

Inhoud

1	ONDERZOEK	5
1.1	RUIMTELIJKE CONTEXT	6
1.1.1	<i>Ruimtelijke structuur</i>	6
1.1.2	<i>Ruimtelijke Plannen</i>	7
1.1.2.1	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)	7
1.1.2.2	Ontwerp Provinciaal ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (ontwerp PRS-WV)	7
1.1.3	<i>Ruimtelijke ontwikkelingen</i>	9
1.1.3.1	Wonen	9
1.1.3.2	Bedrijvigheid	10
1.1.3.3	Toerisme / recreatie	10
1.1.4	<i>Verkeersgenererende activiteiten (figuur S.1.2)</i>	11
1.2	ANALYSE VERVOERSVRAAG	14
1.2.1	<i>Gezinnen versus mobiliteit</i>	14
1.2.2	<i>Woon-werkverkeer</i>	14
1.2.3	<i>Woon-schoolverkeer</i>	20
1.3	ANALYSE VERKEERSNETWERKEN EN GEBRUIK	24
1.3.1	<i>Wegennetwerk</i>	24
1.3.1.1	Uitrusting van het wegennet (figuur S.1.3)	24
1.3.1.2	Verkeersintensiteiten	26
1.3.2	<i>Fietsnetwerk</i>	28
1.3.3	<i>Openbaar vervoer (figuur S.1.6)</i>	29
1.3.3.1	NMBS	29
1.3.3.2	DE LIJN	30
1.3.3.2.1	Kusttram	30
1.3.3.2.2	Bussen	31
1.3.3.2.3	Bedieningsniveau (figuur S.1.7)	33
1.3.3.3	Grensoverschrijdend openbaar vervoer	33
1.4	VERKEERSVEILIGHEID EN -LEEFBAARHEID	34
1.4.1	<i>Verkeersongevallen</i>	34
1.4.1.1	NIS-statistieken (1994 - 1998)	34
1.4.1.2	Ongevallen GIS 1996 - 1998	34
1.4.2	<i>Verkeersleefbaarheid</i>	35
1.5	PARKEERBELEID	36
1.5.1	<i>Parkeeronderzoek van 1986</i>	36
1.5.2	<i>Huidig parkeeronderzoek</i>	36
1.5.3	<i>Conclusie</i>	38
2	PROBLEEMFORMULERING	39
2.1	RUIMTELIJKE PROBLEEMVELDEN	40
2.1.1	<i>Wonen</i>	40
2.1.2	<i>Bedrijvigheid</i>	40
2.1.3	<i>Toerisme</i>	40
2.2	PROBLEMEN PER MODUS	40
2.2.1	<i>Autoverkeer</i>	40
2.2.2	<i>Openbaar vervoer</i>	41
2.2.3	<i>Fietsverkeer</i>	41
2.3	PROBLEEMVELDEN VERKEERSVEILIGHEID EN -LEEFBAARHEID	41
2.3.1	<i>Sluipverkeer</i>	41
2.3.2	<i>Verkeersveiligheid en -leefbaarheid in verblijfsgebieden</i>	41
2.3.3	<i>Onveilige kruispunten</i>	41
2.3.4	<i>Verkeersveiligheid schoolomgeving</i>	42

3	TRENDSCENARIO	43
3.1	INLEIDING	44
3.2	RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	44
3.2.1	<i>Wonen</i>	44
3.2.2	<i>Bedrijvigheid</i>	46
3.2.3	<i>Toerisme</i>	46
3.3	VERKEERSNETWERKEN	47
3.3.1	<i>Visie</i>	47
3.3.1.1	Gewenste autoverkeerstructuur	47
3.3.1.2	Verblijfsgebieden en snelheidsregimes	48
3.3.1.3	Fietsroutenetwerk	49
3.3.1.4	Openbaarvervoerplan	49
3.3.2	<i>Maatregelen per modus</i>	49
3.3.2.1	Auto- en vrachtverkeer	49
3.3.2.2	Fietsverkeer	50
3.4	FLANKERENDE MAATREGELEN	50
3.4.1	<i>Signalisatie</i>	50
3.4.2	<i>Handhaving</i>	50
4	SCENARIO'S DUURZAME MOBILITEIT	51
4.1	ALGEMEEN	52
4.1.1	<i>Ruimtelijke ontwikkelingen in het perspectief van een duurzaam mobiliteitsbeleid</i>	52
4.1.2	<i>Ontwikkelingen voor verkeersnetwerken per modus</i>	53
4.1.2.1	Personen- en vrachtwagens	53
4.1.2.2	Fietsen	54
4.1.2.3	Voetgangers	55
4.1.2.4	Openbaar en collectief vervoer	55
4.2	MOGELIJKE DUURZAME SCENARIO'S	56
4.2.1	<i>Duurzaam scenario 1 : Gemeente toegankelijk via één invalsweg</i>	56
4.2.1.1	Ruimtelijke ontwikkelingen (figuur S.4.1)	57
4.2.1.1.1	Wonen	57
4.2.1.1.2	Bedrijvigheid	58
4.2.1.1.3	Toerisme	58
4.2.1.2	Visie en maatregelen m.b.t. de verkeersstructuur per modus	59
4.2.1.2.1	Auto- en vrachtverkeer	59
4.2.1.2.2	Fietsverkeer	64
4.2.1.2.3	Voetgangersverkeer	65
4.2.1.2.4	Openbaar vervoer	65
4.2.1.3	Flankerende maatregelen	66
4.2.1.3.1	Signalisatie	66
4.2.1.3.2	Handhaving	67
4.2.1.3.3	Sensibilisatie	67
4.2.1.3.4	Informatie	67
4.2.1.3.5	Onderhoud	67
4.2.1.3.6	Tarifiering	67
4.2.2	<i>Duurzaam scenario 2 : Gemeente waarin het autoverkeer beheerst wordt</i>	67
4.2.2.1	Ruimtelijke ontwikkelingen	68
4.2.2.2	Visie en maatregelen m.b.t. de verkeersstructuur per modus	68
4.2.2.2.1	Auto- en vrachtverkeer	68
4.2.2.2.2	Fietsverkeer	72
4.2.2.2.3	Voetgangersverkeer	74
4.2.2.2.4	Openbaar vervoer	75
4.2.2.3	Flankerende maatregelen	76

4.2.2.3.1	Signalisatie	76
4.2.2.3.2	Handhaving	76
4.2.2.3.3	Sensibilisatie	76
4.2.2.3.4	Informatie	77
4.2.2.3.5	Onderhoud	77
4.2.2.3.6	Tarifiering	77
5	SYNTHESENOTA	79
5.1	INHOUDELIJKE SYNTHESE VAN DE SCENARIO'S	80
5.1.1	<i>Trendscenario</i>	80
5.1.2	<i>Duurzame scenario's</i>	80
5.2	EVALUATIE SCENARIO'S	81
5.2.1	<i>Ruimtelijke ontwikkelingen</i>	81
5.2.2	<i>Verkeersontwikkelingen auto- en vrachtverkeer</i>	81
5.2.3	<i>Ontwikkelingen fietsverkeer</i>	81
5.2.4	<i>Ontwikkelingen openbaar vervoer</i>	82
5.2.5	<i>Verkeersveiligheid</i>	82
5.2.6	<i>Verkeersleefbaarheid en verblijfskwaliteit</i>	82
5.2.7	<i>Flankerende maatregelen</i>	83
5.3	PUNTEN VAN CONSENSUS EN AFWIJKENDE VISIES OVER DE SCENARIO'S	83
6	FIGUREN	85
7	VERSLAGEN	87

1 Onderzoek

1.1 Ruimtelijke context

1.1.1 Ruimtelijke structuur

Regionaal niveau (figuur S.1.1)

De kustgemeente De Panne ligt in de uithoek van Vlaanderen, begrensd door de zee en Frankrijk. De Panne bevindt zich binnen het stedelijk netwerk “de kust” en behoort, samen met Koksijde en Nieuwpoort, tot de Westkust. In de omgeving vormt Veurne een kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau die de stedelijke functies (o.a. werkgelegenheid, onderwijs) voor de Panne opvangt.

De Panne is op provinciaal niveau geselecteerd als structuurondersteunend kusthoofddorp en Adinkerke als woonkern.

De Panne wordt ontsloten via de N34 over Adinkerke en de N35 over Veurne naar de A18/E40. Deze toegangswegen sluiten aan op de Kustbaan die parallel loopt met de zeedijk. De andere toegangen tot de gemeente lopen ongeveer evenwijdig met de kustlijn: westwaarts de N39 en N386 als verbinding met Frankrijk waartussen de spoorweg en het kanaal loopt en oostwaarts de N396 als lokale verbinding met Koksijde-Dorp.

De economie binnen De Panne bestaat voornamelijk uit primaire en tertiaire activiteiten en is sterk geënt op het toerisme. Het pretpark Plopsaland is de grootste troef voor de gemeente De Panne.

Gemeentelijk niveau (figuur S.1.2)

De bebouwde ruimte van De Panne ligt ingebed in een grensoverschrijdend waardevol natuurgebied: de staatsreservaten “De Westhoek” en “Houtsaeger”, Calmeynbos en het gemeentelijk reservaat “Oosthoek”. De deelgemeente Adinkerke bevindt zich in het achterliggende poldergebied en wordt doorsneden door het kanaal Duinkerke-Veurne. Het polderlandschap is een zeer open gebied met hier en daar sporadisch verspreide bebouwing. Deze gebouwen houden vnl. een agrarische functie in, slechts een gedeelte hiervan is omgevormd tot kleine tavernes. Grootschalige serrebedrijven zijn binnen De Panne niet aanwezig, met uitzondering van het serrecomplex aan de Duinhoekstraat.

De toeristische groei van De Panne begon met de inplanting van de Dumontwijk. Het huidige centrum grenst aan dit waardevolle patrimonium. De hoogbouwzone langs de Zeedijk en Duinkerkelaan-Nieuwpoortlaan vormt een gesloten wand, die in het westen begrensd wordt door het staatsnatuureservaat De Westhoek en in het oosten door de camping Zeepark. De Westhoekverkaveling, dé zone voor tweede verblijven, heeft echter een lage dichtheid. Adinkerke is daarentegen een netwerk van straten met rijbebouwing. Slechts 25 % van de bevolking van de gemeente De Panne (9.855 in 1998) woont in de deelgemeente Adinkerke.

De bedrijvigheid in de gemeente De Panne bestaat hoofdzakelijk uit primaire en tertiaire activiteiten. Adinkerke is vooral gekenmerkt door een akkerbouwcultuur en de bedrijvigheid in het centrum van De Panne is vooral gericht op het toerisme. De economische bedrijvigheid is geconcentreerd in de kernen en langs de invalswegen komende uit Frankrijk, Koksijde en Veurne. De verbinding tussen Adinkerke en De Panne, in relatie met de spoorweg en de bereikbaarheid vanuit Frankrijk, hebben ertoe geleid dat toeristische attracties en verblijfsaccommodaties zich gevestigd hebben langs het spoor en in de stationsomgeving (ten noorden van de kern van Adinkerke). Veurne, waar de bedrijvigheid in hoofdzaak op de voedingssector is gericht, vormt een belangrijke afzetmarkt voor de plaatselijke landbouwbedrijven.

In de Panne zijn nog enkele vrije grote duingebieden gevrijwaard (o.a. De Westhoek, De Houtsaegherduinen, de Oosthoekduinen). Binnen het poldergebied zijn nog 2 landschapselementen te onderscheiden, namelijk De Moeren en de Oudlandpolders. De

Moeren hebben zich kunnen ontwikkelen als een sterk landbouwgebied dat in hoofdzaak gekenmerkt wordt door een grootschalig landschap waarin kaarsrechte wegen, sloten en grote hoeven beelddragende elementen zijn. De Oudlandpolders zijn eveneens een uitgesproken landbouwgebied maar worden voornamelijk gekenmerkt door een sterk kronkelend wegenpatroon.

Evolutie bevolking

Tussen 1986 en 1994 kent de gemeente De Panne een stijgende verloop van de bevolking (+ 549). De twee daaropvolgende jaren heeft men een stagnatie, maar sinds 1996 neemt het aantal inwoners te De Panne af (- 262). Verspreid over de deelgemeenten betekent dit dat in De Panne de laatste 10 jaar een negatieve groei vastgesteld is en in Adinkerke een sterke groei.

1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
9.422	9.487	9.555	9.619	9.720	9.786	9.811	9.909	9.971	9.980	9.989	9.868	9.764	9.727

De deelgemeente De Panne kampt met een duidelijke verouderde bevolking en de trend van vergrijzing zet er zich voort. In Adinkerke is het verouderingsproces min of meer stabiel gebleven.

De evolutie van het aantal private gezinnen vertoont sinds 1988 een constant stijgende tendens, met uitzondering van de laatste jaren.

1.1.2 Ruimtelijke Plannen

De ruimtelijke plannen die vermeld zijn in de oriëntatienota (mei 1997) kunnen aangevuld worden.

Op 23 september 1997 werd het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen door de Vlaamse Regering vastgelegd.

Inmiddels werd het Ontwerp Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen goedgekeurd door de provincieraad en is het openbaar onderzoek op 20 december 2000 afgerond.

1.1.2.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

De elementen van het ruimtelijk beleid op Vlaams niveau bepalend voor de gemeente De Panne zijn reeds vermeld in de oriëntatienota.

Wat betreft de lijninfrastructuur wordt het volgende toegevoegd. Door het Vlaams Gewest dient er onderzocht te worden of de te verlengen en te herwaardenen IJzeren Rijn via Duinkerke - De Panne - Gent - Antwerpen in aanmerking komt als hoofdspoorwegverbinding voor personenvervoer.

1.1.2.2 Ontwerp Provinciaal ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (ontwerp PRS-WV)

De visie en doelstellingen, geformuleerd in het RSV, worden overgenomen en uitgewerkt in het ontwerp PRS-WV, rekening houdend met de gebiedsspecifieke eigenheid van de provincie West-Vlaanderen. De visie over de ruimtelijke ontwikkelingen in West-Vlaanderen die ontwikkeld wordt in het ontwerp PRS-WV gaat uit van de ruimtelijke verscheidenheid in de provincie. Deze verscheidenheid moet behouden blijven en worden versterkt. De ruimtelijke ontwikkelingen baseren zich op een kwalitatieve ondersteuning van de karakteristieken van de West-Vlaamse deelruimten.

In het RSV behoort De Panne tot het stedelijk netwerk Kust met een toeristische-recreatieve ontwikkeling. Op basis van de bestaande ruimtelijke structuur worden er deelruimten gedefinieerd in het ontwerp PRS. De Panne is gelegen deels in de Kustruimte, met name de Westkustruimte en deels in de westelijke polders.

- Waterwegen

Het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke is geselecteerd als een secundaire waterweg. Ze vervult slechts occasioneel een functie als drager van goederenvervoer. De functie in het kader van waterhuishouding blijft echter belangrijk, terwijl de functies recreatie en natuurontwikkeling snel in belang toenemen.

- Spoorwegen en openbaar vervoer

In De Panne hebben de spoorlijn 73 Gent - De Panne en de Kusttram een belangrijke rol in het regionale openbare vervoer. Het regionale spoorwegennet functioneert immers als toevoer naar het hoofdspoorwegennet via de hoofdstations en als verbindend net voor regionale verplaatsingen. De tramlijn verbindt alle badplaatsen aan de kust en wordt gevoed vanuit het binnenland door verschillende takken van de spoorweg.

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

1.1.3 Ruimtelijke ontwikkelingen

1.1.3.1 Wonen

In oktober 2000 werd de woonbehoeftestudie voor De Panne afgerond door de WVI.

Behoefte

Twee punten van de bevolkings- en gezinsprognoses zijn belangrijk bij het bepalen van de woonbehoefte voor de volgende jaren :

- Stijging van het aantal gezinnen : Er wordt verwacht dat er van nu (1999) tot 2007 nog zo'n 180 gezinnen zullen bijkomen, of ongeveer 20 gezinnen per jaar.
- Veroudering van de bevolking : de veroudering kan gevolgen met zich meebrengen inzake het gewenste comfort van de bestaande woningen.

