsaegerduinen	Openstellen van een noord-zuid duinenringpad op de grens van Houtsaegerduinen.	KT - max 3 jaar	Toegankelijkheid	0,00 €	Middel	ANB	Gemeente
Recreatiezone Kust	wandelpad Zeedijk door te trekken en doorsteken voorzien die uitmonden op de dijk	KT - max 3 jaar	Bereikbaarheid	240.000,00 €	Middel	Gemeente	
Recreatiezone Plopsaland	De huidige parking van Plopsaland verhuist naar gebied tussen De Pannelaan en oostelijke omleidingsweg na aanleg omleidingsweg	LT - meer dan 6 jaar	Bereikbaarheid	0,00 €	Hoog	Plopsaland	MOW - AWV Gemeente

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Schoolbuurt De Panne en Adinkerke	Uitvoeren studie verkeersveiligheid scholen.	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Gemeente	MOW - AWV
Stationsbuurt Station De Panne	Verlengen van het perron van het treinspoor naar het westen	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersleefbaarheid	0,00 €	Middel	NMBS	
Stationsbuurt Stationsplein	Het Stationsplein wordt ingericht als een volwaardig centrumplein.	LT - meer dan 6 jaar	Toegankelijkheid	0,00 €	Middel	Gemeente	
Wegsegment De Pannelaan	De Pannelaan wordt ingericht als lokale weg type II na de aanleg van de omleidingsweg.	LT - meer dan 6 jaar	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Gemeente	
Wegsegment Dijk	Het dubbelrichtingsfietspad op Dijk te Adinkerke wordt geaccentueerd ter hoogte van de kruispunten.	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	3.000,00 €	Middel	Gemeente	MOW - AWV
Wegsegment Duinhoekstraat	Aanleg Duinhoekstraat met fietspaden	KT - max 3 jaar	Bereikbaarheid	0,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWV

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Wegsegment Duinhoekstraat	De Duinhoekstraat wordt gecategoriseerd als een lokale weg type II en wordt heringericht (zie andere acties Duinhoekstraat)	KT - max 3 jaar	Bereikbaarheid	0,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
Wegsegment Duinhoekstraat	Duinhoekstraat inrichten als zone 70 buiten bebouwde kom, als zone 50 binnen bebouwde kom	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid	10.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
Wegsegment langs kanaal	Fietspaden aanleggen langs kanaal in functie van ontsluiting jachthaven.	LT - meer dan 6 jaar	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Gemeente	
Wegsegment Marktlaan	Nemen van maatregelen om sluipverkeer in de woonwijken van De Panne tegen te gaan (Omdraaien rijrichting in Barkenlaan tussen Marktlaan en Ollevierlaan. Tussen Ollevierlaan en Brouwersstraat invoeren eenrichtingsverkeer richting Ollevierlaan. Tussen de Ma	KT - max 3 jaar	Bereikbaarheid	10.000,00 €	Middel	Gemeente	

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Wegsegment Prins Albertlaan	Afbakenen van Pr. Albertlaan als zone 50-straat	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	10.000,00 €	Middel	Gemeente	
Wegsegment Smekaertstraat	Smekaertstraat selecteren als lokale weg type III en hierbij gepaard het autoverkeer weren op deze straat.	MLT - 3 tot 6 jaar	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Gemeente	
Wegsegment Stationsstraat	Het smalle deel van de Stationsstraat tussen de kerk en de spoorweg krijgt een erfachtige aanleg aansluitend bij Kerkplein, waarbij het plein na de aanleg van de omleidingsweg verhoogd wordt aangelegd tot in de Stationsstraat en zo kan fungeren als centru	LT - meer dan 6 jaar	Verkeersleefbaarheid	0,00 €	Middel	Gemeente	
Wegsegment Veurnestraat	Bewegwijzeren alternatieve fietsroute voor Veurnestraat via de Kasteelstraat en de Poststraat naar de Zeelaan.	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	1.500,00 €	Middel	Gemeente	MOW - AWV

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Wijk Brouwersstraat, Ambachtstraat	Het eenrichtingssysteem in de woonwijk Brouwersstraat, Ambachtstraat moet geëvalueerd worden	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Gemeente	
Wijk De Panne	Herinrichting woonwijken De Panne als autoluwe landschapskamers (Dumontwijk, de woonwijk langs Ollevierlaan, ...)	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersveiligheid	0,00 €	Hoog	Gemeente	
Wijk ten zuiden van de markt	Woonstraten ten zuiden van de Markt tussen Zeelaan en Keesjesdreef krijgen het statuut van zone 30	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	10.000,00 €	Middel	Gemeente	

Investeringsprogramma KT, MLT, LT

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
KT - max 3 jaar	Aanleg Duinhoekstraat met fietspaden	Wegsegment Duinhoekstraat	Bereikbaarheid	0,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
KT - max 3 jaar	Aanleg fietspaden De Panne - Veurne	Andere De Panne - Koksijde - Veurne	Bereikbaarheid	0,00 €	Hoog	Gemeente	Veurne MOW - AWV Koksijde
KT - max 3 jaar	Aanleg van een oost-west duinenringpad	Recreatiezone Houtsaegerduinen	Toegankelijkheid	0,00 €	Middel	ANB	Gemeente
KT - max 3 jaar	Afbakenen van Pr. Albertlaan als zone 50-straat	Wegsegment Prins Albertlaan	Verkeersveiligheid	10.000,00 €	Middel	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Artiestenpad verhard met waterdoorlatende materialen of half verharding en verbod instellen voor bromfietzers	Andere Artiestenpad	Toegankelijkheid	138.000,00 €	Middel	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Beschikbaar stellen van huurfietsen op de randparkings, betalend of gratis	Andere Parkings	Verkeersleefbaarheid	0,00 €	Middel	Gemeente	