In het voorstel van Ontwerp Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan werden 550 woongelegenheden toebedeeld aan De Panne voor de periode 1991-2007, waarvan reeds 52% is gerealiseerd. Voor de periode 1999-2007 zijn er dus nog 264 woongelegenheden voorzien.

Aanbod

In de toeristische zone van De Panne kennen de bouwgronden een dergelijk hoog prijsniveau dat ze niet meer bereikbaar zijn voor de autochtone bevolking. Rekening houdend met deze beperking en de realisatiegraad betreft het aanbod:

Langs uitgeruste wegen

	De Panne	Adinkerke
Leegstaande woningen	22	4
Goedgekeurde verkavelingen in uitvoering	17	148 ¹
Vrijliggende percelen	23	37 ²
Project sociale woningbouw	23	
Totaal	85	189

Langs niet uitgeruste weg

BPA Oosthoek-Noord : woonuitbreidingsgebied, capaciteit 15 woningen
BPA Noordhoekstraat : woongebied, capaciteit 113 woningen
Woongebied, aansluitend bij verkaveling Veldstraat-Duinkerkekeiweg (1,8 ha)
Woonuitbreidingsgebied tussen spoorweg en kanaal (20 ha)

¹ Verkaveling Kerkweg/Heldenweg in de dorpskern van Adinkerke

² o.a. verkaveling Veldstraat/Duinkerkekeiweg/Achterveldwijk

Beleidsvisie

- De gemeente De Panne wenst de woonbehoefte te diversifiëren naar de volgende doelgroepen
 - Sociale huurappartementen in De Panne
 - Sociale woningen en/of kavels in De Panne en Adinkerke
 - Huur en koopwoningen in de sociale sector
 - Kavels in de vrije sector.
- Conform de visie van het RSV en het ontwerp PRS is het wenselijk de groei in hoofdzaak te lokaliseren in de deelgemeente De Panne, opgesplitst volgens de verhouding van het aantal inwoners.
- De mogelijkheden binnen De Panne dienen optimaal benut te worden, bij gebrek aan ruimtelijke mogelijkheden in de kusthoofddorp wordt geopteerd meer mogelijkheden te creëren in de woonkern Adinkerke.
- Om de sociale verdringing te kunnen ondervangen in de eigen gemeente, wenst het bestuur tevens alternatieven te bieden aan realisaties in de sociale sector.

Confrontatie beleidsvisie met vraag en aanbod

			De Panne (75%)	Adinkerke (25%)
Behoefte	Sociale sector		47	17
	Vrije sector		151	49
Aanbod	Sociale sector			
		huurappartementen	23	Geen aanbod op vandaag
		BPA Oosthoek huurwoningen	15	
		Totaal	38	
	Vrije sector	Tekort*	9	26 (17+9)
		leegstand	22	4
		in goedgekeurde verk.	17	148
		langs uitgeruste wegen	23	37
		Totaal	62	189
		Tekort*	89	-51 (49+89-189)

* De tekorten binnen de deelgemeente De Panne dienen in Adinkerke te worden opgevangen

Prioriteiten

De behoefte voor de vrije sector kan opgevangen worden binnen de deelgemeente Adinkerke. Met betrekking tot de sociale sector dient er ruimte gecreëerd te worden voor 26 woningen, wat overeenkomt met 1,5 ha. Mogelijkheden hiervoor zijn het woongebied in de Noordhoekstraat (voorontwerp BPA) en in het woongebied nabij de verkaveling Veldstraat-Duinkerkekeiweg. Gezien de nabijheid van voorzieningen zoals school, handel en diensten,... geniet de Noordhoekstraat als locatie de voorkeur.

1.1.3.2 Bedrijvigheid

In Adinkerke centrum zijn verscheidene tabakswinkels geconcentreerd en ze blijven aangroeien. Deze winkels hebben een beeldbepalende uitstraling, en is eerder storend. Op 20-1-2000 werd in de gemeenteraad beslist een sluitingsuur op te leggen van 22 uur tot 6 uur.

1.1.3.3 Toerisme / recreatie

Het Garzebeekveld en het geheel van het Westhoekreservaat, Calmeynbos en Oosthoek worden in het ontwerp PRS geselecteerd als openluchtrecreatieve domeinen op provinciaal vlak.

Eind april 2000 opende het pretpark Plopsaland zijn deuren. Tijdens de zomermaanden worden dagelijks shows (o.a. Gert en Samson, Betsy-show) opgevoerd. In de nabije toekomst zullen twee zalen gebouwd worden ook andere avondvoorstellingen kunnen gehouden worden.

Door de VLM is het natuurinrichtingsproject "Oosthoekduinen" opgestart, waar natuur en recreatie in evenwicht gebracht worden. In deze zone is het Vlaams Bezoekerscentrum "De Nachtegaal" gevestigd. De officiële opening wordt voorzien in juli 2001.

1.1.4 Verkeersgenererende activiteiten (figuur S.1.2)

SCHOLEN

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de scholen in De Panne.

De Panne :	Verenigingsstraat	Gemeenschapsschool	kleuter	83 lln
			lager	146 lln
	St. Elisabetlaan	Koninklijk Technisch Atheneum	secundair	268 lln
	Veurnestraat	Gesubs. Vrije Kleuterafdeling	kleuter	26 lln
	Koninklijke Baan	Immaculata Basisschool	kleuter	132 lln
			lager	183 lln
			secundair	479 lln
	Duinenstraat	Lagere- en kleuterschool	kleuter	34 lln
			lager	76 lln
	Meeuwenlaan			lln
Adinkerke :	Dorpsstraat	Gemeentelijke Basisschool	kleuter	83 lln
			lager	133 lln
	Kloosterweg	Vrije Basisschool	kleuter	25 lln
			lager	47 lln
	Totaal :			

Vanaf 1 september 2000 is de kleuterafdeling van het Immaculata Instituut exclusief in de Duinenlaan georganiseerd. De basisschool situeert zich enkel nog in de gebouwen aan de Koninklijke Baan.

In de scholen is een kleine enquête gehouden, die verder beschreven wordt in punt 1.2.3.

BEDRIJVIGHEID

In de gemeente De Panne zijn weinig of geen economische bedrijven. De enkele ambachtelijke bedrijven, zoals bv. Starflam Cailliau, bevinden zich vooral in Adinkerke en langs de Veurnestraat Zij genereren slechts een beperkte verkeerslast.

Momenteel zijn er 24 tabakszaken en 3 benzinestations gevestigd in de deelgemeente Adinkerke. Daar de verkochte tabak er tot viermaal goedkoper is dan in Engeland zijn het voornamelijk Engelsen die er zich komen bevoorraden. Dergelijke winkels worden ook uitgebaat door Engelsen. De brandstof is er ook goedkoper dan in het buitenland. De vele vrachtwagens veroorzaken veel hinder in de woonkern. De voornaamste problemen zijn :

- hoge verkeersintensiteiten en onveilige verkeerssituatie in de woonkern
- geluidsoverlast door nachtopeningsuren
- architecturale verstoring van de omgeving
- bepaalde ernstige vormen van criminaliteit

Recent werd door het gemeentebestuur een sluitingsuur opgelegd van 22 uur tot 6 uur.

TOERISME

De Panne is hoofdzakelijk gericht op het toerisme. Daarbij dient aandacht besteed aan recreatie, natuureservaten en verblijfsaccommodaties.

▪ Recreatie

Het pretpark Plopsaland ter vervanging van voormalig Meli-pretpark in Adinkerke opende zijn deuren op zaterdag 29 april 2000. In 2000 konden maximaal 10.000 mensen per dag het park bezoeken. Momenteel worden de shows (o.a. Gert en Samson) opgevoerd in een tent (600 plaatsen). Uiteindelijk wordt op korte termijn in het complex een theaterzaal gebouwd met een capaciteit van 2.000 mensen. Het concept van de zaal is multifunctioneel. Tijdens het zomerseizoen zullen er meerdere shows opgevoerd worden, waardoor de ontvangstcapaciteit van het park zal kunnen toenemen tot maximaal 12.000 bezoekers per dag. Congressen, seminars en allerlei evenementen kunnen daarentegen georganiseerd worden tijdens het laagseizoen. Hierdoor zal de periode van commerciële activiteit van het park uitgebreid worden. Het pretpark is gunstig gelegen:

- op loopafstand van het NMBS-station;
- stophalte van tram De Panne - Knokke-Heist;
- gemakkelijk bereikbaar vanaf hoofdwegennet (A18).

De publiciteit van het park speelt in om bezoekers te stimuleren het openbaar vervoer te gebruiken, door bijvoorbeeld gecombineerde tickets te promoten (trein + inkom Plopsaland).

's Avonds worden, indien noodzakelijk, extra treinen ingeschakeld. Bij De Lijn geldt het principe: toegangsticket betalen en rit met kusttram gratis (heen en terug).

Plopsaland heeft zijn eigen parkeerfaciliteiten aan beide zijden van De Pannelaan. Maar momenteel wordt de P&R-parking ook bezet door de bezoekers van het park. Plopsaland vraagt tevens een bijkomende parking (700 plaatsen). Eenmaal deze parking in gebruik is (gepland dit jaar), wenst Plopsaland de parking aan de overzijde van De Pannelaan enkel te benutten voor het personeel. Alle parkings voor de bezoekers, met een totale capaciteit van 200 wagens, worden toegankelijk via het rondpunt. Momenteel wordt de P&R-parking ook gebruikt door bezoekers van Plopsaland.

Momenteel worden problemen ervaren op topdagen met stilstaand verkeer op de A18 tot gevolg. Ter hoogte van de overweg van de trein op de N34 wordt het verkeer een eerste keer opgehouden. De overweg is gedurende langere tijd gesloten doordat langere treinstellen het station binnenkomen en het uitstappen in meerdere keren gebeurt. Een tweede oponthoud wordt veroorzaakt ter hoogte van de trambedding.

Het park zal volgens Plopsaland een grotere aantrekkingskracht krijgen bij de Nederlandse bevolking daar Studio 100 zijn activiteiten uitbreidt naar Nederland. Hierdoor zal een behoefte ontstaan aan logement in de nabijheid van het park. Plopsaland denkt aan een capaciteit van 100 à 150 kamers. Maar dit project is nog in volle voorbereiding. Voor hen is het terrein ten noorden van de spoorweg en ten oosten van de De Pannelaan de optimale locatie vanuit economische perspectief. Vanuit ruimtelijk oogpunt wordt deze locatie afgeraden mits het open gebied hierdoor verstoort wordt die enigszins een waardevol karakter heeft. Op het gewestplan is deze zone echter ingekleurd als zone voor dagrecreatie.

Op lange termijn streeft Plopsaland naar een bezoekersaantal van 1.000.000 op jaarbasis. Daartoe zal het park meer activiteiten organiseren in het laagseizoen en zal een uitbreiding van het park nodig zijn om de dagcapaciteit op te trekken tot 17.000 bezoekers. Er wordt voorgesteld de terreinen aan te snijden ten westen van het Kruislanggeleed.

De officiële opening van het Vlaamse Bezoekerscentrum "De Nachtegaal" is voorzien in juli 2001. De Nachtegaal kan uitgroeien tot een belangrijk aantrekkingspunt voor natuurliefhebbers, toeristen en scholieren, waar ze kennis kunnen maken met de ontstaansgeschiedenis van de Vlaamse Kustvlakte, de Vlaamse Banken, het onderwatermilieu, de fauna en flora van de duinen, Er wordt verwacht dat de meeste bezoekers met bussen zullen komen. Jaarlijks worden een 100.000 bezoekers verwacht.

Het natuureducatief centrum is goed bereikbaar met de fiets, met de auto en met het openbaar vervoer. Enkel de aansluiting op de Kerkstraat (N34) is niet optimaal door het conflict met tram, fietsers en voetgangers.

▪ **Natuurreservaten**

Op grondgebied De Panne zijn de volgende natuurgebieden gesitueerd:

- Staatsreservaat "Houtsaeger"
- Staatsreservaat "De Westhoek"
- Calmeynbos
- Gemeentelijk reservaat "Oosthoek"
- Natuurreservaat "Cabourgduinen"

De reservaten "Houtsaeger" en "Cabourgduinen" zijn niet toegankelijk voor het publiek. In functie van de wandelrecreatie zal een wandelpad gerealiseerd worden langsheen het reservaat "Houtsaeger", maar het domein blijft ontoegankelijk.

De andere natuurgebieden zijn toegankelijk vanop een viertal plaatsen. Vele wandelaars vangen hun tocht aan vanuit de Olmendreef. De auto's stonden bijgevolg geparkeerd langs de groene dreef. De mobiliteitseffecten van de individuele bezoekers zijn echter minimaal.

In 1999 is het natuurinrichtingproject "Oosthoekduinen" opgestart met de bedoeling de recreatie meer in evenwicht te brengen met de functie natuur. De recreatie zal gekanaliseerd worden.

▪ **Verblijfsaccommodaties**

De Panne beschikt over 30 hotels, die in hoofdzaak geconcentreerd zijn langs de Duinkerkelaan en Nieuwpoortlaan en onmiddellijke omgeving. Deze hotels beschikken samen over 731 kamers.

De campings en vakantiedorpen in De Panne zijn naast de appartementen ook ideaal voor gezinsvakanties.

Accommodatie	Locatie	Logies
<i>Adinkerke</i>		
Camping Weekend	Duinhoekstraat (grens)	172 percelen
Camping Ter Hoeve	Duinhoekstraat	317 percelen
Camping Kindervreugde	Langgeleedstraat	56 percelen
Vakantiedorp Duinendaele	Duinhoekstraat	294 vakantiewoningen
Vakantiedorp Duinhoek	Duinhoekstraat	149 vakantiewoningen
<i>De Panne</i>		
Camping Zeepark	Nieuwpoortlaan	780 percelen
Camping Greenpark	Veurnestraat	270 percelen

Voor de jeugdvakanties zijn 770 bedden beschikbaar.

SPORT

Het sportcentrum met indoor en outdoor faciliteiten (voetbalterreinen, tennis, basketbal, volleybal, badminton, handbal, tafeltennis, minivoetbal, overdekt zwembad) is buiten de kern van De Panne gesitueerd in de Oosthoek.

Het domein is vlot bereikbaar met het openbaar vervoer, de auto en de fiets. Er is een ruime parking (78 parkeerplaatsen) en 105 parkeerplaatsen in de aanpalende Sportlaan die alle bezoekers kan opvangen. Er ontstaat geen overdruk.

In het domein "De Drie Vijvers" is een manège gelegen. De meeste bezoekers komen met de fiets. Er worden ook veel truckers waargenomen. In de maanden juli en augustus wordt veel meer verkeer vastgesteld.

1.2 Analyse vervoersvraag

1.2.1 Gezinnen versus mobiliteit

De volkstelling van 1991 geeft cijfers over het bezit van vervoermiddelen per gezin en per statistische sector. Interessant is na te gaan hoeveel gezinnen niet over een fiets beschikken en hoeveel gezinnen niet over een auto beschikken.

Voor de ganse gemeente betrof dit 1380 gezinnen zonder fiets (32,3 % van de gezinnen) en 1363 gezinnen zonder auto (31,97 % van de gezinnen). De deelgemeente Adinkerke is het meest mobiel. Slechts 163 gezinnen beschikken niet over een fiets (17 %) en 229 gezinnen hebben geen auto (23 %). Adinkerke is aangewezen op de deelgemeente De Panne wat betreft de meeste voorzieningen.

1.2.2 Woon-werkverkeer

VOLKSTELLING 1991 (NIS)

In een eerste tabel wordt een globaal overzicht gegeven van de in- en uitgaande pendel voor woon- werkverkeer in De Panne op basis van de gegevens van de Volkstelling van 1991.

Tabel 1: Overzicht in- en uitgaande woon- werkpandel, NIS, 1991.

Uitgaande pendel			Ingaande pendel		
	abs.	%		abs.	%
De Panne	1145	44,2	De Panne	1145	57,8
Veurne	515	19,9	Veurne	144	7,3
Koksijde	304	11,7	Koksijde	357	18
Nieuwpoort	68	2,6	Nieuwpoort	44	2,2
Oostende	80	3,1	Alveringem	33	1,7
Regio Oostende	26	1	Oostende	28	1,4
Regio Brugge	82	3,2	Regio Oostende	54	2,7
Regio Diksmuide	46	1,8	Regio Brugge	22	1,1
Regio Ieper	39	1,5	Regio Diksmuide	69	3,5
Frankrijk	51	1,9	Regio Ieper	31	1,6
Andere	235	9,1	Andere	55	2,7
Totaal	2591	100,0	Totaal	1982	100,0

Bron: NIS, Volkstelling 1991.

Bijna de helft van de werkende bevolking (44,2 %) vindt werk in de eigen gemeente. De overige 55,7 % moet zich verplaatsen: o.m. naar Veurne (19,9 %), Koksijde (11,7 %), Nieuwpoort (2,6 %), Oostende en omgeving (4,1 %) en regio Diksmuide (1,8 %).

Bij de ingaande pendel vertegenwoordigt de werkende bevolking van De Panne 57,8 % van het aantal tewerkstellingsplaatsen. De overige 42,2 % zijn afkomstig van o.m. de regio Veurne (29,2 %), regio Oostende (4,1 %) en regio Diksmuide (3,5 %). Vanuit de verder gelegen regio's komt slechts 5,4 % van de ingaande pendel.

Uit de volkstelling is tevens bekend welk vervoermiddel wordt gebruikt:

Tabel 2: Vervoermiddelenkeuze uitgaande woon- werkpandel, NIS, 1991.

Naar:	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
Veurne	6	6	79	347	16	2	60	516	480	2	33	515
Koksijde	2	1	18	181	20	4	68	294	279	1	24	304
Nieuwpoort			4	50	10		3	67	64		4	68
Regio Oostende		1	8	81	10		6	106	100	1	5	106
Regio Diksmuide	2	2	3	40	1		1	49	44	1	1	46
Regio Brugge	6	9	6	51	6		6	74	75	1	6	82
Andere	49	10	17	210	30		17	343	281	11	33	325
Totaal abs.	65	29	135	960	93	6	161	1449	1323	17	106	1446
Totaal %	4,4	2	9,2	65,5	6,3	0,4	11			1,2		

A: trein / B: ingericht door werkgever / C: auto (passagier) / D: auto (bestuurder) / E: bus, tram, metro / F: motor, scooter / G: fiets, bromfiets / H: totaal aangewende vervoersmiddelen / I: totaal betrokken gebruiker / J: geen (enkel te voet) / K: onbekend / L: totale bevolking die zich verplaatst.

De auto is het belangrijkste vervoermiddel om zich te verplaatsen naar om het even welke gemeente: 65,5 % is zelf bestuurder en 9,2 % is passagier. 11 % van de inwoners van De Panne gaan met de fiets naar het werk in nabijgelegen gemeenten, met de nadruk op Koksijde en Veurne, en 6,3 % met de bus of de tram. De trein scoort laag, maar wordt veel gebruikt door mensen die naar Brussel gaan werken.

Tabel 3: Vervoermiddelenkeuze ingaande woon- werkpand, NIS, 1991.

Van:	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
Veurne	6	1	4	100	6	1	22	140	134		10	144
Koksijde	2		33	228	24	2	70	359	330	5	22	357
Nieuwpoort			2	31	8		2	43	37	1	6	44
Alveringem				29				29	29		4	33
Regio Oostende		4	3	63	10		1	81	78		4	82
Regio Diksmuide	14		3	52	8		1	78	68		1	69
Andere	10	1	5	78	7		5	103	93	5	10	108
Totaal abs.	32	6	50	581	63	3	101	836	769	11	57	837
Totaal %	3,8	0,7	5,9	68,6	7,4	0,3	11,9			1,3		

A: trein / B: ingericht door werkgever / C: auto (passagier) / D: auto (bestuurder) / E: bus, tram, metro / F: motor, scooter / G: fiets, bromfiets / H: totaal aangewende vervoersmiddelen / I: totaal betrokken gebruiker / J: geen (enkel te voet) / K: onbekend / L: totale bevolking die zich verplaatst.

De mensen die naar De Panne komen werken verkiezen dus in grote meerderheid de auto, enerzijds als bestuurder (68,6 %) en anderzijds als passagier (5,9 %). Dan volgen de fiets (11,9 %), de bus/tram (7,4 %) en de trein (3,8 %). De fiets wordt het meest gebruikt in de relatie Koksijde - De Panne. De bus of tram wordt vooral gebruikt vanuit Koksijde en de regio Oostende. Vanuit Diksmuide en verdere regio's scoort de trein ook relatief goed. Georganiseerd vervoer door de werkgever is heel zwak (0,7 %).

Tabel 4: Vervoermiddelenkeuze woon- werkpand binnen de eigen gemeente, NIS 1991.

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
abs.	6	9	57	326	15	3	398	814	773	269	103	1145
%	0,6	0,8	5,3	30,1	1,4	0,3	36,7			24,8		

A: trein / B: ingericht door werkgever / C: auto (passagier) / D: auto (bestuurder) / E: bus, tram, metro / F: motor, scooter / G: fiets, bromfiets / H: totaal aangewende vervoersmiddelen / I: totaal betrokken gebruiker / J: geen (enkel te voet) / K: onbekend / L: totale bevolking die zich verplaatst.

Binnen de eigen gemeente is de fiets het belangrijkste vervoermiddel (33,6 %), onmiddellijk gevolgd door de auto (27,6 %) en het te voet gaan (22,7 %). Het gebruik van het openbaar vervoer (bus, tram en trein) is marginaal (1,9 %).

ENQUÊTE WOON-WERKVERKEER (1998)

Door het gemeentebestuur werd een enquête georganiseerd onder werknemers in bedrijven/handelszaken met minstens 5 werknemers met de bedoeling te peilen naar de herkomst van de werknemers en naar hun verplaatsingsgedrag.

Er dient opgemerkt dat het aantal ontvangen enquêteformulieren veel kleiner is dan het aantal tewerkgestelden.

Situering van de tewerkstellingsplaatsen (op 388 correct ingevulde formulieren)

	Abs.	%
Brouwersstraat	1	0,25
Depot	1	0,25
Dorpsstraat	22	5,67
Duinenstraat	2	0,51
E. d'Arripelaan	7	1,80
Garzebekeveldstraat	1	0,25
Kerkstraat	2	0,51
Kloosterweg	5	1,28
Koninklijke Baan	52	13,5
Loskaai	23	5,92
Meeuwenlaan	3	0,77
Moeresteenweg	1	0,25
Ollevierlaan	2	0,51
Oostduinenstraat	1	0,25
De Pannelaan	63	16,23
Rodestraat	3	0,77
Sint-Elisabethlaan	67	17,26
Sportlaan	11	2,84
Verenigingstraat	18	4,64
Zeelaan	71	18,30
Zonnebloemweg	16	4,12

Herkomst van de werknemers (ingaande pendel)

Eigen gemeente :		216	55,24 %
Buurgemeenten :	Veurne	32	8.18 %
	Koksijde		
Regio's :	Brussel	1	0.26 %
	Brugge	4	1.02 %
	Oostende	27	6.90 %
	Veurne	42	10.74 %
	Roeselare-Tielt	3	0.76 %
	Ieper	7	1.79 %
	Frankrijk	3	0.76 %
	Gent	4	1.02 %

Verplaatsingswijze binnen de eigen gemeente

Auto	Carpooling	Bus Tram	Fiets Bromfiets	Te voet	Totaal
62	18	3	95	39	217
28,6 %	8,29 %	1,38 %	43,78 %	17,97 %	100 %

In de eigen gemeente verplaatst bijna 45 % van de werknemers zich met de fiets naar het werk. 36,89 % doet dit met een privéwage, waarvan 28,6 % alleen in de wage zit en 8,29 % met anderen in de wage naar het werk komen. Soms wordt de wage geruild met de fiets bij goed weer. 17,97 % gaat te voet naar het werk. Het openbaar vervoer scoort zeer laag met 1,38 %.

Verplaatsingswijze vanuit de andere gemeenten

Auto	Carpooling	Bus Tram	Fiets Bromfiets	Te voet	Totaal
119	15	11	18	0	163
73 %	9,2 %	6,8 %	11 %	0 %	100 %

Werknemers afkomstig uit andere gemeenten pendelen in hoofdzaak met de eigen wagen (70,8 %). Ruim 9 % doet aan carpooling terwijl 6,55 % met de bus, tram of trein komt. Echter 10,7 % fietst naar het werk.

Bespreking

216 respondenten (55,24 %) wonen in de Panne terwijl 21,48 % in een buurgemeente woont. Van de 23,25 % resterende personen woont 10,74 % in de regio Veurne en 6,90 % in de regio Oostende. De overige respondenten komen uit verder gelegen regio's.

21 mensen hebben geen vervoersafstand opgegeven.

136 mensen wonen op 2 km of minder van hun werkplaats.

82 mensen wonen tussen de 3 km en de 5 km afstand van hun werkplaats.

65 mensen wonen tussen de 6 km en de 10 km afstand van hun werkplaats.

26 mensen wonen tussen de 11 km en de 20 km afstand van hun werkplaats.

45 mensen wonen tussen de 21 km en de 50 km afstand van hun werkplaats.

11 mensen wonen tussen de 51 km en de 100 km afstand van hun werkplaats.

2 mensen wonen tussen de 101 km en de 120 km afstand van hun werkplaats.

Over het gebruik van het aangewende vervoermiddel is men over het algemeen tevreden. 136 mensen geven geen appreciatie op over de door hun gebruikte vervoerswijze binnen de eigen gemeente.

Het gebruik van de eigen wagen wordt als zeer positief ervaren:	zeer tevreden	86 %
	eerder tevreden	27 %
	eerder ontevreden	4 %
	zeer ontevreden	1 %

De carpoolers die de enquête beantwoord hebben (heel beperkt) zijn eerder tevreden tot zeer tevreden over deze vervoerwijze. De medereizigers zijn collega's, de rest zijn eigen kinderen en familieleden. De respondent rijdt meestal zelf.

De autogebruikers zien als voornaamste problemen:	files onderweg	32 %
	kosten van het autogebruik	45 %
	veiligheidsproblemen	4 %
	onbetrouwbare aankomst uur	5 %
	wegeniswerken	5 %
	problemen in gezinsverband	5 %

Obstakels om aan carpooling te doen:	andere activiteiten voor en na het werk	22,4 %
	carpooling vergt veel omwegen	2,19 %
	niemand kennen om te carpoolen	28,42 %
	onregelmatige werkuren hebben	36,06 %

De bereidheid om anderen mee te nemen in de wagen lijkt eerder beperkt of werd niet vermeld. 8 personen willen dit zeker doen, 6 personen waarschijnlijk wel. 2 willen waarschijnlijk niemand meenemen, terwijl 1 persoon zeker niet iemand zal meenemen.

De gebruikers van het openbaar vervoer zijn:	zeer tevreden	1
	eerder tevreden	7
	eerder ontevreden	1
	zeer ontevreden	2

Toch worden de volgende opmerkingen geformuleerd:

- Bij het gebruik van de trein gecombineerd met de bus, is er een slechte aansluiting te Adinkerke naar De Panne en omgekeerd.
- Onbetrouwbaarheid over het aankomstuur.

Velen verkiezen het openbaar vervoer niet omwille van volgende redenen (175 geen antwoord gegeven) :

afstand te kort	4	1,85 %
andere activiteiten	26	12,04 %
onregelmatige uren	2	0,92 %
geen goede verbinding	73	33,79 %
halte te ver	19	8,79 %
reistijd te lang	70	32,41 %
te duur	7	3,24 %
te veel vertragingen	4	1,85 %
wagen nodig voor het werk	11	5,09 %

Welke is de bereidheid tot het gebruik van het openbaar vervoer bij het wegvallen van de gesignaleerde problemen :

zeker	22	11 %
waarschijnlijk wel	73	26,5 %
waarschijnlijk niet	76	38 %
zeker niet	49	24,5 %

103 fietsers hebben gereageerd op de enquête, maar weinigen hebben gereageerd op de bijkomende vragen (slechts 19).

De tevredenheid over de fiets is zeer groot:	zeer tevreden	11	57,9 %
	eerder tevreden	6	31,58 %
	eerder ontevreden	1	5,26 %
	zeer ontevreden	1	5,26 %

De belangrijkste opmerkingen gaan over:	moeilijkheden met stalling fiets	5	4,85 %
	problemen in gezinsverband	3	2,91 %
	verkeersveiligheid	7	6,70 %

Velen zijn niet bereid met de fiets naar het werk te gaan omwille van :

te grote afstand	53 %
geen veilige fietsroutes naar werk	8,2 %
hoge snelheid auto's	1 %
geen stalling op het werk	2,2 %
geen fiets	1 %
geen douches / kleedruimtes op werk	6 %
wagen nodig voor werk	1 %

Algemeen dient opgemerkt dat de respons van carpoolers, busgebruikers en fietsers op de enquête uiterst beperkt was.

CONCLUSIE WOON-WERKVERKEER

Vergelijking met NIS-cijfers

Ingaande pendel

Vervoermiddel	VT 1991 837 personen	Enquête 1998 167 personen
Auto als bestuurder	68,6 %	71,25 %
Auto als passagier	5,9 %	8,98 %
Fiets	11,9 %	10,8 %
Bus	7,4 %	6,59 %

Verplaatsing binnen eigen gemeente

Vervoermiddel	VT 1991 1083 personen	Enquête 1998 216 personen
Auto als bestuurder	27,6 %	28,6 %
Auto als passagier	4,8 %	8,29 %
Fiets	33,6 %	43,78 %
Bus	1,3 %	1,38 %
Te voet	22,7 %	17,97 %

Bij de ingaande pendel vanuit andere gemeenten is het gebruik van de auto nog meer in belang toegenomen t.o.v. 1991 ten nadele van de fiets en de bus/tram. Ruim drievierden van de werknemers van buiten De Panne verplaatsen zich met de auto. Het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets is minimaal.

Binnen de eigen gemeente is een toename van 10 % t.o.v. 1991 vast te stellen wat betreft het gebruik van de fiets. Minder bewoners gaan te voet naar hun werk. Carpooling is nog altijd niet volledig ingeburgerd. De werknemers uit De Panne gebruiken in eerste instantie de fiets en daarna de eigen wagen.

Veel werknemers komen met de auto naar hun werk en zijn tevreden over hun vervoermiddel, ondanks de files en de hoge kosten van het autogebruik. De autogebruikers zijn van oordeel dat het openbaar vervoer onvoldoende aantrekkelijk is omdat er geen goede verbinding bestaat naar het werk, de reistijd te lang is, ze andere activiteiten hebben voor en na het werk, enz.. Comfort en onvoldoende info over het openbaar vervoer worden door weinig respondenten als een probleem ervaren. Weinigen zijn bereid om aan carpooling te doen. Onregelmatige uren en andere activiteiten hebben voor en na het werk vormen een obstakel. Autogebruikers vinden vooral de afstand te groot om met de fiets naar het werk te gaan. Onveilige fietsroutes, ontbreken van kleed- en douchefaciliteiten, wagen nodig hebben voor het werk bevorderen het fietsgebruik niet. Een aantal mensen ruilt de auto voor de fiets bij mooi weer.

1.2.3 Woon-schoolverkeer

VOLKSTELLING 1991 (NIS)

In een eerste tabel wordt een globaal overzicht gegeven de in- en uitgaande pendel voor woon-schoolverkeer in De Panne.

Tabel 1: Overzicht in- en uitgaande woon-schoolpendel, NIS 1991

Uitgaande pendel			Ingaande pendel		
	abs.	%		abs.	%
De Panne	672	50,7	De Panne	672	57,8
Veurne	305	23	Veurne	38	3,3
Koksijde	58	4,4	Koksijde	241	20,7
Nieuwpoort	6	0,5	Nieuwpoort	64	5,5
Regio Oostende	46	3,5	Regio Oostende	54	4,6
Regio Brugge	55	4,1	Regio Brugge	4	0,4
Andere	184	13,8	Andere	89	7,7
Totaal	1326	100,0	Totaal	1162	100,0

Bron : NIS, Volkstelling 1991

Ruim 57% van de ingaande pendel is afkomstig uit de eigen gemeente. Het overige deel komt hoofdzakelijk uit de buurgemeenten Veurne (20,7%) en Koksijde (3,3%), alsook Nieuwpoort (5,5%).