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
KT - max 3 jaar	Bewegwijzeren alternatieve fietsroute voor Veurnestraat via de Kasteelstraat en de Poststraat naar de Zeelaan.	Wegsegment Veurnestraat	Verkeersveiligheid	1.500,00 €	Middel	Gemeente	MOW - AWV
KT - max 3 jaar	De doorsteek van het zwembad naar de Blauwe Distelweg half verhard en instellen verbod bromfietsen.	Andere doorsteek zwembad - Blauwe Distelweg	Toegankelijkheid	48.000,00 €	Middel	Gemeente	
KT - max 3 jaar	De Duinhoekstraat wordt gecategoriseerd als een lokale weg type II en wordt heringericht (zie andere acties Duinhoekstraat)	Wegsegment Duinhoekstraat	Bereikbaarheid	0,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
KT - max 3 jaar	Duinhoekstraat inrichten als zone 70 buiten bebouwde kom, als zone 50 binnen bebouwde kom	Wegsegment Duinhoekstraat	Verkeersleefbaarheid	10.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
KT - max 3 jaar	Het dubbelrichtingsfietspad op Dijk te Adinkerke wordt geaccentueerd ter hoogte van de kruispunten.	Wegsegment Dijk	Verkeersveiligheid	3.000,00 €	Middel	Gemeente	MOW - AWV

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
KT - max 3 jaar	Het eenrichtingssysteem in de woonwijk Brouwersstraat, Ambachtstraat moet geëvalueerd worden	Wijk Brouwersstraat, Ambachtstraat	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Inrichten van landbouwgebied ten oosten van de N34 als zone 50-gebied	Gebiedsdekkend Landbouwgebied	Verkeersveiligheid	10.000,00 €	Middel	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Nemen van maatregelen om sluipverkeer in de woonwijken van De Panne tegen te gaan (Omdraaien rijrichting in Barkenlaan tussen Marktlaan en Ollevierlaan. Tussen Ollevierlaan en Brouwersstraat invoeren eenrichtingsverkeer richting Ollevierlaan. Tussen de Ma	Wegsegment Marktlaan	Bereikbaarheid	10.000,00 €	Middel	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Nieuw fiets- en ruiterpad realiseren tussen de kust en de Moeren	Recreatiezone De Moeren	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Gemeente	Europa
KT - max 3 jaar	Nieuwe parkings toegevoegen aan parkeerplan	Andere Parkings	Bereikbaarheid	7.500,00 €	Middel	Gemeente	

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
KT - max 3 jaar	Openstellen van een noord-zuid duinenringpad op de grens van Houtsaegerduinen.	Recreatiezone Houtsaegerduinen	Toegankelijkheid	0,00 €	Middel	ANB	Gemeente
KT - max 3 jaar	Uitvoeren studie verkeersveiligheid scholen.	Schoolbuurt De Panne en Adinkerke	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Gemeente	MOW - AWV
KT - max 3 jaar	wandelpad Zeedijk door te trekken en doorsteken voorzien die uitmonden op de dijk	Recreatiezone Kust	Bereikbaarheid	240.000,00 €	Middel	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Woonstraten ten zuiden van de Markt tussen Zeelaan en Keesjesdreef krijgen het statuut van zone 30	Wijk ten zuiden van de markt	Verkeersveiligheid	10.000,00 €	Middel	Gemeente	
LT - meer dan 6 jaar	aanleg omleidingsweg rond Adinkerke	Centrum Adinkerke	Bereikbaarheid	0,00 €	Hoog	MOW - AWV	VVM - De Lijn
LT - meer dan 6 jaar	De huidige parking van Plopsaland verhuist naar gebied tussen De Pannelaan en oostelijke omleidingsweg na aanleg omleidingsweg	Recreatiezone Plopsaland	Bereikbaarheid	0,00 €	Hoog	Plopsaland	MOW - AWV Gemeente

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
LT - meer dan 6 jaar	De Pannelaan wordt ingericht als lokale weg type II na de aanleg van de omleidingsweg.	Wegsegment De Pannelaan	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Gemeente	
LT - meer dan 6 jaar	Fietspaden aanleggen langs kanaal in functie van ontsluiting jachthaven.	Wegsegment langs kanaal	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Gemeente	
LT - meer dan 6 jaar	Het smalle deel van de Stationsstraat tussen de kerk en de spoorweg krijgt een erfachtige aanleg aansluitend bij Kerkplein, waarbij het plein na de aanleg van de omleidingsweg verhoogd wordt aangelegd tot in de Stationsstraat en zo kan fungeren als centru	Wegsegment Stationsstraat	Verkeersleefbaarheid	0,00 €	Middel	Gemeente	
LT - meer dan 6 jaar	Het Stationsplein wordt ingericht als een volwaardig centrumplein.	Stationsbuurt Stationsplein	Toegankelijkheid	0,00 €	Middel	Gemeente	
LT - meer dan 6 jaar	Inrichten van een zone 30 ter hoogte van het kerkplein	Centrum De Panne	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Gemeente	