50,7% van de schoolgaande jeugd gaat in De Panne naar school. De overige 49,3% gaat in hoofdzaak naar de buurgemeente Veurne (23%) en de universiteitssteden Gent, Antwerpen, Brussel en Leuven.

Tabel 2: Vervoermiddelen uitgaande woon- schoolpendel, NIS, 1991.

Naar:	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
Veurne	13	33	75	4	95	2	121	343	284	3	18	305
Koksijde		18	19	2	8		8	55	52		6	58
Nieuwpoort		2	1		2		3	8	6			6
Regio Oostende		7	9	3	20		1	40	36	1	9	46
Regio Brugge	19		11	3	7		8	48	39	9	7	55
Andere	25	9	26	5	40		38	143	121	55	8	184
Totaal abs.	57	69	141	17	172	2	176	637	538	68	48	654
Totaal %	8,1	9,8	20	2,4	24,4	0,3	25			9,6		

A: trein / B: ingericht door werkgever / C: auto (passagier) / D: auto (bestuurder) / E: bus, tram, metro / F: motor, scooter / G: fiets, bromfiets / H: totaal aangewende vervoersmiddelen / I: totaal betrokken gebruiker / J: geen (enkel te voet) / K: onbekend / L: totale bevolking die zich verplaatst.

De schoolgaande jeugd uit De Panne verplaatst zich bij voorkeur met de fiets (25%) en de bus of tram (24,4%). Een vijfde wordt met de auto gebracht. Daarna volgen de schoolbus (9,8%) en de trein (8,1%). Er dient opgemerkt dat het te voet gaan als voor- of natransport bedoeld is. De fiets en bus wordt hoofdzakelijk gebruikt naar Veurne.

Tabel 3: Vervoermiddelenkeuze ingaand woon- schoolpendel, NIS, 1991

Van:	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
Veurne		1	10		14		18	43	35		3	38
Koksijde		31	50	6	59		133	279	222	1	18	241
Nieuwpoort		13	3	1	41		9	67	61		3	64
Regio Oostende		24	2		21		3	50	46	2	6	54
Regio Brugge	1				2			3	3		1	4
Andere	32		12	3	43		13	103	70	6	13	89
Totaal abs.	33	69	77	10	180		176	545	437	9	44	490
Totaal %	6	12,4	13,9	1,8	32,5		31,8			1,6		

A: trein / B: ingericht door werkgever / C: auto (passagier) / D: auto (bestuurder) / E: bus, tram, metro / F: motor, scooter / G: fiets, bromfiets / H: totaal aangewende vervoersmiddelen / I: totaal betrokken gebruiker / J: geen (enkel te voet) / K: onbekend / L: totale bevolking die zich verplaatst.

De bus of tram (32,5 %) en de fiets (31,8 %) worden in hoofdzaak gebruikt door de schoolgaande jeugd die naar De Panne komt. Evenveel leerlingen komen met de schoolbus (12,4 %) of worden met de auto gebracht (13,9 %). Het gebruik van de trein is marginaal, zeker vanuit de directe omgeving.

Vanuit Koksijde komen de meeste leerlingen met de fiets. De lijnbus en/of tram wordt vooral gebruikt vanuit Koksijde en Nieuwpoort

Tabel 4: Vervoermiddelenkeuze woon-schoolpendel binnen eigen gemeente, NIS, 1991

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
abs.		51	97	2	54		275	479	424	201	47	672
%		7,5	14,3	0,3	7,9		40,4			29,6		

A: trein / B: ingericht door werkgever / C: auto (passagier) / D: auto (bestuurder) / E: bus, tram, metro / F: motor, scooter / G: fiets, bromfiets / H: totaal aangewende vervoersmiddelen / I: totaal betrokken gebruiker / J: geen (enkel te voet) / K: onbekend / L: totale bevolking die zich verplaatst.

In de eigen gemeente gaat de meerderheid van de leerlingen met de fiets naar school (40,4 %), gevolgd door te voet (29,6 %), gebracht met de auto (14,3), bus/tram (7,9 %) en schoolbus (7,5 %).

ENQUÊTE WOON- SCHOOLVERKEER (2000)

In de scholen met de meeste leerlingen in De Panne en Adinkerke, zowel kleuterschool, lagere school en secundair onderwijs werd gevraagd een kleine enquête te houden naar de vervoerwijzekeuze, herkomst leerlingen en eventuele knelpunten tijdens het schooljaar 1999-2000.

De volgende scholen werden aangesproken in de steekproef: Immaculata Basisschool, Immaculata Instituut S.O. en Koninklijk Technisch Atheneum in De Panne en Gemeenteschool in Adinkerke. In totaal werden 1278 leerlingen ondervraagd.

Bij de andere scholen werd telefonisch geïnformeerd naar de knelpunten en het meest gebruikte vervoermiddel.

Hieronder volgt een overzicht van de vervoerwijzen en herkomst in de geënquêteerde scholen.

School / Vervoerwijze	auto	fiets	te voet	OV	schoolbus
Immaculata Basisschool	141	48	110	7	5
Immaculata Instituut S.O.	74	329	7	125	0
Koninklijk Technisch Atheneum	19	90	51	109	0
Gemeenteschool Adinkerke	77	29	94	10	6

School / Herkomst	De Panne	Adinkerke	Veurne	Koksijde	Andere
Immaculata Basisschool	228	9	7	20	11
Immaculata Instituut S.O.	77	22	73	171	144
Koninklijk Technisch Atheneum	58	26	34	67	84
Gemeenteschool Adinkerke	10	189	8	2	7

In Adinkerke gaan de meeste leerlingen te voet naar school (43,5 %). 87,5 % woont echter in Adinkerke. De school is centraal in het dorp gelegen. Toch wordt nog een groot deel van de leerlingen, vooral kleuters, gebracht met de auto (35,6 %). Door de hoge snelheden in de Dorpsstraat en onveilige kruispunten in de omgeving (bv. kruispunt Dorpsstraat-Stationsstraat)

is het gebruik van de fiets minimaal (13,4 %). Op de Dijk Adinkerke t.h.v. voetgangersbrug is de veiligheid minimaal, maar de gemeente voorziet er tijdens de aanvangs- en einduren van de school een gemachtigde opzichter.

De gemeenteschool wenst een geelgroen fluoriserend bord met "Suske en Wiske" in de Dorpsstraat zodat het naderen van een school duidelijker zichtbaar wordt.

In de Immaculata Basisschool in De Panne worden de leerlingen vooral met de auto gebracht (44,8 %) of komen te voet (34,9 %). Slechts een klein aandeel (15,2 %) fietst naar school, ondanks het feit dat 72 % in De Panne woont. De school is langs een gewestweg gelegen zodat het onveiligheidsgevoel overheerst. Het gebruik van het openbaar vervoer is beperkt (2,2 %), terwijl ruim 11 % van de leerlingen afkomstig is uit buurgemeenten.

Daar vanaf 1 september 2000 het kleuteronderwijs georganiseerd wordt in de Duinenstraat, zal dit een toename van het autoverkeer naar deze woonstraat veroorzaken.

In het Immaculata Instituut S.O. maakt het overgrote deel van de leerlingen gebruik van de fiets (68,7 %). 26,1 % van de leerlingen komen met de bus of tram naar school. De andere leerlingen worden in hoofdzaak met de auto gebracht. Het gebruik van het openbaar vervoer kan volgens de school verhoogd worden door een buslijn in te voeren vanuit Oostduinkerke-Dorp via Koksijde-Dorp naar De Panne, omdat ruim de helft van de leerlingen in Oostduinkerke en Koksijde wonen.

De fiets (33,6 %) en het openbaar vervoer (40,7 %) vormen bij de leerlingen van het Koninklijk Technisch Atheneum de belangrijkste vervoersmiddelen. Daarnaast komen nog 19 % van de leerlingen te voet naar school. Slechts 7 % wordt met de auto gebracht of rijdt zelf naar school. De leerlingen komen van overal.

De leerlingen van de Gemeenschapsschool worden vooral met de auto gebracht of komen te voet. Een vijftigtal leerlingen worden thuis afgehaald met de schoolbus. De andere komen met de fiets. Voor de schoolpoort vermindert de veiligheid doordat de ouders op het voetpad parkeren.

De school in de Veurnestraat (kleuterafdeling) ervaart geen echte knelpunten. De ouders zetten hun kinderen af aan de zij-ingang langs de Noordreef. Dit deel is evenwel niet verhard.

CONCLUSIE WOON-SCHOOLVERKEER

Vergelijking met NIS-cijfers (ingaande pendel).

Vervoermiddel	VT 1991 1234 leerlingen	Enquête 2000 1278 leerlingen
Schoolbus	9,7 %	0,9 %
Auto	15 %	24 %
Lijnbus	21,7 %	19,6 %
Fiets	36,5 %	38,8 %
Te voet	17 %	20,5 %

opm. : in VT kleuters niet meegerekend

Uit de cijfers blijkt het belang van de fiets in het schoolgaande verkeer in De Panne. Bijna 40 % van de scholieren doen hun verplaatsing van en naar school met de fiets. Er is een belangrijke verschuiving in de keuze tussen de auto en de schoolbus. Het gebruik van de schoolbus is marginaal geworden. Er dient opgemerkt dat de Gemeenschapsschool niet geënquêteerd is, waar het gebruik van de schoolbus toch belangrijk is.

Herkomst	VT 1991 1234 leerlingen	Enquête 2000 1278 leerlingen
De Panne	57 %	48 %
Veurne	20,7 %	9,5 %
Koksijde	3,3 %	20,3 %

opm. : in VT kleuters niet meegerekend

Wat de herkomst betreft, is er een duidelijke verschuiving tussen leerlingen afkomstig uit Veurne en Koksijde. Het grootste aandeel loopt school in zijn eigen gemeente. De leerlingen in de andere basisscholen, die niet geënquêteerd zijn, komen hoofdzakelijk uit De Panne, zodat dit percentage zal toenemen.

Afhankelijk van het type onderwijs, verschilt het vervoersbeeld bij de schoolgaande jeugd. Hoe jonger de leerlingen zijn, hoe meer leerlingen door hun ouders naar school gebracht worden met de auto. Bij het lager onderwijs lopen de leerlingen hoofdzakelijk school in hun eigen gemeente. De scholen zijn redelijk centraal gelegen in de centra, zodat een groot aandeel leerlingen te voet naar school gaan. Bij het secundair onderwijs neemt het belang van de fiets en het openbaar vervoer sterk toe en komen meer leerlingen uit de buurgemeenten.

1.3 Analyse verkeersnetwerken en gebruik

1.3.1 Wegennetwerk

1.3.1.1 Uitrusting van het wegennet (figuur S.1.3)

Bovenlokaal netwerk

A18

Het is een goed uitgeruste hoofdweg met een stijgend gebruik.

De Panne heeft één op- en afrittencomplex op haar grondgebied, namelijk ter hoogte van N34 te Adinkerke. De deelgemeente De Panne is ook bereikbaar via het toerittencomplex in Veurne ter hoogte van N8.

N 34

Deze weg verzorgt de verbinding Adinkerke - De Panne en verder naar de andere badsteden.

Stationsstraat - De Pannelaan

Ter hoogte van de Dijk Adinkerke is een rondpunt aangelegd, dat binnenkort aangepast wordt daar vrachtwagens er moeilijk kunnen draaien.

Ter hoogte van de brug is het profiel smaller en zijn er aanliggende, verhoogde fietsstroken. Vanaf de Dorpsstraat is de N34 recent heraangelegd. Tussen het station en de Duinhoekstraat heeft de weg een breder profiel; is goed uitgerust met verhoogde fietspaden en parkeerstroken aan beide zijden van de weg.

T. h.v. het station heerst er nog een onduidelijke situatie.

De P&R-parking en de Plopsaland-parking zijn gemakkelijk en veilig bereikbaar via het nieuwe rondpunt. Vòòr de ingang van Plopsaland is een sorteerstrook voor bussen die de parking willen oprijden. Bij de topdagen in Plopsaland werden op de autostrade files en stilstaand verkeer vastgesteld over een afstand van 4 à 5 km.

Kerkstraat

Dit gedeelte van de N34 doorkruist het Calmeynbos. Iedere weggebruiker heeft zijn eigen plaats op de weg. De tram rijdt in zijn eigen bedding naast de oostelijke zijde en scheidt de fietsers en auto's. Aan de andere zijde is een strook voor ruiters.

Net vòòr de kerk krijgt men een andere verkeerssituatie. De tram kruist de weg om in zijn eigen bedding op de middenberm zijn traject te vervolgen. De confrontatie wordt geregeld via lichten. Toch leidt dit soms tot een onduidelijke situatie.

Westhoeklaan

Dit gedeelte kent een ruim profiel. Beide rijrichtingen worden gescheiden door een brede middenberm met groen en tramsporen. De rijstroken zijn uitgerust met fietssuggestiestroken, ondanks de hoge intensiteiten. Nu en dan zijn er een paar parkeerhavens voorzien. De fietser wordt er volledig weggeduwd.

Het rondpunt aan de Esplanade is heraangelegd met verschillende kleinschalige materialen. De dwarse doorsteek van de tram met zwart-witte betonstraatstenen, bevordert de verkeersveiligheid niet. Aan de kant van de N35 zijn twee ventwegen voorzien, waar vaak misbruik van gemaakt wordt als doorgaande weg. In het ene gedeelte bieden paaltjes een oplossing.

Duinkerkeleen - Nieuwpoortlaan

Deze weg is volledig heraangelegd, zonder enige fietsvoorzieningen. Aan beide zijden zijn verhoogde parkeerstroken aangebracht (grijze betonstraatstenen). Tussen het Koning Albertplein en de Meeuwenlaan zijn enkel stroken voorzien voor laden en lossen tussen 7 en 11 uur. Maar velen houden geen rekening met dit reglement.

Ook hier wordt de fietser volledig weggedrukt tussen het wagen- en tramverkeer. De situatie is er voor het fietsverkeer bijzonder onveilig.

N35

Deze gewestweg vormt de verbinding tussen De Panne en Veurne. Deze weg verzorgt ook de ontsluiting van De Panne naar het binnenland (A18 - N8).

Veurne - N396

Van Veurne tot de Noordhoekstraat is de N35 matig uitgerust; smal profiel en twee aanliggende fietspaden. In het gedeelte naar de N396 vermindert de toegelaten snelheid, daar de bebouwing en sportterreinen naderen. De weg is redelijk goed uitgerust met twee vrijliggende fietspaden en een groene strook tussen rijweg en fietspad, alsook een middenberm afgewisseld door sorteerstroken.

N396 - Esplanade

Tot de Keesjesdreef liggen twee fietspaden die gescheiden zijn door parkeerstroken.

Tussen de Keesjesdreef en de Kasteelstraat worden het fietspad en parkeerstrook omgewisseld, daar men zich in de bebouwde kom bevindt. In de parkeerstrook zijn regelmatig bomen aangeplant. Vanaf de Kasteelstraat wordt het verkeer gemengd. Op het wegdek zijn parkeervakken geschilderd.

De Koninklijke Baan heeft een iets te breed profiel. In de omgeving van de Esplanade is een deel heraangelegd.

Het kruispunt met de Kerkstraat/Zeeaan is gedeeltelijk beveiligd met verkeerslichten ten voordele van overstekende voetganger, maar in de Kerkstraat staan geen verkeerslichten.

N396

Deze weg vormt de verbinding naar Koksijde-Dorp. De redelijk brede weg is uitgerust met 2 aanliggende fietspaden zonder voetpaden en parkeerstroken. De eerste 100 meter is vernieuwd bij de herinrichting van het kruispunt N35 - N396. Dit gedeelte heeft tevens een breder profiel, parkeervoorzieningen, en is uitgerust met een aanliggend en vrijliggend fietspad.

N39

Deze weg heeft zijn statuut van bovenlokale verbindingsweg verloren na ingebruikname van de A18. Momenteel is deze geselecteerd als verbindingsweg voor uitzonderlijk vervoer.