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
LT - meer dan 6 jaar	Nieuwe oostelijke omleidingsweg aanleggen rond Adinkerke	Centrum Adinkerke	Verkeersveiligheid	0,00 €	Hoog	MOW - AWV	VVM - De Lijn Gemeente
LT - meer dan 6 jaar	Verminderen van de mogelijkheid om te parkeren in het centrum	Centrum De Panne	Verkeersleefbaarheid	0,00 €	Middel	Gemeente	
MLT - 3 tot 6 jaar	Aanleg parallelweg langs spoorweg in het landbouwgebied	Gebiedsdekkend Landbouwgebied	Verkeersleefbaarheid	0,00 €	Middel	NMBS	Gemeente
MLT - 3 tot 6 jaar	Autoluw maken fietsroute Smekaertstraat, zodat deze gebruikt kan worden als recreatieve route	Andere Belgische-Franse grens	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Gemeente	
MLT - 3 tot 6 jaar	Drie Vijvers wordt ontsloten via de Duinhoekstraat waarbij een nieuwe toegangsweg moet aangelegd worden in de vorm van een tweesporenpad en een groene parking	Recreatiezone Drie Vijvers	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Gemeente	ANB

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
MLT - 3 tot 6 jaar	Herinrichting woonwijken De Panne als autoluwe landschapskamers (Dumontwijk, de woonwijk langs Ollevierlaan, ...)	Wijk De Panne	Verkeersveiligheid	0,00 €	Hoog	Gemeente	
MLT - 3 tot 6 jaar	Inrichten van verblijfsgebied in Adinkerke als zone 30	Centrum Adinkerke	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Gemeente	
MLT - 3 tot 6 jaar	Nemen van circulatiemaatregelen op de landelijke wegen Noordhoekstraat – Oosthoekstraat - Burgweg door middel van traktorsluis thv kruispunt Burgweg - Klokhofstraat en afschaffen van de overweg Noordhoekstraat (OW 118)	Gebiedsdekkend Landbouwgebied	Verkeersleefbaarheid	7.000,00 €	Middel	Gemeente	Infrabel
MLT - 3 tot 6 jaar	Smekaertstraat selecteren als lokale weg type III en hierbij gepaard het autoverkeer weren op deze straat.	Wegsegment Smekaertstraat	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Gemeente	

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
MLT - 3 tot 6 jaar	Vanuit de N35 wordt in beide richtingen een volwaardige toegang voorzien tot de parking Keesjesdreef	Andere Parking Keesjesdreef	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Gemeente	
MLT - 3 tot 6 jaar	Verhogen van de capaciteit van de parking Keesjesdreef.	Andere Parking Keesjesdreef	Bereikbaarheid	6.000.000,00 €	Middel	Gemeente	
MLT - 3 tot 6 jaar	Verlengen van het perron van het treinspoor naar het westen	Stationsbuurt Station De Panne	Verkeersleefbaarheid	0,00 €	Middel	NMBS	

Beleidsprogramma vanuit de doelstellingen

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Bereikbaarheid	Aanleg Duinhoekstraat met fietspaden	Wegsegment Duinhoekstraat	KT - max 3 jaar	0,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
Bereikbaarheid	Aanleg fietspaden De Panne - Veurne	Andere De Panne - Koksijde - Veurne	KT - max 3 jaar	0,00 €	Hoog	Gemeente	Veurne MOW - AWV Koksijde
Bereikbaarheid	aanleg omleidingsweg rond Adinkerke	Centrum Adinkerke	LT - meer dan 6 jaar	0,00 €	Hoog	MOW - AWV	VVM - De Lijn
Bereikbaarheid	Fietspaden aanleggen langs kanaal in functie van ontsluiting jachthaven.	Wegsegment langs kanaal	LT - meer dan 6 jaar	0,00 €	Middel	Gemeente	

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Bereikbaarheid	Nemen van maatregelen om sluijperkeer in de woonwijken van De Panne tegen te gaan (Omdraaien rijrichting in Barkenlaan tussen Marktlaan en Ollevierlaan. Tussen Ollevierlaan en Brouwersstraat invoeren eenrichtingsverkeer richting Ollevierlaan. Tussen de Ma	Wegsegment Marktlaan	KT - max 3 jaar	10.000,00 €	Middel	Gemeente	
Bereikbaarheid	Vanuit de N35 wordt in beide richtingen een volwaardige toegang voorzien tot de parking Keesjesdreef	Andere Parking Keesjesdreef	MLT - 3 tot 6 jaar	0,00 €	Middel	Gemeente	
Bereikbaarheid	wandelpad Zeedijk door te trekken en doorsteken voorzien die uitmonden op de dijk	Recreatiezone Kust	KT - max 3 jaar	240.000,00 €	Middel	Gemeente	
Bereikbaarheid	Nieuw fiets- en ruiterspad realiseren tussen de kust en de Moeren	Recreatiezone De Moeren	KT - max 3 jaar	0,00 €	Middel	Gemeente	Europa