Op de Dijk te Adinkerke worden nog steeds grote intensiteiten waargenomen ten gevolge van de tabakszaken. Vrachtwagens draaien zich t.h.v. tankstations. Het wegdek is er bijgevolg in slechte staat en de verkeersveiligheid is er minimaal. Het straatbeeld is heel onduidelijk, zonder echte fietsvoorzieningen. De doortocht wordt binnenkort heraangelegd.

N386 (Duinhoekstraat)

Langs deze weg bevindt zich een aaneenschakeling van woningen, kampeerterreinen, vakantiedorpen, benzinestations, kleine handelszaken en recreatieve voorzieningen.

De weg is in slechte staat, heeft een smal profiel en is matig uitgerust (geen fietsvoorzieningen, gedeeltelijk een voetpad). In het eerste deel naar Adinkerke kunnen auto's zich parkeren (aangeduid met kasseien). De aanleg van fiets- en voetpaden is voorzien in 2002.

Lokale wegen

Zeelaan

De Zeelaan bakent samen met de Duinkerkelaan de Dumontwijk af. De Zeelaan is volledig aangelegd met kleinschalige materialen. De zijstraten sluiten aan volgens het erfprincipe. In het zuidelijk deel (t.o.v. Marktplaats), waar het profiel veel smaller is, zijn de parkeervakken geïntegreerd met het voetpad. Ten noorden van het Marktplaats krijgt men een breder profiel. De parkeerstroken zijn op het wegdek gemarkeerd. Over de volledige lengte heerst een betalend parkeerregime.

Het Marktplaatsplein is ook vernieuwd met een beperkte bovengrondse parking en een ondergronds garagecomplex.

Kasteelstraat

Eveneens heringericht met kleinschalige materialen.

Dumontwijk

De straten in de Dumontwijk zijn smal. Sommige straatjes zijn eveneens steil, waar enkel plaatselijk verkeer toegelaten is. In de straten palend aan de Duinkerkestraat zijn lijnen getrokken zodat auto's gedeeltelijk geparkeerd kunnen worden op de groenstroken en de rijweg. In de meeste straten geldt het éénrichtingsprincipe.

Kerkstraat

Eveneens heringericht. Verhoogde parkeerstroken. Fietssuggestiestroken.

Dorpsstraat - Smekaertstraat

Deze straat is recent heringericht, maar toch worden nog hoge snelheden bereikt. De veiligheid rond de gemeenteschool, alsook de algemene veiligheid laat te wensen over.

Noordhoekstraat

Deze weg is een sluikroute voor verkeer vanuit Adinkerke naar de sportterreinen in De Panne. Dit is een landelijke weg, waar geen fietspaden voorzien zijn. Maar veel fietsers maken gebruik van deze weg.

Dynastielaan

Deze weg heeft een ruim profiel, met een middenberm en talrijke parkeerplaatsen gemarkeerd met witte lijnen.

Moeresteenweg

Deze weg heeft een ruim profiel zonder enige orde en waarbij het verkeer gemengd is. Aan beide zijden van de weg mag geparkeerd worden. Aanpassingswerken zijn gewenst.

1.3.1.2 Verkeersintensiteiten

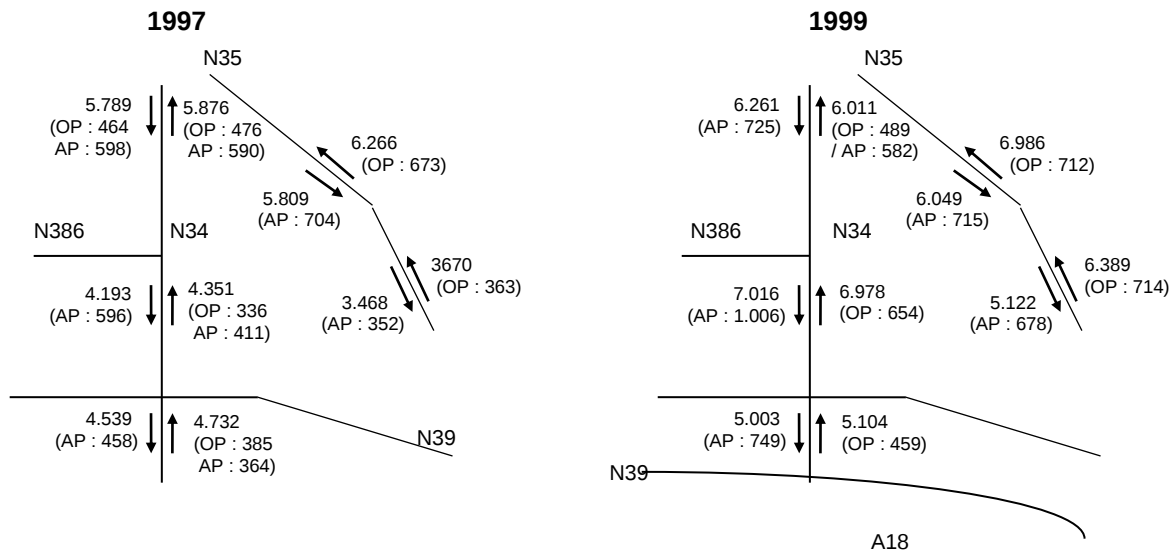
Door de Administratie Wegen en Infrastructuur West-Vlaanderen worden regelmatig automatische verkeerstellingen (gebruik makend van 'slangen') uitgevoerd op de gewestwegen, alsook op het grondgebied van De Panne, met name de N34, de N35, de N39, de N396 en de N386.

In bijlage wordt een overzicht gegeven van de tellingen in 1999 en in een vorig jaar: gemiddelden in de week en in het weekend. De positie van de telpunten is weergegeven op figuur S.1.4.

Algemeen blijkt uit de tellingen op de gewestwegen dat de daggemiddelden in de week lager liggen dan in het weekend. De intensiteiten tijdens de ochtend- en avondpieken in de week zijn eerder gelijklopend. Op de N39 daarentegen is de toevoer van het verkeer verspreid over de hele dag.

Op basis van de tellingen in 1997 en 1999 kan enerzijds een evolutie vastgesteld worden i.v.m. het gebruik van de N34 en N35 als ontsluiting van De Panne tijdens het weekend en anderzijds een evolutie van de verkeerslast op de Dijk Adinkerke (N39). Sinds 1998 is de A18 namelijk doorgetrokken tot Duinkerke.

Verkeerstellingen op N34 en N35 in 1997 en 1999 :
daggemiddelde in het weekend (uurgemiddelde in ochtendpiek (OP) of
avondpiek (AP))



daggemiddelde : van 6 u tot 22 u

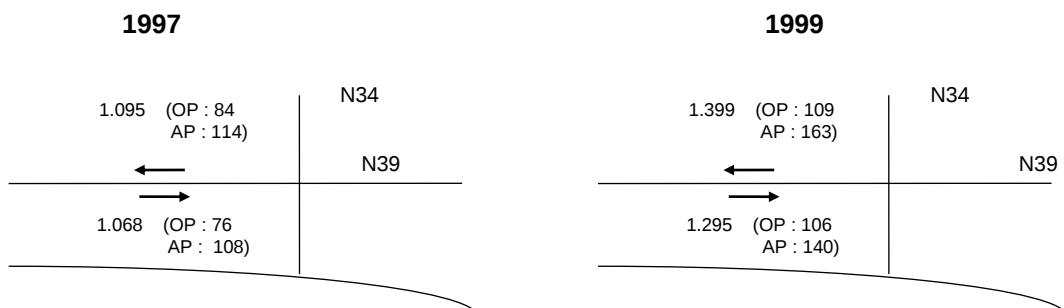
ochtendpiek : meestal van 11 u tot 12 u, soms van 10 u tot 11 u

avondpiek : van 17 u tot 18 u en van 18 u tot 19 u

Uit deze cijfers blijkt dat sinds de vervollediging van de A18 meer toeristen/bezoekers (t.o.v. 1997) De Panne verlaten via Adinkerke naar de A18, zeker in de avondpiek. Tussen 17 en 19 uur kan de verkeersdruk op de N34 oplopen tot meer dan 700 voertuigen per uur in de richting van Adinkerke. Op de rotonde aan de Esplanade wordt het verkeer zoveel mogelijk m.b.v. de bewegwijzering via Adinkerke naar het hoofdwegennet geleid.

Uit de gegevens van 1999 valt op te merken dat de inkomende stroom, die geconcentreerd is in de voormiddag met de grootste piek tussen 11 en 12 uur, vooral via de N35 verloopt, terwijl de uitgaande stroom groter is op de N34 naar Adinkerke. De ingaande stroom op de N34 in de richting van De Panne is verspreid over meerdere uren.

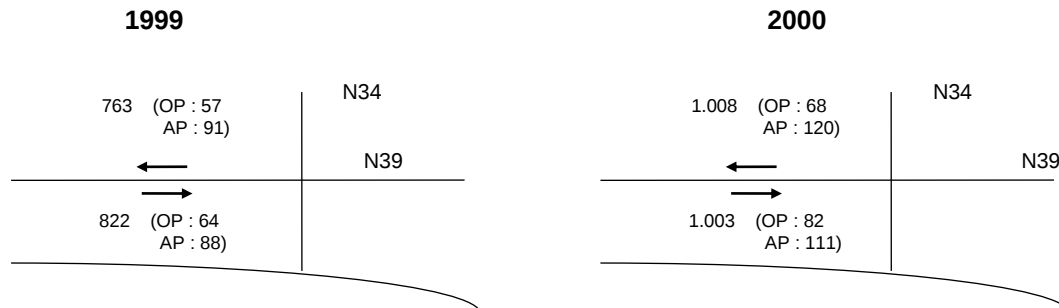
Verkeerstellingen op de N39 (Duinkerkekeiweg)
daggemiddelde in de week in augustus - september
(uurgemiddelde in ochtendpiek (OP) en avondpiek (AP))



Met de vervollediging van de A18 tot Duinkerke hoopte men op de N39, en zeker in de doortocht te Adinkerke de hoge verkeersdruk te kunnen verminderen. Uit de tellingen blijkt dat deze veronderstelling niet klopt. Het aantal voertuigen die de doortocht passeren (in beide richtingen)

is gestegen met 25 %. De groei van de tabakszaken zal in hoofdzaak hiervoor verantwoordelijk zijn.

***Daggemiddelde in de week in februari
(uurgemiddelde in ochtendpiek (OP) en avondpiek (AP))***



Tijdens de winterperiode is op een jaar tijd de verkeersdruk er sterk toegenomen. De blijvende groei van de tabakszaken en de goedkope brandstof veroorzaken in hoofdzaak dit fenomeen. Er zijn nu reeds 24 tabakszaken en twee tankstations gevestigd in Adinkerke.

1.3.2 Fietsnetwerk

De laatste jaren zijn er al talrijke initiatieven genomen om de veiligheid van de fietsers in de gemeente te verhogen. De gewestwegen vormen voor de fietsers namelijk ook de belangrijkste verbindingswegen. Op enkele belangrijke verbindingswegen ontbreken nog veilige fietspaden. Op figuur S.1.5 zijn de huidige fietsvoorzieningen geschetst.

Verbindingswegen met vrijliggende fietspaden :

- Veurnestraat (N35), tussen Noordhoekstraat en Keesjesdreef
- Kerkstraat (N34) tot Duinhoekstraat
- De Pannelaan : verhoogd fietspad

Wegen met aanliggende fietspaden :

- Veurnestraat (N35), tussen Keesjesdreef en Kasteelstraat
- Veurnestraat (N35), tussen Noordhoekstraat en Veurne
- Stationsstraat (N34), tussen Dorpsstraat en einde brug

Wegen met fietssuggestiestroken :

- Kerkstraat
- Westhoeklaan (N34)
- Stationsstraat (N34), tussen Dorpsstraat en het station
- Langeleedstraat, tussen Langeleed en Duinhoekstraat

In de kernen van De Panne en Adinkerke zijn geen fietspaden noch -stroken aanwezig. De Duinhoekstraat (N386) is heel onveilig voor fietsers daar geen enkele voorziening aanwezig is. Langs deze weg zijn vooral de campings en vakantiedorpen gesitueerd.

Eenrichtingsstraten waar fietsen in beide richtingen toegestaan is:

- Zeelaan
- Lindenlaan
- Verenigingstraat
- Barkenlaan

- Meeuwenlaan
- Demolderlaan
- Vlaanderenlaan
- Toeristenlaan
- Kerkstraat
- Kasteelstraat
- Poststraat

Bij openbare instellingen (gemeentehuis, bibliotheek, station, scholen, ...), pleinen (Marktpllein, K. Albertplein, ...) en belangrijke bushaltes (Plopsaland, Zeelaan, ...) zijn er fietsstallingen voorzien.

1.3.3 Openbaar vervoer (figuur S.1.6)

1.3.3.1 NMBS

Sinds 1998 rijdt de interregiotrein Adinkerke-Gent door tot Brussel-Nationaal-Luchthaven. Adinkerke wordt om het uur bediend. Op weekdays zijn er 17 verbindingen, op zon- en feestdagen 15. Buiten het seizoen zijn er nog enkele piekuurtreinen naar en vanuit Gent - Sint-Pieters, respectievelijk 's morgens en 's avonds ten behoeve van de pendelaars.

In de verlofperioden rijden de volgende extra treinen.

Aankomst in De Panne		Vertrek vanuit De Panne	
Herkomst trein	uur	uur	Bestemming trein
Luxembourg	10u10	18u28	Essen
Charleroi	10u32	18u50	Luxembourg
Essen	10u37	19u28	Charleroi

In de maanden juli en augustus 1999 kwamen gemiddeld 1304 reizigers per dag aan in het station van Adinkerke. Dit zijn vooral ééndagstoeristen. Tussen 10 u en 12 u vindt de grootste toestroom naar Adinkerke plaats. Vanaf 17 uur verlaten de toeristen De Panne.

Dit seizoen heeft de NMBS een spectaculaire stijging genoteerd van het aantal treinreizigers met bestemming De Panne. Die stijging hangt nauw samen met de start van de zomershow van Samson en Gert op 12 juli 2000 in Plopsaland. Ook de tram heeft een stijging genoteerd van het aantal gebruikers, echter pas vanaf 20 juli. In augustus was zelfs een verdubbeling waar te nemen (zie onderstaande tabel).

Aantal treinreizigers op maandbasis in		1999	2000
juli	aankomst		59.000
	vertrek		55.000
augustus	aankomst	32.000	67.000
	vertrek	35.000	69.000

In 1999 werden in De Panne ruim 460 abonnementen verschaft. De volgende aantallen van verkochte ticketten uit 1999 in het station van Adinkerke kunnen nog meegegeven worden: 22.500 ticketten aan het loket (enkele, go-pass, multi-pass, ...), 19.264 biljetten op de trein (hoofdconducteur), 899 biljetten gekoppeld aan een excursie en 892 internationale biljetten. Plopsaland promoot de gecombineerde biljetten (trein + toegang Plopsaland/optreden Gert en Samson), zeker doordat het attractiepark op loopafstand gelegen is.

De NMBS heeft een eigen parking (± 50 plaatsen) 300 m verderop die zelden benut wordt. De "verre" afstand en het onveiligheidsgevoel bevorderen het gebruik niet. Tegenover het station

bevindt zich de P&R-parking (350 plaatsen). Het tarief bedraagt er 100 BEF / dag, zodat pendelaars ook daar hun wagen niet achterlaten, maar wel voor het stationsgebouw.

De gemeente heeft in de omgeving een motoparking voorzien, gekoppeld aan opbergruimtes in het stationsgebouw om bv. de helm op te bergen.

1.3.3.2 DE LIJN

1.3.3.2.1 Kusttram

Sinds 1 juli 1998 is de kusttram De Panne - Knokke-Heist doorgetrokken van het eindpunt De Panne Esplanade, via Plopsaland tot aan het NMBS-station van Adinkerke. Zij vormt de verbinding tussen de Belgische badplaatsen. Anderzijds is in 1998, 1999 en in 2000 de frequentie opgedreven, de dienstregeling aangepast en andere maatregelen getroffen zoals de uitbreiding van de geopende lijnwinkels en openingsuren.

De belangrijkste achterliggende doelstellingen zijn vooral : het verzekeren van een betere ontsluiting van de Westhoek en -kust, het vergemakkelijken en aanmoedigen van de overstap tram/trein en omgekeerd, het verbeteren van de P&R-mogelijkheid tussen het NMBS-station van Adinkerke en de kust. Deze aanpassingen waren bovendien noodzakelijk om de capaciteitsproblemen (overbezetting) tegen te gaan.

Frequentie

In de winter (van begin oktober tot de paasvakantie) heeft de kusttram tussen Knokke en De Panne een 20'-frequentie. De rest van het jaar rijdt de tram tussen Knokke en De Panne met een 15'-frequentie. In juli en augustus is er een 10'-frequentie tussen De Panne en Knokke.

Gebruik

Hieronder het aantal reizigers in 1999.

	Aantal reizigers met biljetten en lijnkaarten	Aantal reizigers met abonnementen	Totaal aantal reizigers
lijn 765 / 768	3.992.671	1.416.704	5.409.375

Met behulp van het Herkomst/Bestemmingsonderzoek van De Lijn (zie bijlage), dat dateert van het voorjaar van 1999, krijgt men een idee over het aantal reizigers op een bepaald moment en de belangrijkste relaties. De tellingen zijn buiten de seizoenperiode uitgevoerd om vertekeningen in de resultaten tegen te gaan.

Op een gewone weekdag worden 3.456 reizigers geteld (in beide richtingen samen), op zaterdag 3.178 en op zondag 2.470 reizigers.

Uit de cijfers blijkt dat de tram in De Panne vooral gebruikt wordt in relatie met Koksijde. Andere belangrijke relaties zijn: Nieuwpoort-Oostende, Westende-Oostende, Middelkerke-Oostende en verplaatsingen in Oostende zelf (25 %).

Slechts 4 % van de reizigers gebruiken de tram om zich te verplaatsen in De Panne zelf.

De belangrijkste haltes zijn Adinkerke-Station en De Panne-centrum/Kerk/Esplanade.

In de zomermaanden van 2000 is het aantal gebruikers van de kusttram sterk gestegen, zeker vanaf 20 juli.

Aansluiting Tram - Trein

Tussen de NMBS en De Lijn bestaat een protocol wat betreft de aansluiting van bus/tram op de trein: bij vertragingen een wachttijd van 5 minuten. Ze staan in onderling contact met elkaar via een radiotelefonische verbinding. De dienstregelingen van de tram zijn aangepast zodat een overstaptijd van 10 min en 13 min in respectievelijk de zomer- en winterdienstregeling bekomen is. De overstaptijd van trein naar tram is 8 min. Gezien de tram echter vertragingsgevoelig is, ontstaan vaak problemen. Er moet bijgevolg een oplossing gezocht worden voor de oorzaken van die vertragingen.

Evaluatie omtrent doortrekking en frequentieverhoging van de kusttram

Door de Bond van Trein, Tram- en Busgebruikers (BTTB) en De Lijn is een evaluatie opgesteld in verband met de doortrekking van de tram en de frequentie-aanpassing (zie bijlage).

Algemeen worden de reeds uitgevoerde aanpassingen aan de kusttram positief ervaren. In 1999 kende de Kusttram een stijging van het aantal reizigers van 8 % in vergelijking met 1998 en een stijging van 12 % in vergelijking met 1997. Maar toch worden nog enkele tekorten ervaren. De belangrijkste knelpunten worden hieronder beschreven.

- Uit de vertragingstabellen van De Lijn blijkt dat de trams 55 % van hun vertragingen op het traject Knokke-Heist - De Panne oplopen in De Panne, meer bepaald in de Nieuwpoortlaan en Duinkerkeaan. Tijdens drukke zondagen in het voorseizoen en in het zomerseizoen staat de tram vaak vast tussen de auto's door het parkeerzoekend en afslaand autoverkeer. Dit veroorzaakt die vertragingen. Dit probleem heeft een invloed op De Lijn en brengt de aansluitingen met de trein in het gedrang.
- Op de eerste treinen die vertrekken en de laatste die aankomen in het station van Adinkerke is er geen aansluiting op de bus of tram. *Intussen is een aanpassing aan de dienstregeling doorgevoerd waardoor de aansluiting op de eerste en laatste trein wel verzekerd is.*
- De P&R-parking te Adinkerke heeft niet het gehoopte succes. De tram vertrekt er slechts om de 20 minuten naar het centrum van De Panne ('99). De toeristen zijn dus geneigd om door te rijden naar De Panne centrum waar een groot aanbod voor langparkeren is.

De vertragingstabellen van juli en augustus 1999 worden nader bekeken.

Er blijkt dat de grootste vertragingen over het hele traject zich hebben voorgedaan op zondag 11 juli 1999 en 18 juli 1999. Op deze dagen waren er 18 ritten met vertraging die samen 5.15 uur vertraging hebben op een dag (gemiddeld 17 min vertraging per rit). Ruim 60 % van deze vertragingen wordt veroorzaakt in de doortocht van De Panne.

De meeste vertragingen in de doortocht van De Panne verlopen in het begin van juli en het einde van augustus.

1.3.3.2.2 Bussen

Op het grondgebied De Panne rijden nog twee buslijnen :

- lijn 781 : De Panne - Adinkerke
- lijn 772 : De Panne - Veurne.

In Veurne kan overgestapt worden op buslijnen naar Ieper, Lichtervelde en Poperinge.

Frequentie

Buslijn	Frequentie			
	Behalve juli & augustus		Juli & augustus	
	ma - vr	za - zo	ma - vr	za - zo
lijn 781 De Panne - Adinkerke	14 / dag (1 / uur)	6 à 7 / dag ((om 2 uur)	14 / dag (1 / uur)	6 à 7 / dag ((om 2 uur)
lijn 772 De Panne - Veurne	12 / dag	5 à 6 / dag (om 2 uur)	15 / dag (1 / uur)	14 / dag (1 / uur)
Lijn 773 De Panne – Ieper (enkel in juli en augustus)			15 / dag (1 / uur)	14 / dag (1 / uur)

Gebruik

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van het aantal reizigers per buslijn op jaarbasis (1999).

	Aantal reizigers met biljetten en lijnkaarten	Aantal reizigers met abonnementen	Totaal aantal reizigers
lijn 772	43.296	45.840	89.136
lijn 781	15.170	13.932	29.102

Uitgaande van het H/B-onderzoek op de buslijnen, uitgevoerd buiten het seizoen in 1998, krijgt men een inzicht in het aantal reizigers op de 2 buslijnen op een bepaald moment (zie onderstaande tabellen).

Buslijn 781 De Panne - Adinkerke

Afstapzone / Opstapzone	De Panne	Adinkerke	Totaal
Weekdag			
De Panne	7	144	151
Adinkerke		30	30
<i>Totaal</i>	<i>7</i>	<i>174</i>	<i>181</i>
Zaterdag			
De Panne	1	144	145
Adinkerke		1	1
<i>Totaal</i>	<i>1</i>	<i>145</i>	<i>146</i>
zondag			
De Panne		84	84
Adinkerke		2	2
<i>Totaal</i>	<i>0</i>	<i>86</i>	<i>86</i>

Richting De Panne - Adinkerke

Afstapzone / Opstapzone	Adinkerke	De Panne	Totaal
Weekdag			
Adinkerke	25	149	174
De Panne		0	0
<i>Totaal</i>	<i>25</i>	<i>149</i>	<i>174</i>
Zaterdag			
Adinkerke	1	187	188
De Panne		0	0
<i>Totaal</i>	<i>1</i>	<i>187</i>	<i>188</i>
zondag			
Adinkerke	3	99	102
De Panne		3	3
<i>Totaal</i>	<i>3</i>	<i>102</i>	<i>105</i>

Richting Adinkerke - De Panne

Deze buslijn kent een redelijk goed gebruik, zeker op zaterdag daar de frequentie beperkter is. Op een gewone weekdag rijdt ongeveer 15 % van de reizigers met de bus tussen het zuidelijk en noordelijk (t.o.v. het kanaal Duinkerke-Nieuwpoort) deel van Adinkerke. De belangrijkste haltes voor deze bewegingen zijn Moerensteenweg en Gedenksteen te Adinkerke. Daarnaast is de relatie Station en De Panne-centrum en omgekeerd heel belangrijk. Op zaterdag is de relatie tussen het station en De Panne ook van belang.

Buslijn 772 De Panne - Veurne

Afstapzone / Opstapzone	De Panne	Veurne	Totaal
weekdag			
De Panne	1	88	89
Veurne		1	1
<i>Totaal</i>	<i>1</i>	<i>89</i>	<i>90</i>
zaterdag			
De Panne		25	25
Veurne		0	0
<i>Totaal</i>	<i>0</i>	<i>25</i>	<i>25</i>
zondag			
De Panne	2	20	22
Veurne		0	0
<i>Totaal</i>	<i>2</i>	<i>20</i>	<i>22</i>

Richting De Panne - Veurne

Afstapzone / Opstapzone	Veurne	De Panne	Totaal
weekdag			
Veurne	14	158	172
De Panne		4	4
<i>Totaal</i>	<i>14</i>	<i>162</i>	<i>176</i>
zaterdag			
Veurne		29	29
De Panne		1	1
<i>Totaal</i>	<i>0</i>	<i>30</i>	<i>30</i>
zondag			
Veurne		17	17
De Panne		1	1
<i>Totaal</i>	<i>0</i>	<i>18</i>	<i>18</i>

Richting Veurne - De Panne

Op zater- en zondagen zijn het aantal reizigers heel beperkt in beide richtingen.

Deze buslijn wordt op een gewone weekdag frequent gebruikt als verbinding tussen Veurne en De Panne. Toch blijkt dat ongeveer tweemaal zoveel mensen uit Veurne vertrekken dan vanuit De Panne.

De belangrijkste haltes, zowel als opstap- als afstaphalte, zijn Veurne-Station, Veurne-Kliniek, De Panne-Blauwe Distel en De Panne-Markt.

1.3.3.2.3 Bedieningsniveau (figuur S.1.7)

Wanneer er vanuit de bushaltes een loopafstand van maximum 750 m uitgezet wordt, bekomt men een bedieningsniveau voor de kernen in De Panne, die in de basismobiliteit beschouwd worden als een buitengebied.

Hieruit blijkt dat de woonkernen redelijk goed bediend zijn met het openbaar vervoer. De Duinhoekstraat wordt niet bediend door de lijnvoering van De Lijn. Maar de buslijn van de Franse maatschappij DK'BUS verzorgt deze linten en vakantiedorpen.

1.3.3.3 Grensoverschrijdend openbaar vervoer

De verbinding tussen De Panne en Frankrijk wordt momenteel uitgevoerd door de Franse maatschappij DK'BUS Marine via de lijnen 2 en 3.

De tweeledige bus rijdt tussen Duinkerke en het NMBS-station te Adinkerke met een 60'-frequentie.

Tijdens de weekends en feestdagen in mei, juni en september, en dagelijks tijdens de zomermaanden juli en augustus, wordt om het uur een bijkomende 'Kustbus' ingelegd tussen De Panne Esplanade en Duinkerke. De Franse Maatschappij DK'Bus Marine is hiervoor verantwoordelijk. De Lijn stelt vast dat de samenwerking met Frankrijk niet vlot verloopt. Er bestaan gemeenschappelijke vervoerwijzen met De Lijn: een dagkaart van Oostende tot Duinkerke, biljetten en lijnkaarten geldig voor de grenszone (De Panne tot Bray-Dunes).

Er is niet direct de wens van de gemeente om de bus vanuit Duinkerke permanent door te trekken tot De Panne centrum daar de reizigers ter hoogte van het station kunnen overstappen op de kusttram.

1.4 Verkeersveiligheid en - leefbaarheid

1.4.1 Verkeersongevallen

1.4.1.1 NIS-statistieken (1994 - 1998)

Op basis van de statistieken (NIS) over de verkeersongevallen op het grondgebied De Panne tussen 1994 en 1998 kunnen de volgende vaststellingen gemaakt worden.

Jaar	Totaal aantal verkeers- ongevallen	Aantal verkeersongevallen						
		op gesteet- wegen	op gemeente- wegen	t.h.v. kruis- punten	binnen bebouwde kom	's nachts	tijdens weekend	tijdens seizoen
1994	116	88	28	28	82	15	49	56
1995	82	53	29	15	62	21	27	55
1996	77	53	24	11	48	18	25	44
1997	98	61	37	21	68	18	36	68
1998	85	57	28	30	61	17	21	52

In 1994 deden zich opmerkelijk meer verkeersongevallen voor: 116 verkeersongevallen tegen 85 verkeersongevallen in 1998. Op het grondgebied De Panne doen zich gemiddeld 85 verkeersongevallen per jaar voor (1995-1998). In 1997 werd dit gemiddelde overschreden. Het tol van de verkeersongevallen over de 5 jaar is hoog: 9 doden, 63 zwaargewonden en 542 lichtgewonden. Bij ongeveer de helft van de ongevallen in De Panne is een zwakke weggebruiker betrokken.

De meeste verkeersongevallen gebeuren op de gestewegen : gemiddeld 62 per jaar tegen 29 per jaar op de gemeentewegen. De N34 heeft de meeste verkeersongevallen te verduren, gevolgd door de N35. Op de N39 ter hoogte van de Dijk en Duinkerkekeiweg te Adinkerke gebeuren ook vaak verkeersongevallen, soms met ernstige gevolgen. De vele vrachtwagens op weg naar de tabakszaken verhogen het gevaar er. Op enkele gemeentelijke wegen komen jaarlijks af en toe ongevallen voor, zoals de Zeelaan, Zeedijk en Dorpsstraat.

Ruim 20 % van de ongevallen gebeurde op kruispunten. In 1998 liep dit percentage op tot 35 %. Op de volgende kruispunten zijn meerdere ongevallen vastgesteld: N35 x N396, N35 x Decoussemaekerstraat, N34 x Zeelaan en N34 x Kunstenaarslaan. Sinds de aanleg van het rondpunt vinden geen ongelukken meer plaats op het kruispunt N368 - N34. Algemeen blijkt dat ruim twee derden van de ongevallen plaatsvinden binnen de bebouwde kom.

Ongeveer één vijfde van de ongevallen vallen tussen 20 en 6 uur voor. Het aantal weekendongevallen is ongeveer een derde van het totale aantal. In het seizoen (van april tot en met september) komen de meeste verkeersongevallen voor.

Onafhankelijk van deze statistieken in de veiligheid van de fietser in de Westhoeklaan , Duinkerkelelaan en Nieuwpoortlaan minimaal. De fietser wordt er weggeduwd.

1.4.1.2 Ongevallen GIS 1996 - 1998

Door de Provincie West-Vlaanderen is een kaart opgemaakt met de resultaten van de aggregatie van de verkeersongevallen binnen een zoekafstand van 50 m en met hun prioriteitswaarde (zie figuur S.1.8). In de behoefteanalyse worden de punten met een minimale prioriteitswaarde van 15 als "gevaarlijk" beschouwd. Er is ook onderscheid gemaakt naar deze ongevallen met fietsers.

De meest gevaarlijke kruispunten (met hoge prioriteitswaarde) zijn: N35 x Zeelaan

Ook wordt vastgesteld dat bij de meeste ongevallen in de kustgemeente De Panne fietsers betrokken zijn. Dit is sterk uitgesproken in de Nieuwpoortlaan-Duinkerkelaan en N35. Op de N39 en N386 te Adinkerke zijn dit meestal ongevallen tussen auto's en/of vrachtwagens.

1.4.2 Verkeersleefbaarheid

In het kader van de verkeersstudie (1985 - 1988) werd gepoogd een beleid op te stellen met betrekking tot het circuleren en het parkeren in De Panne. Verschillende voorstellen werden gemaakt tot herinrichting van het openbaar domein.