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Bereikbaarheid	Autoluw maken fietsroute Smekaertstraat, zodat deze gebruikt kan worden als recreatieve route	Andere Belgische-Franse grens	MLT - 3 tot 6 jaar	0,00 €	Middel	Gemeente	
Bereikbaarheid	De Pannelaan wordt ingericht als lokale weg type II na de aanleg van de omleidingsweg.	Wegsegment De Pannelaan	LT - meer dan 6 jaar	0,00 €	Middel	Gemeente	
Bereikbaarheid	Nieuwe parkings toegevoegen aan parkeerplan	Andere Parkings	KT - max 3 jaar	7.500,00 €	Middel	Gemeente	
Bereikbaarheid	Verhogen van de capaciteit van de parking Keesjesdreef.	Andere Parking Keesjesdreef	MLT - 3 tot 6 jaar	6.000.000,00 €	Middel	Gemeente	
Bereikbaarheid	De huidige parking van Plopsaland verhuist naar gebied tussen De Pannelaan en oostelijke omleidingsweg na aanleg omleidingsweg	Recreatiezone Plopsaland	LT - meer dan 6 jaar	0,00 €	Hoog	Plopsaland	MOW - AWV Gemeente

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Bereikbaarheid	Drie Vijvers wordt ontsloten via de Duinhoekstraat waarbij een nieuwe toegangsweg moet aangelegd worden in de vorm van een tweesporenpad en een groene parking	Recreatiezone Drie Vijvers	MLT - 3 tot 6 jaar	0,00 €	Middel	Gemeente	ANB
Bereikbaarheid	Smekaertstraat selecteren als lokale weg type III en hierbij gepaard het autoverkeer weren op deze straat.	Wegsegment Smekaertstraat	MLT - 3 tot 6 jaar	0,00 €	Middel	Gemeente	
Bereikbaarheid	De Duinhoekstraat wordt gecategoriseerd als een lokale weg type II en wordt heringericht (zie andere acties Duinhoekstraat)	Wegsegment Duinhoekstraat	KT - max 3 jaar	0,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
Toegankelijkheid	Aanleg van een oost-west duinenringpad	Recreatiezone Houtsaegerduinen	KT - max 3 jaar	0,00 €	Middel	ANB	Gemeente
Toegankelijkheid	Artiestenpad verhard met waterdoorlatende materialen of half verharding en verbod instellen voor bromfietzers	Andere Artiestenpad	KT - max 3 jaar	138.000,00 €	Middel	Gemeente	

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Toegankelijkheid	De doorsteek van het zwembad naar de Blauwe Distelweg half verhard en instellen verbod bromfietsen.	Andere doorseek zwembad - Blauwe Distelweg	KT - max 3 jaar	48.000,00 €	Middel	Gemeente	
Toegankelijkheid	Openstellen van een noord-zuid duinenringpad op de grens van Houtsaegerduinen.	Recreatiezone Houtsaegerduinen	KT - max 3 jaar	0,00 €	Middel	ANB	Gemeente
Toegankelijkheid	Het Stationsplein wordt ingericht als een volwaardig centrumplein.	Stationsbuurt Stationsplein	LT - meer dan 6 jaar	0,00 €	Middel	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Aanleg parallelweg langs spoorweg in het landbouwgebied	Gebiedsdekkend Landbouwgebied	MLT - 3 tot 6 jaar	0,00 €	Middel	NMBS	Gemeente
Verkeersleefbaarheid	Verlengen van het perron van het treinspoor naar het westen	Stationsbuurt Station De Panne	MLT - 3 tot 6 jaar	0,00 €	Middel	NMBS	
Verkeersleefbaarheid	Verminderen van de mogelijkheid om te parkeren in het centrum	Centrum De Panne	LT - meer dan 6 jaar	0,00 €	Middel	Gemeente	

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Verkeersleefbaarheid	Beschikbaar stellen van huurfietsen op de randparkings, betalend of gratis	Andere Parkings	KT - max 3 jaar	0,00 €	Middel	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Duinhoekstraat inrichten als zone 70 buiten bebouwde kom, als zone 50 binnen bebouwde kom	Wegsegment Duinhoekstraat	KT - max 3 jaar	10.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
Verkeersleefbaarheid	Nemen van circulatiemaatregelen op de landelijke wegen Noordhoekstraat – Oosthoekstraat - Burgweg door middel van traktorsluis thv kruispunt Burgweg - Klokhofstraat en afschaffen van de overweg Noordhoekstraat (OW 118)	Gebiedsdekkend Landbouwgebied	MLT - 3 tot 6 jaar	7.000,00 €	Middel	Gemeente	Infrabel

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Verkeersleefbaarheid	Het smalle deel van de Stationsstraat tussen de kerk en de spoorweg krijgt een erfachtige aanleg aansluitend bij Kerkplein, waarbij het plein na de aanleg van de omleidingsweg verhoogd wordt aangelegd tot in de Stationsstraat en zo kan fungeren als centru	Wegsegment Stationsstraat	LT - meer dan 6 jaar	0,00 €	Middel	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Herinrichting woonwijken De Panne als autoluwe landschapskamers (Dumontwijk, de woonwijk langs Ollevierlaan, ...)	Wijk De Panne	MLT - 3 tot 6 jaar	0,00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Het dubbelrichtingsfietspad op Dijk te Adinkerke wordt geaccentueerd ter hoogte van de kruispunten.	Wegsegment Dijk	KT - max 3 jaar	3.000,00 €	Middel	Gemeente	MOW - AWV
Verkeersveiligheid	Uitvoeren studie verkeersveiligheid scholen.	Schoolbuurt De Panne en Adinkerke	KT - max 3 jaar	0,00 €	Middel	Gemeente	MOW - AWV

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Verkeersveiligheid	Bewegwijzeren alternatieve fietsroute voor Veurnestraat via de Kasteelstraat en de Poststraat naar de Zeelaan.	Wegsegment Veurnestraat	KT - max 3 jaar	1.500,00 €	Middel	Gemeente	MOW - AWV
Verkeersveiligheid	Het eenrichtingssysteem in de woonwijk Brouwersstraat, Ambachtstraat moet geëvalueerd worden	Wijk Brouwersstraat, Ambachtstraat	KT - max 3 jaar	0,00 €	Middel	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Nieuwe oostelijke omleidingsweg aanleggen rond Adinkerke	Centrum Adinkerke	LT - meer dan 6 jaar	0,00 €	Hoog	MOW - AWV	VVM - De Lijn Gemeente
Verkeersveiligheid	Afbakenen van Pr. Albertlaan als zone 50-straat	Wegsegment Prins Albertlaan	KT - max 3 jaar	10.000,00 €	Middel	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Inrichten van een zone 30 ter hoogte van het kerkplein	Centrum De Panne	LT - meer dan 6 jaar	0,00 €	Middel	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Inrichten van landbouwgebied ten oosten van de N34 als zone 50-gebied	Gebiedsdekkend Landbouwgebied	KT - max 3 jaar	10.000,00 €	Middel	Gemeente	

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Verkeersveiligheid	Woonstraten ten zuiden van de Markt tussen Zeelaan en Keesjesdreef krijgen het statuut van zone 30	Wijk ten zuiden van de markt	KT - max 3 jaar	10.000,00 €	Middel	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Inrichten van verblijfsgebied in Adinkerke als zone 30	Centrum Adinkerke	MLT - 3 tot 6 jaar	0,00 €	Middel	Gemeente	

Takenprogramma per initiatiefnemer

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
ANB	Gemeente	Aanleg van een oost-west duinenringpad	Recreatiezone Houtsaegerduinen	Toegankelijkheid	KT - max 3 jaar	0,00 €	Middel
ANB	Gemeente	Openstellen van een noord-zuid duinenringpad op de grens van Houtsaegerduinen.	Recreatiezone Houtsaegerduinen	Toegankelijkheid	KT - max 3 jaar	0,00 €	Middel
Gemeente		Afbakenen van Pr. Albertlaan als zone 50-straat	Wegsegment Prins Albertlaan	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	10.000,00 €	Middel
Gemeente		Artiestenpad verhard met waterdoorlatende materialen of half verharding en verbod instellen voor bromfietzers	Andere Artiestenpad	Toegankelijkheid	KT - max 3 jaar	138.000,00 €	Middel
Gemeente		Autoluw maken fietsroute Smekaertstraat, zodat deze gebruikt kan worden als recreatieve route	Andere Belgische-Franse grens	Bereikbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0,00 €	Middel
Gemeente		Beschikbaar stellen van huurfietsen op de randparkings, betalend of gratis	Andere Parkings	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar	0,00 €	Middel

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Gemeente		De doorsteek van het zwembad naar de Blauwe Distelweg half verhard en instellen verbod bromfietsen.	Andere doorseek zwembad - Blauwe Distelweg	Toegankelijkheid	KT - max 3 jaar	48.000,00 €	Middel
Gemeente		De Pannelaan wordt ingericht als lokale weg type II na de aanleg van de omleidingsweg.	Wegsegment De Pannelaan	Bereikbaarheid	LT - meer dan 6 jaar	0,00 €	Middel
Gemeente		Fietspaden aanleggen langs kanaal in functie van ontsluiting jachthaven.	Wegsegment langs kanaal	Bereikbaarheid	LT - meer dan 6 jaar	0,00 €	Middel
Gemeente		Herinrichting woonwijken De Panne als autoluwe landschapskamers (Dumontwijk, de woonwijk langs Ollevierlaan, ...)	Wijk De Panne	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0,00 €	Hoog
Gemeente		Het eenrichtingssysteem in de woonwijk Brouwersstraat, Ambachtstraat moet geëvalueerd worden	Wijk Brouwersstraat, Ambachtstraat	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0,00 €	Middel

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Gemeente		Het smalle deel van de Stationsstraat tussen de kerk en de spoorweg krijgt een erfachtige aanleg aansluitend bij Kerkplein, waarbij het plein na de aanleg van de omleidingsweg verhoogd wordt aangelegd tot in de Stationsstraat en zo kan fungeren als centru	Wegsegment Stationsstraat	Verkeersleefbaarheid	LT - meer dan 6 jaar	0,00 €	Middel
Gemeente		Het Stationsplein wordt ingericht als een volwaardig centrumplein.	Stationsbuurt Stationsplein	Toegankelijkheid	LT - meer dan 6 jaar	0,00 €	Middel
Gemeente		Inrichten van een zone 30 ter hoogte van het kerkplein	Centrum De Panne	Verkeersveiligheid	LT - meer dan 6 jaar	0,00 €	Middel
Gemeente		Inrichten van landbouwgebied ten oosten van de N34 als zone 50-gebied	Gebiedsdekkend Landbouwgebied	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	10.000,00 €	Middel
Gemeente		Inrichten van verblijfsgebied in Adinkerke als zone 30	Centrum Adinkerke	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0,00 €	Middel