Tussen 1988 en 1997 werden volgende projecten gerealiseerd :

- realisatie ondergronds garagecomplex van 280 wagens onder de Zeedijk
- vernieuwing Duinkerkelaan - Nieuwpoortlaan met uitdunning parkeermogelijkheden
- creatie wandelas Zeilweg, K. Albertplein, Sloepenlaan, Walckierstraat met vernieuwing openbaar domein en uitdunning of verwijdering van parkeerplaatsen
- vernieuwing Zeelaan door integratie bloembakken, uitdunnen parking en renovatie voetpaden
- vernieuwing Marktpluin met o.a. een ondergronds garagecomplex en beperking bovengronds parkeren
- vernieuwing Kasteelstraat en Poststraat (éénrichtingsverkeer en verkeersbeperkend)
- vernieuwing woonlobben en residentiële wijken door invoering van éénrichtingsverkeer en profielwijzigingen aan het openbaar domein (Visserlaan, Duinenstraat)
- integratie van beeldende kunst in openbaar domein en aandacht voor stadsmeubilair
- uitbreiding van randparking aan Koningsplein uitbreiden (140 wagens) en aanleg randparking Keesjesdreef (140 wagens)
- renovatie van de N35

De laatste jaren kwamen de volgende projecten tot stand :

- doortrekking tramlijn tot Adinkerke met aanleg P&R-parking (350 plaatsen) en verlies van 233 parkeerplaatsen langs de Westhoeklaan en Duinkerkelaan.
- herinrichting Barkenlaan, Meeuwenlaan, Bosstraat, ...
- heraanleg westelijk gedeelte van de Zeedijk (tussen Esplanade en Bortierplein) met inbegrip van ondergrondse parkeerplaatsen (123) en garageboxen (89)
- heraanleg Leopold I Esplanade
- heraanleg Dorpsstraat, De Pannelaan, Stationsstraat, Kerkstraat, Westhoekstraat, Bosstraat, Smekaertstraat

Op figuur S.1.9 zijn de projecten aangehaald die gerealiseerd zijn na 1997 (t.o.v. de oriëntatienota).

1.5 PARKEERBELEID

1.5.1 Parkeeronderzoek van 1986

In 1986 is er door de wvi een verkeersstudie gemaakt rond parkeren. Op donderdag 29 mei 1986 en op zondag 22 juni 1986 (een topdag) werd een parkeeronderzoek uitgevoerd in de drukste straten van De Panne. Daaruit bleek dat de gemiddelde bezettingsgraad op een gewone weekdag in mei matig was in het centrum en eerder laag in de Veurnestraat en Kerkstraat. Op een topdag waren bijna alle straten zonder meer overbezet. De gemiddelde parkeerduur ligt lager op een gewone weekdag dan op een topdag. Niettemin wordt in sommige straten een lange gemiddelde parkeerduur (4 à 5 uur) vastgesteld, ondanks de aanwezigheid van parkeermeters.

Vanuit de dagelijkse ervaring is gekend dat het centrumgebied en De Panne-Bad in het hoogseizoen en zeker op topdagen oververzadigd is, maar dat het Koningsplein desondanks niet steeds bezet is, wat eveneens het geval is in de verder afgelegen straten.

In de Bortierlaan en A. Dumontlaan gaat het vooral om residentieel parkeren. Op piekdagen kan de bezetting er het driedubbele zijn van deze op een gewone weekdag doordat bezoekers illegaal parkeren met oververzadiging als gevolg.

Uit de nachttellingen in De Panne-Centrum, De Panne-Bad en de Dynastielaan kon vastgesteld worden dat in het topweekend bijna drie maal zoveel auto's 's nacht werden aangetroffen. De grootste verschillen werden genoteerd in De Panne-Bad, kant Duinkerkelaan, in de oostelijke residentiële zone en in de omgeving van de Dynastielaan. In de Zeelaan en aanpalende straten was het verschil niet zo merkbaar.

Uitgaande van deze conclusies werd een parkeerbeleid uitgestippeld, dat grotendeels is gerealiseerd:

- uitdunning van parkeerplaatsen in het centrum door de herinrichting van de centrumstraten en het Marktpllein
- parkeerduurbeperving door betaalautomaten in de belangrijkste hoofdstraten
- bijkomende randparkings(Keesjesdreef, P&R-parking) en ondergrondse parkings (Esplanade, Marktpllein).

1.5.2 Huidig parkeeronderzoek

Hieronder zijn de parkeerplaatsen op het grondgebied De Panne geïnventariseerd.

De Panne

Canadezenplein	125	B	
Zijstraten Zeedijk	123	B	
Vuurtorenplein	44	B	
Bortierplein	98	B	
Nieuwpoortlaan	82	B	(van Zeelaan tot Canadezenplein)
Nieuwpoortlaan	239		(van Canadezenplein tot motel)
Duinkerkelaan	115	B	
Zeelaan	164	B	
Marktpllein	60	B	
Sloepenlaan	15		
Gemeentehuis	38		(Lindenlaan)
	31		(Doktersweg)
Koningsplein	271		(auto's)
	27		(bussen)
	17		(zwerfwagens)
Kasteelstraat	24	B	
Prins Albertlaan	290		
Keesjesdreef	166		
Veurnestraat	46		(van Kasteelstraat tot Kerkstraat)

Kerkstraat	30	
Westhoeklaan	112	
Kerkhof	30	
Dynastielaan en zijstraten	864	(24 plaatsen op verharde ondergrond) (een deel betalend tot Consciencelaan)
		B
Korrelaan	79	
Ollevierlaan	55	
Marktlaan	93	
Vuurtorenstraat	7	B
Kapellelaan	53	B
Koninklijke Baan	104	
Ondergrondse garages		
Esplanade	123	rotatieparkings
	89	garageboxen
Zeedijk	286	boxen
Marktplaats	106	boxen
Adinkerke		
Dorpsstraat	32	
Kerkplein	12	
Stationsstraat	18	
De Pannelaan	112	
Stationsplein	14	
P&R-parking	350	(100 BEF / dag)
Plopsaland		

Door de gemeente werd op de P&R-parking een ruimte voorzien voor moto's. In het stationsgebouw zijn opbergruimtes te beschikking om de bv. de helm op te bergen.

Plopsaland heeft plannen om nog een bijkomende parking met een capaciteit van 600 wagens aan te leggen.

Op topdagen constateert men nog een hoge parkeerbezetting in het centrum. Op een zaterdag in mei 1999 is een telling uitgevoerd in de Nieuwpoortlaan, Duinkerkelaan en Zeelaan tussen 10 uur en 17u20. In de Zeelaan is een gemiddelde bezettingsgraad van 90 % vastgesteld, in de Nieuwpoortlaan 85 % en in de Duinkerkelaan 76 %. T.o.v. 1986 is de bezettingsgraad in de Nieuwpoortlaan en Duinkerkelaan toch iets gedaald.

T.o.v. de randparkings kunnen de volgende kanttekeningen gemaakt worden.

- Op de laad- en loszone in Nieuwpoortlaan en Duinkerkelaan worden vaak wagens illegaal geparkeerd.
- De P&R-parking heeft een heel laag gebruik omwille van: slechts 20'-frequentie van de kusttram, groot aanbod onbetaalde parkeerplaatsen in het centrum (toeristen willen zo dicht mogelijk bij attractie), parking wordt te weinig gepromoot, nog geen optimale signalisatie.
- De mensen willen nog steeds zo dicht mogelijk bij hun bestemming geparkeerd staan. Bijgevolg zijn de centrumstraten en De Panne-Bad in het hoogseizoen verzadigd, maar het Koningsplein is niet steeds volzet.

Op figuur S.1.9 is de huidige parkeerstructuur weergegeven.

1.5.3 Conclusie

Uitgaande van de verkeersstudie en de huidige inventarisatie kan een parkeerbalans opgesteld worden op het grondgebied De Panne.

	1986	2000
De Panne		
Zijstraten Zeedijk	?	123
Bortierplein	109	98
Nieuwpoortlaan (Zeelaan - Canadezplein)	124	82
Nieuwpoortlaan (Canadezenplein - motel)	?	239
Duinkerkelaan	150	115
Zeelaan	216	164
Marktplaats	157	60
Bronzellaan	20	-
Gemeentehuis	102	69
Koningsplein	140	271
Kasteelstraat	17	24
Keesjesdreef	-	166
Veurnestraat (Kasteelstr.-Kerkstr.)	56	46
Kerkstraat	40	30
Westhoeklaan	349	112
Ondergrondse garageboxen	-	481
Ondergrondse rotatieparkings	-	123
Adinkerke		
Dorpstraat	?	32
Kerkplein	?	12
Stationsstraat	?	18
De Pannelaan	?	112
P&R-parking	-	350

Op basis van de visuele ervaring en die ene nieuwe telling kan besloten worden dat algemeen de besluiten uit de studie van 1986 kunnen behouden worden. Het parkeerbeleid moet verder uitgewerkt worden.

2 Probleemformulering

In dit hoofdstuk wordt een inventaris gegeven van de problemen zoals reeds in de oriëntatienota aangehaald, alsook in het verrichtte onderzoek. De knelpunten worden geschetst in figuur S.2.1.

2.1 Ruimtelijke probleemvelden

2.1.1 Wonen

In de Zeelaan zijn er verschillende leegstaande panden. Verloedering van deze panden moet tegengegaan worden om een zo aangenaam mogelijk straatbeeld in dé hoofd/winkelstraat van De Panne.

In de gemeente is er hoofdzakelijk een behoefte om de autochtone bevolking op de vangen. Momenteel blijkt dat er verschillende villa's opgekocht worden om om te bouwen tot appartementen. Het toerisme en tweede verblijvers nemen aan de Belgische kust toe.

2.1.2 Bedrijvigheid

De toeristische bedrijvigheid is vooral in de deelgemeente De Panne geconcentreerd. De tabakshandel en akkerbouwcultuur is hoofdzakelijk in de deelgemeente Adinkerke gesitueerd.

Momenteel zijn er 24 tabakszaken gevestigd in de ganse gemeente De Panne, vooral geconcentreerd in de woonkern van Adinkerke ten zuiden van het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke. Op de Dijk Adinkerke zijn ook drie benzinestations gevestigd. Vele vrachtwagens rijden in Adinkerke de A18 af om zich er te bevoorraden (van tabak en brandstof) en veroorzaken bijgevolg veel hinder in de woonkern (overdag en 's nachts). De verkeersveiligheid en -leefbaarheid in de woonkern, alsook de sociale veiligheid, komt hierdoor in het gedrang. In de gemeenteraad van 21 januari 2000 werd beslist een sluitingsuur op te leggen van 22 uur tot 6 uur.

2.1.3 Toerisme

Eind april 2000 opende Plopsaland zijn deuren. Jaarlijks worden een 900.000 bezoekers verwacht. Tijdens de topdagen voor Plopsaland werden op de autostrade files vastgesteld van 4 à 5 km.

Door Aminal, afdeling Natuur, is een natuurinrichtingsproject voor de Oosthoek opgestart. Ter hoogte van de Olmendreef wordt het milieu en natuureducatief centrum De Nachtegaal opgericht. De ontsluiting op de N34 is niet veilig. Er worden 100.000 bezoekers per jaar verwacht, voornamelijk in groepsverband.

2.2 Problemen per modus

2.2.1 Autoverkeer

Doorstroming

- De verkeersdruk op de N34 en N35 is groot in de weekends en in de vakantieperioden.
- De bewegwijzering op de rotonde aan de Esplanade is zodanig dat de uitgaande stroom via Adinkerke geleid wordt met filevorming op de N34 (voor en na de rotonde).
- De rotonde en de brug te Adinkerke vormen een trechter die het verkeer ophoudt.
- Ondanks de doortrekking van de A18 is nog een hoge verkeersdruk op de Dijk Adinkerke waar te nemen.
- De werking van Plopsaland creëerde tussen 10 en 14 uur grote files op de autostrade E40/A18 (stilstaand verkeer). Er werden grotere treinen ingezet, waardoor de overweg langere tijd gesloten werd. Het uitstappen gebeurt in meerdere keren mits het perron onvoldoende lang is.

Parkeren

- De P&R-parking te Adinkerke wordt op topdagen heel weinig gebruikt daar nog een hoog aanbod in De Panne centrum aanwezig is en door de gebrekkige signalisatie.

- De parking van de NMBS wordt heel weinig benut omwille van de sociale onveiligheid en de “verre afstand”. Bijgevolg ontstaat een parkeerdruk t.h.v. het station.
- Centrumstraten hebben een grotere bezettingsgraad dan het Koningsplein op gewone zomerse dagen.
- Op laad- en loszones in Duinkerkelaan en Nieuwpoortlaan wordt vaak illegaal geparkeerd. Bijgevolg wordt voor het laden en lossen op de rijweg stilgestaan. Dit zorgt voor een ernstige belemmering van de doorstroming van het verkeer in de Duinkerkelaan, Nieuwpoortlaan en Zeelaan.

2.2.2 Openbaar vervoer

Gebruik

- Het gebruik van het openbaar vervoer in het woon-werkverkeer is marginaal.

Aanbod

- De Westhoekverkeering wordt niet ontsloten door het openbaar vervoer. De vraag komt hoofdzakelijk van bewoners uit de Dynastielaan.

Doorstroming

- Op topdagen loopt de kusttram vertragingen op door de slechte doorstroming ten gevolge van parkeerzoekend en afslaand verkeer in de Nieuwpoortlaan en Duinkerkelaan, waar de tram niet in zijn eigen bedding rijdt.
- T.h.v. de rotonde aan de Esplanade ontstaat een conflictsituatie tussen tram en auto.

2.2.3 Fietsverkeer

Met betrekking tot het functioneel fietsnetwerk worden ontbrekende schakels vastgesteld:

- geen fietspaden in de Duinhoekstraat (N386)
- onveilige fietssuggestiestroken in de Westhoeklaan (fietsers worden weggeduwd)
- onveilige situatie in Nieuwpoortlaan-Duinkerkelaan (fietsers weggedrukt tussen auto- en tramverkeer)
- onveilige fietsstroken langs de N396
- onveilige fietspaden langs de N39

2.3 Probleemvelden verkeersveiligheid en -leefbaarheid

2.3.1 Sluipverkeer

De Noordhoekstraat is een sluiproute tussen Adinkerke en de Oosthoek. Het wegprofiel is er smal en de weg is eigenlijk een ideale fietsroute, zodat de veiligheid van de fietsers in het gedrang komt.

2.3.2 Verkeersveiligheid en -leefbaarheid in verblijfsgebieden

- De hoge verkeersintensiteiten op de Dijk Adinkerke zowel overdag als 's nachts verminderen de verkeersveiligheid en -leefbaarheid en de sociale veiligheid in de woonkern. Door de vrachtwagens die zich draaien, is het wegdek reeds beschadigd.
- In de Dorpsstraat en Smekaertstraat worden vaak te hoge snelheden waargenomen van auto's die naar “De Drie Vijvers” rijden. Een groot onveiligheidsgevoel heerst bij de bevolking.
- Ook in de Duinhoekstraat bereiken de wagens een hoge snelheid zodat ook daar een onveiligheidsgevoel heerst bij de bevolking.

2.3.3 Onveilige kruispunten

- Het verkeerslicht op het kruispunt Koninklijke Baan - Veurnestraat - Zeelaan - Kerkstraat, dat oorspronkelijk werd geplaatst ten behoeve van de overstekende voetgangers, zijn slecht

afgesteld. In de Koninklijke Baan en Veurnestraat staat het licht permanent op groen. In de Zeelaan en Kerkstraat is er geen licht. Dit leidt tot verwarring bij de automobilisten.

- In de binnenstad ontstaan verschillende ongevallen ten gevolge van het niet toepassen van voorrang van rechts.
- Uit de GIS-gegevens kwamen meer ongevallen voor op de volgende kruispunten : N 34 x Kunstenaarslaan, N 34 x Zeelaan, N 35 x Decoussemaekerstraat.
- Op de N 39 ter hoogte van de voetgangersbrug staat tijdens de begin- en einduren van de school een gemachtigde opzichter, maar buiten deze uren is de oversteek niet beveiligd.

2.3.4 Verkeersveiligheid schoolomgeving

- Immaculata Instituut, langs de gewestweg N35.
- Gemeenteschool Adinkerke, in omgeving van gewestweg N34 en hoge snelheden in Dorpsstraat.
- Gemeenschapsschool te De Panne, veiligheid in het gedrang door fout geparkeerde wagens van ouders die hun kinderen aan de schoolpoort afzetten.