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Gemeente		Nemen van maatregelen om sluipverkeer in de woonwijken van De Panne tegen te gaan (Omdraaien rijrichting in Barkenlaan tussen Marktlaan en Ollevierlaan. Tussen Ollevierlaan en Brouwersstraat invoeren eenrichtingsverkeer richting Ollevierlaan. Tussen de Ma	Wegsegment Marktlaan	Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	10.000,00 €	Middel
Gemeente		Nieuwe parkings toegevoegen aan parkeerplan	Andere Parkings	Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	7.500,00 €	Middel
Gemeente		Smekaertstraat selecteren als lokale weg type III en hierbij gepaard het autoverkeer weren op deze straat.	Wegsegment Smekaertstraat	Bereikbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0,00 €	Middel
Gemeente		Vanuit de N35 wordt in beide richtingen een volwaardige toegang voorzien tot de parking Keesjesdreef	Andere Parking Keesjesdreef	Bereikbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0,00 €	Middel
Gemeente		Verhogen van de capaciteit van de parking Keesjesdreef.	Andere Parking Keesjesdreef	Bereikbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar	6.000.000,00 €	Middel

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Gemeente		Verminderen van de mogelijkheid om te parkeren in het centrum	Centrum De Panne	Verkeersleefbaarheid	LT - meer dan 6 jaar	0,00 €	Middel
Gemeente		wandelpad Zeedijk door te trekken en doorsteken voorzien die uitmonden op de dijk	Recreatiezone Kust	Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	240.000,00 €	Middel
Gemeente		Woonstraten ten zuiden van de Markt tussen Zeelaan en Keesjesdreef krijgen het statuut van zone 30	Wijk ten zuiden van de markt	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	10.000,00 €	Middel
Gemeente	ANB	Drie Vijvers wordt ontsloten via de Duinhoekstraat waarbij een nieuwe toegangsweg moet aangelegd worden in de vorm van een tweesporenpad en een groene parking	Recreatiezone Drie Vijvers	Bereikbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0,00 €	Middel
Gemeente	Europa	Nieuw fiets- en ruiterspad realiseren tussen de kust en de Moeren	Recreatiezone De Moeren	Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	0,00 €	Middel

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Gemeente	Infrabel	Nemen van circulatiemaatregelen op de landelijke wegen Noordhoekstraat – Oosthoekstraat - Burgweg door middel van traktorsluis thv kruispunt Burgweg - Klokhofstraat en afschaffen van de overweg Noordhoekstraat (OW 118)	Gebiedsdekkend Landbouwgebied	Verkeersleefbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar	7.000,00 €	Middel
Gemeente	MOW - AWW	Aanleg Duinhoekstraat met fietspaden	Wegsegment Duinhoekstraat	Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	0,00 €	Hoog
Gemeente	MOW - AWW	Bewegwijzeren alternatieve fietsroute voor Veurnestraat via de Kasteelstraat en de Poststraat naar de Zeelaan.	Wegsegment Veurnestraat	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	1.500,00 €	Middel
Gemeente	MOW - AWW	De Duinhoekstraat wordt gecategoriseerd als een lokale weg type II en wordt heringericht (zie andere acties Duinhoekstraat)	Wegsegment Duinhoekstraat	Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	0,00 €	Hoog
Gemeente	MOW - AWW	Duinhoekstraat inrichten als zone 70 buiten bebouwde kom, als zone 50 binnen bebouwde kom	Wegsegment Duinhoekstraat	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar	10.000,00 €	Hoog

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Gemeente	MOW - AWV	Het dubbelrichtingsfietspad op Dijk te Adinkerke wordt geaccentueerd ter hoogte van de kruispunten.	Wegsegment Dijk	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	3.000,00 €	Middel
Gemeente	MOW - AWV	Uitvoeren studie verkeersveiligheid scholen.	Schoolbuurt De Panne en Adinkerke	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0,00 €	Middel
Gemeente	Veurne MOW - AWV Koksijde	Aanleg fietspaden De Panne - Veurne	Andere De Panne - Koksijde - Veurne	Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	0,00 €	Hoog
MOW - AWV	VVM - De Lijn	aanleg omleidingsweg rond Adinkerke	Centrum Adinkerke	Bereikbaarheid	LT - meer dan 6 jaar	0,00 €	Hoog
MOW - AWV	VVM - De Lijn Gemeente	Nieuwe oostelijke omleidingsweg aanleggen rond Adinkerke	Centrum Adinkerke	Verkeersveiligheid	LT - meer dan 6 jaar	0,00 €	Hoog
NMBS		Verlengen van het perron van het treinspoor naar het westen	Stationsbuurt Station De Panne	Verkeersleefbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0,00 €	Middel

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
NMBS	Gemeente	Aanleg parallelweg langs spoorweg in het landbouwgebied	Gebiedsdekkend Landbouwgebied	Verkeersleefbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0,00 €	Middel
Plopsaland	MOW - AWV Gemeente	De huidige parking van Plopsaland verhuist naar gebied tussen De Pannelaan en oostelijke omleidingsweg na aanleg omleidingsweg	Recreatiezone Plopsaland	Bereikbaarheid	LT - meer dan 6 jaar	0,00 €	Hoog

9.1 / MODULES

Concrete afspraken met betrekking tot de realisatie van een project, waarbij verschillende partners betrokken zijn, worden gemaakt in de vorm van een koepelmodule. In de koepelmodule staat wie de ondertekenende partijen zijn, en welke modules bij de koepelmodule horen. Met betrekking tot de realisatie van het mobiliteitsplan kunnen volgende modules opgenomen worden:

Af te sluiten modules	Te realiseren project
Module 1: Ondersteuning van strategische planningsactiviteiten	
Module 2: Aanleg van rond- en verbindingswegen	
Module 3: Herinrichting van doortochten	
Module 4: Subsidiëring van wegverlichting langs gewestwegen	
Module 7: Informatieverschaffing over het openbaar vervoer	
Module 8: Aanleg vrijliggende tram- en busbanen	
Module 9: Verhoging openbaarvervoeraanbod	
Module 10: Subsidiëring en herinrichting van schoolomgevingen	
Module 11: Aanleg van nieuwe verbindende fietspaden langs gewestwegen	
Module 12: Subsidiëring van nieuwe afzonderlijke verbindende fietspaden langs gemeentewegen	
Module 13: Subsidiëring van nieuwe verbindende fietspaden langs gewestwegen	Fietspaden Duinhoekstraat Fietspaden De Panne - Veurne
Module 14: Aansluiting van commerciële activiteiten	
Module 15: Subsidiëring van flankerende maatregelen	
Module 16: Herinrichting van wegvakken die niet als doortocht kunnen beschouwd worden	
Module 17: Wegverlichting langs gewestwegen	
Module 18: Herinrichting van kruispunten en oversteekplaatsen	
Module 19: Streefbeelden, of de ondersteuning van strategische planningsactiviteiten voor een gewestweg met bovenlokale of regionale verbindingfunctie	

10 / AANPASSINGEN ANDERE BELEIDSPLANNEN

Het mobiliteitsplan suggereert een aanpassing van hogere of andere beleidsplannen. We geven een overzicht:

A / PROVINCIAAL STRUCTUURPLAN WEST-VLAANDEREN

Wat de verbinding E40 – De Panne betreft, stelt de gemeente aan de provincie voor om de N35 als secundaire weg type I te selecteren tussen Veurne en de N396. Indien ervoor gekozen wordt om de omleidingsweg aan te leggen, verandert de doortocht van Adinkerke (Stationsstraat en gedeelte De Pannelaan) van categorisering naar lokale weg type II.

B / GEMEENTELIJKE RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Bij de herziening van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan zal het mobiliteitsplan gebruikt worden als onderlegger voor de wegcategorisering, het fietsroutenetwerk en de openbaarvervoerstructuur.

C / RUP DUMONTWIJK

De visie van het mobiliteitsplan en de resultaten van het in opmaak zijnde verkeerscirculatieplan voor de Dumontwijk moeten hierin opgenomen worden.

D / RUP PLOPSALAND

De nieuwe ontsluitingsstructuur van de parking te Plopsaland moet aangepast worden in het ruimtelijk uitvoeringsplan.

E / RUP DE TUSSENRUIMTE

Wanneer er aandacht gaat naar de ontsluiting van de verschillende gebieden in 'De Tussenruimte' dienen de visies uit het mobiliteitsplan overgenomen te worden.

F / RUP DE PANNE OOST (DE PANNE)

Dit ruimtelijk uitvoeringsplan kan verder bouwen op de ontsluiting en circulatieprincipes uitgewerkt in dit mobiliteitsplan.

G / FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK

Het mobiliteitsplan voorziet ook aanpassingen aan het provinciaal fietsroutenetwerk.

- Nieuwe functionele route langs Belgisch-Franse grens.
- Fiets- & ruiterpad tussen Moeren en kust.
- Smekaertstraat – Burgweg als oost-westfietsas.

11 / VERDERE EVALUATIE VAN HET MOBILITEITSPLAN

Om het beleidsplan verder op te volgen, dient een monitoring of meetsysteem opgezet te worden dat de mobiliteitsontwikkelingen volgens een vaste systematiek registreert. De essentie van deze evaluatie is de terugkoppeling tussen: de knelpunten; de doelstellingen; de resultaten van het beleidsplan en de effecten van haar acties.

- Via een parkeerduurstudie kan het parkeerbeleid op regelmatige basis geëvalueerd worden.
- Via een verkeersleefbaarheidsonderzoek kan het effect van de omleidingsweg en de circulatiemaatregelen in Adinkerke geëvalueerd worden.
- Systematisch tellen van intensiteiten in de woonkamers van De Panne.

BIJLAGE

Verslag openbaar onderzoek

PROCES-VERBAAL VAN SLUITING VAN EEN OPENBAAR ONDERZOEK

ONTWERP VAN GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

Vandaag, 30 april 2011, om 17.00 uur

Wij, Burgemeester van de gemeente De Panne, afgevaardigd door het College van Burgemeester en Schepenen, en Secretaris van de gemeente De Panne, verklaren op hoger aangeduide datum en uur te zijn overgegaan tot sluiting van het openbaar onderzoek naar bezwaren nopens :

het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan.

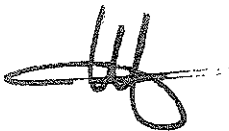
Na te hebben vastgesteld dat de vereiste ruchtbaarheid aan bedoeld openbaar onderzoek gegeven werd door :

- a) de gebruikelijke aankondiging door aanplakking, op de voorgeschreven plaatsen, van het bericht van openbaar onderzoek gedurende tenminste 30 dagen, namelijk van 1 april 2011 tot en met 30 april 2011
- b) ter inzage legging van het dossier op de gemeentelijke dienst Secretariaat
- c) publicatie in een regionale krant
- d) publicatie op de gemeentelijke website.

Wij hebben 1 bezwaar ontvangen : zie bijlage.

Geen andere bezwaren ontvangen hebbende, stellen wij van de verrichtingen proces-verbaal op, en sluiten dit op het uur, de dag, de maand en het jaar zoals hierboven vermeld, om te dienen en te gelden waar het behoort.

De Secretaris



Veerle Van Ackere



De Burgemeester



Robert Butsraen

BEZWAREN NAAR AANLEIDING VAN EEN OPENBAAR ONDERZOEK

ONTWERP VAN GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

1. Gemeentelijke jeugdtraad, Koningsplein 1, 8660 De Panne :

- Veurnestraat – Koninklijke Baan (tussen Kasteelstraat en rotonde Koningsplein)
- Prins Albertlaan
- Hoek Koninginnelaan – Nieuwpoortlaan
- Kruispunt Veurnestraat – Koksijdeweg
- Schoolomgevingen
- Rtonde Koningsplein
- Stationsstraat
- Kruispunt Stationsstraat – Dorpsstraat – Noordhoekstraat
- Noordhoekstraat
- Hoek Moeresteenweg – Dijk en hoek Garzebekeveldstraat – Dijk
- Smekaertstraat
- Doorsteek zwembad – Blauwe Distelweg
- Artiestenpad
- Lus rond de Houtsaegerduinen
- Doorsteek Kerkstraat – Duinhoekstraat
- Doorsteek Stationsstraat – Eggaardstraat, Hof Van Oye, nieuwe verkaveling, Cosijnmolen
- Voetgangers- en fietstunnel onder de N34 (tussen Kromfortstraat en Buizeleedstraat)
- Doorsteek Veurnestraat – Ambachtstraat
- Doorsteek Brouwersstraat – Ollevierlaan
- Communicatie en signalisatie wandel- en fietsroutes

1. Veurnestraat – Koninklijke Baan (tussen Kasteelstraat en rotonde Koningsplein)

- middenberm vanaf kruispunt met Zeelaan tot aan rotonde Koningsplein
- gesignaliseerde alternatieve fietsroute via Kasteelstraat, Poststraat, Zeelaan en Lindenlaan (met duidelijke en veilige oversteekplaats voor fietsers en voetgangers in de Zeelaan)

2. Prins Albertlaan

- bloembakken
- fietssuggestiestroken

3. Hoek Koninginnelaan – Nieuwpoortlaan

- signalisatie in de Koninginnelaan om de automobilisten te waarschuwen voor het naderende fietspad
- oversteek voor fietsers in de Nieuwpoortlaan

4. Kruispunt Veurnestraat – Koksijdeweg

- oversteekplaatsen voor fietsers
- verkeerslichten met fietsopstelvak

5. Schoolomgevingen

- schoolomgevingen opnemen in een octopusplan (met aankoop straatmeubilair)

6. Rtonde Koningsplein

- betere signalisatie om de automobilisten te waarschuwen voor zwakke weggebruikers

7. Stationsstraat

- doorsteken realiseren naar Hof van Oye, Eggaardstraat, Mariënhovestraat, verkaveling Noordhoekstraat en Cosynmolen
- aanleg fietspaden na elimineren parkeerstrook

8. Kruispunt Stationsstraat – Dorpsstraat – Noordhoekstraat

- verkeerslichten

9. Noordhoekstraat

- verkeersdrempels om de 500m
- heraanleg van de straat met apart fietspad en plaatsen van verlichting langs de volledige weg
- Artiestenpad verhard

10. Hoek Moeresteenweg – Dijk en hoek Garzebekeveldstraat – Dijk

- grotere verkeersborden en bflash waarschuwingslicht
- schilderen van waarschuwingstekens op het fietspad

11. Smekaertstraat

- verkeersremmers om de 500m
- fietssuggestiestroken

12. Doorsteek zwembad – Blauwe Distelweg

- | |
|-----------------|
| - pad verharden |
|-----------------|

13. Artiestedpad (zie punt 9)

14. Lus rond de Houtsaegerduinen

- | |
|---|
| - duinenpad tussen Keesjesdreef en Nieuwpoortlaan |
| - fiets- en wandelpad tussen Noorddreef en Keesjesdreef |

15. Doorsteek Kerkstraat – Duinhoekstraat

- | |
|---|
| - doorsteek realiseren voor fietsers (terrein IWVA openstellen en stuk verharden tussen bestaande betonnen weg en Duinhoekstraat) |
|---|

16. Doorsteek Stationsstraat – Eggaardstraat, Hof Van Oye, nieuwe verkaveling, Cosijnmolen (zie punt 7)

17. Voetgangers- en fietstunnel onder de N34 (tussen Kromfortstraat en Buizeleedstraat)

- | |
|----------|
| - tunnel |
|----------|

18. Doorsteek Veurnestraat – Ambachtstraat

- | |
|---|
| - pad opwaarderen (asfaltlaag herstellen en het pad reinigen) |
| - signalisatie |

19. Doorsteek Brouwersstraat – Ollevierlaan

- | |
|---|
| - doorgang maken in muur tussen oude rijkswachtkazerne en garagecomplex Flora |
| - signalisatie |

20. Communicatie en signalisatie wandel- en fietsroutes

- | |
|---|
| - opmaak plan dat alle veilige fiets- en wandelroutes in kaart brengt |
| - signalisatie van deze routes |
| - opmaak communicatieplan om dit netwerk te promoten |