3 Trendscenario

3.1 Inleiding

Het trendscenario is het scenario dat de effecten van de voortzetting van het vroegere beleid projecteert m.b.t. ruimtelijke en verkeersontwikkelingen tegen een bepaalde tijdshorizon.

In de synthesesnota wordt het trendscenario tegenover de beleidsscenario's duurzame mobiliteit gesteld.

Met als doel hiervolgende tendenzen beter te kunnen inschatten worden hier de trends voor verkeer en vervoer aangehaald die zich globaal gezien in Vlaanderen voordoen volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen:

- toenemende ruimtelijke spreiding van activiteiten, wat leidt tot een groeiende vraag naar mobiliteit;
- nastreven van just-in-time-deliveries, wat leidt tot een vraag naar flexibele en snellere transportwijzen;
- toenemende gevoeligheid voor verkeersleefbaarheid;
- toename van de verkeersintensiteiten;
- afbouw spoorweginfrastructuur;
- stagnatie vervoer te water.

3.2 Ruimtelijke ontwikkelingen

De trends in de ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten komen hier aan de orde. De trends hebben betrekking op wat nog kan en mogelijk zal gerealiseerd worden binnen de voorzieningen van het gewestplan, via gewestplanwijzigingen, of via BPA's afwijkend van de gewestplannen zonder hierbij rekening te houden met de visie in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Deze ruimtelijke ontwikkelingen zijn geschetst in figuur S.3.1.

3.2.1 Wonen

In dit scenario wordt een maximale uitbouw van wonen in Adinkerke en De Panne voorzien op basis van de beschikbare mogelijkheden binnen de woon- en woonuitbreidingsgebieden.

In de gemeente is een sociaal woonproject gepland: een verkaveling van 15 woningen in het woonuitbreidingsgebied van De Panne (BPA Oosthoek-Noord).

Uitbreidingen in De Panne zijn niet mogelijk doordat De Panne ingesloten is door natuurgebieden. Bijgevolg worden enkele inbreidingsprojecten vooropgesteld: bouwhoogte optrekken in het centrum van De Panne, leegstaande panden renoveren en verdichting in de Dynastielaan. Men wenst de toeristische zone sterker uit te bouwen. De onbebouwde loten/leegstaande panden zullen voornamelijk benut worden voor tweede verblijven en vakantieverblijven.

In Adinkerke zijn meerdere woonuitbreidingen mogelijk. De verkaveling Kerkweg / Heldenweg (150 woningen) en de verkaveling Veldstraat / Achterveld / Duinkerkekeiweg (50 woningen) zijn in opbouw. In dit scenario wordt ook het woonuitbreidingsgebied, dat grenst aan de kern van Adinkerke, aangesneden. Er wordt geraamd op een 225 bijkomende woongelegenheden. Het BPA Noordhoekstraat geeft de mogelijkheid nog 180 bijkomende woningen te realiseren.

Mobiliteitseffecten

Verkaveling Oosthoek-Noord (15 woningen)

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

Inbreidingsprojecten De Panne

Er wordt geraamd op een 250-tal bijkomende woongelegenheden zowel voor de autochtone bevolking als voor tweede verblijven/vakantieverhuur.

De centrumvoorzieningen zijn op loop- en fietsafstand gelegen, tram- en bushaltes zijn vlakbij, scholen en sportcentra zijn op fietsafstand gelegen, zodat uiteindelijk een multimodale bereikbaarheid gegarandeerd is. De autochtone bevolking zal de auto nog gebruiken voor bepaalde verplaatsingen (woon-werk, shopping). Er wordt geraamd op 1,5 autorit per dag per gezin. Wat betreft de tweede verblijven en vakantieverhuur zullen de bijkomende autoverplaatsingen geconcentreerd zijn in de weekends en de zomermaanden.

Verkaveling Kerkweg / Heldenweg (150 woningen)

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

De centrumvoorzieningen in Adinkerke zijn op loop- en fietsafstand gelegen. Dit gebied kan gemakkelijk beroep doen op het openbaar vervoer: bushaltes en het station zijn vlakbij. De Panne is tevens bereikbaar met de fiets. Voor woon-werkverkeer, (eventueel) woon-schoolverkeer en shoppingactiviteiten zal de auto toch nog gebruikt worden. Er wordt uitgegaan van 2 ritten per dag per gezin. Uiteindelijk zal de dorpskern van Adinkerke dagelijks ongeveer 300 bijkomende autoritten moeten verwerken.

Het kruispunt Dorpsstraat-N34 zal sterker belast worden. Op de N34 zal het verkeer zich verdelen hoofdzakelijk richting De Panne en ook richting de A18.

Verkaveling Veldstraat/ Duinkerkekeiweg/Achterveld (50 woningen)

Deze verkaveling, nabij het sportveld ten zuiden van de N39, wordt ontsloten op de Veldstraat. De centrumfuncties zijn nog bereikbaar met de fiets. Mits veiliger oversteken op de N39 zal de fiets meer gebruikt worden naar school. De buslijn De Panne - Adinkerke stopt in de nabije omgeving. Voor woon-werkverkeer, (eventueel) woon-schoolverkeer en shoppingactiviteiten zal de auto toch gebruikt worden. Er wordt uitgegaan van 3 ritten per dag per gezin, hetzij 150 ritten per dag. De belasting van het centrum van Adinkerke kan tot een minimum herleid worden door de personenwagens zoveel mogelijk via de Tuinwijkstraat naar de N39 om te leiden.

Uitbreiding Noordhoekstraat (180 woningen)

Deze verkaveling grenst aan de bebouwde ruimte van Adinkerke en wordt ontsloten op de Noordhoekstraat. Het centrum is op loop- en fietsafstand gelegen. Het station is vlakbij. De Panne is tevens vlot bereikbaar met de fiets. Voor woon-werkverkeer, (eventueel) woon-schoolverkeer en shoppingactiviteiten zal de auto toch gebruikt worden. Er wordt uitgegaan van 3 ritten per dag per gezin, hetzij 540 ritten per dag.

Woonuitbreidingsgebied Adinkerke (225 woningen)

Deze verkaveling gelegen tussen de spoorweg en het kanaal kan ontsloten worden op de Smekaertstraat en Langgeleedstraat. De dorpskern is op fietsafstand gelegen. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is minder gunstig. Bijgevolg zullen de nieuwe gezinnen vooral gebruik maken van één of meerdere auto's om zich te verplaatsen. Per gezin wordt uitgegaan van 3 ritten per dag, samen goed voor dagelijks 675 autoritten. Er wordt verondersteld dat het verkeer zicht verdeeld naar de Duinhoekstraat (via Langgeleedstraat) en naar de N34 (via de Dorpsstraat).

In Adinkerke zullen ruim 1600 bijkomende autobewegingen gegenereerd worden, die in hoofdzaak naar de Stationsstraat (N34) geleid worden. Het kruispunt Dorpsstraat-Stationsstraat (N34) zal het sterkst belast worden, aangezien bijna alle verkavelingen toegang vinden via dit kruispunt.

3.2.2 Bedrijvigheid

In dit scenario wordt de trend voorgezet waarbij zich steeds nieuwe tabakszaken in Adinkerke ontwikkelen, alsook benzinestations.

Bedoelde zaken zijn volledig gericht op de auto en vrachtwagen. Vooral Engelse vrachtwagenchauffeurs bevoorraden zich in Adinkerke, daar de tabak tot viermaal goedkoper is dan in Engeland. De brandstof is ook goedkoper dan in het buitenland. Zij verlaten de A18 t.h.v. de afrit Adinkerke en rijden er de A18 terug op. Om een zekere veiligheid te garanderen dient de doortocht N39 (Dijk Adinkerke) beter ingericht te worden en dient een keerpunt voor de vrachtwagens gerealiseerd. Om de leefbaarheid 's nachts in de dorpskern te garanderen moet het sluitingsuur, dat in januari 2000 opgelegd is door de gemeenteraad, strikt nageleefd worden.

3.2.3 Toerisme

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

Het natuurinrichtingsproject Oosthoekduinen, dat opgestart is in 1999 door de Vlaamse Landmaatschappij, heeft als doel recreatie en natuur in evenwicht te brengen. De TRP-zone wordt echter niet meegenomen in dit natuurinrichtingsproject, daar de gemeente lange tijd de wens had om deze zone uit te bouwen als een golfterrein.

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

In het trendscenario streeft men echter een maximale uitbouw van toerisme en recreatie na. Bijgevolg wordt in de zone ten noorden van de spoorweg en ten oosten van de De Pannelaan een hotel gebouwd. Plopsaland is een sterke voorstander voor dergelijk initiatief, aangezien dit de Nederlandse bezoekers kan opvangen, zeker als Studio 100 zijn activiteiten in Nederland uitbreidt. Gecombineerd met het golfterrein kan dit hotel ruim geïnterpreteerd worden (200 kamers).

Uiteindelijk kan ook nog de optie genomen worden "De Drie Vijvers" verder uit te breiden.

Mobiliteitsaspecten

Plopsaland

Plopsaland is gunstig gelegen:

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

De wagens worden opgevangen op de parkings aan beide zijden van de N34. De toegang tot de westelijke parking gebeurt via het rondpunt naar de P&R-parking. De totale capaciteit is 2.000 plaatsen (na realisatie van bijkomende parking). Dit veroorzaakt dus 4.000 autobewegingen per dag op de N34 ten gevolge van Plopsaland.

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

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

Vlaams Bezoekerscentrum “De Nachtegaal”

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

Uitbreiding “De Drie Vijvers”

De Manège “De Drie Vijvers” is op ongeveer 3 km gelegen van de dorpskern van Adinkerke. Vermoedelijk zal de toegankelijkheid van de manège gericht zijn op de auto. Deze zone is niet bereikbaar met het openbaar vervoer. De bijkomende verkeersstroom wordt omgeleid via de Langeleedstraat naar de Zwartenhoekstraat, zodat de veiligheid in de dorpskern te Adinkerke kan verbeteren.

Hotel en TRP-zone als golfterrein

Zowel het hotel als het golfterrein krijgen toegang via een centrale weg op de N34. Vanuit het hotel zijn Plopsaland en het golfterrein te voet bereikbaar, maar naar Plopsaland dient de drukke en gevaarlijke N34 overgestoken te worden. Met de kusttram heeft men ook een vlotte verbinding naar het centrum van De Panne.

Er wordt gemikt op 200 kamers.

3.3 Verkeersnetwerken

3.3.1 Visie

Als antwoord op de huidige mobiliteitsproblematiek en de evolutie van de ruimtelijke structuur en de verwachte toename van het verkeer wordt in het trendscenario voor elke modus de uitbouw van een verkeersnetwerk voorgesteld dat enerzijds een vlot gebruik van de modus beoogt en anderzijds de veiligheid en het comfort verbetert.

Hierbij worden de volgende krachtlijnen beschouwd:

- het aanpassen van de infrastructuur om voldoende capaciteit te bieden aan het autoverkeer om congestie te vermijden;
- behoud van het huidig parkeerbeleid;
- de uitbouw van afgescheiden fietspaden om de veiligheid te garanderen.

Deze gewenste netwerken worden gepresenteerd in een aantal verkeersschema's:

1. Gewenste autoverkeerstructuur met categorisering van de wegen.
2. Afbakening van verblijfsgebieden en snelheidsregimes.
3. Fietsrouteplan.

3.3.1.1 Gewenste autoverkeerstructuur

Het trendscenario houdt geen rekening met de netwerkvorming en de selectie van hoofdwegen en secundaire wegen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Provinciaal Structuurplan.

Als ruggengraat voor de autostructuur aan de kust geldt de autosnelweg A18/A10, waarop de invalswegen van de kustgemeenten ingeplant zijn. Voor De Panne zijn de aansluitpunten te Adinkerke en Veurne van belang, zodat het verkeer naar De Panne kan verdeeld worden over de N34 (Stationsstraat) en N35 (Veurnestraat). De N34 (Nieuwpoortlaan) vormt ook een belangrijke verbindingsweg tussen de verschillende Belgische badplaatsen, zeker ten aanzien van het toeristische verkeer.

In dit scenario worden dus alle gewestwegen in De Panne beschouwd als belangrijke invalswegen vanuit de verschillende gebieden. De N368 en de N39 worden aangeduid als bijkomende invalswegen vanuit Frankrijk. De N39 verzorgt ook de verbinding tussen Veurne en Adinkerke. Vanuit Koksijde-Dorp is De Panne vlot bereikbaar via de N396.

Op gemeentelijk niveau kunnen enkele wegen geselecteerd worden die de lokale hoofdstructuur vormen zoals de Zeelaan en de Moeresteenweg. De Dorpsstraat dient zoveel mogelijk ontlast te worden. De bijkomende verkeersstroom t.g.v. “De Drie Vijvers” en de woonuitbreiding kan opgevangen worden via de Smekaertstraat en de Langgeleedstraat.

Overzicht autostructuur (zie figuur S.3.2) :

<i>Autosnelwegen :</i>	<i>A 18</i>
<i>Invalswegen :</i>	<i>N 34 , N 35 , N 396 , N 386 , N 39</i>
<i>Lokale hoofdstructuur :</i>	<i>Zeelaan - Lindenlaan , Kerkstraat Elisabetlaan Smekaertstraat-Langgeleedstraat-Zwartenhoekstraat Moeresteenweg Noordhoekstraat</i>

Parkeren

Voor De Panne is in 1986 een parkeerbeleid opgesteld uitgaande van de resultaten van de uitgevoerde verkeersstudie. Dit beleid kan behouden worden, mits enkele maatregelen te treffen voor de signalisatie van de randparking en de P&R-parking.

De meeste maatregelen rond het parkeerbeleid van 1986 zijn reeds gerealiseerd :

- uitdunning van parkeerplaatsen in het centrum door de herinrichting van de centrumstraten en het Marktplaatsplein
- parkeerduurbepanking door betaalautomaten in de belangrijkste hoofdstraten
- bijkomende randparkings: Keesjesdreef
P&R-parking te Adinkerke (1998)
- bijkomende ondergrondse parkings: Marktplaatsplein en Zeedijk (stalling)
Esplanade (rotatie en stalling)

3.3.1.2 Verblifsgebieden en snelheidsregimes

De verblifsgebieden bestaan uit de centrumgebieden en de woonlobben. Samen vormen ze de bebouwde kommen waar een algemene snelheidsbeperking geldt van 50 km/uur.

In figuur S.3.3 worden aangepaste snelheidsregimes vooropgesteld afhankelijk van de gekozen functie van de weg en de omgevingskarakteristieken. Op de autosnelwegen wordt een snelheid van 120 km/uur voorgesteld. Op de invalswegen geldt een maximale snelheid van 90 km/uur, met snelheidsverlagingen in de doortochten en nabij gevaarlijke kruispunten. Op de lokale wegen is er doorgaans geen snelheidsbeperking, maar gelet op het vaak bochtig verloop en de uitrusting is een snelheidsregime van 70 km/uur aangewezen met een beperking tot 50 km/uur

in de bebouwde kommen en op plaatsen waar nodig. Binnen verblijfs- en centrumgebieden wordt de snelheid dus verlaagd tot 50 km/uur.

3.3.1.3 Fietsroutenetwerk

Voor het fietsverkeer wordt een fietsnetwerk uitgewerkt dat voornamelijk gebruik maakt van de bestaande infrastructuur en deze waar nodig aanvult. Dit fietsnetwerk verbindt in hoofdzaak de voornaamste functies binnen de gemeente en tussen de naburige gemeenten via de invalswegen en de belangrijkste lokale wegen.

Deze fietsstructuur wordt gepresenteerd in figuur S.3.4.

De invalswegen worden bij voorkeur uitgerust met vrijliggende fietspaden buiten de bebouwde kom. In de bebouwde kom kunnen deze wegen uitgerust worden met aanliggende fietspaden. Op lokale wegen zijn geen specifieke fietspaden, stroken noodzakelijk, maar plaatselijk wel voorzieningen om de fietsers te beschermen.

3.3.1.4 Openbaarvervoerplan

Binnen het trendscenario wordt de huidige structuur en het aanbod van het openbaar vervoer behouden. De meeste gebieden in De Panne en Adinkerke worden ontsloten met het openbaar vervoer (bus of tram).

Toch dienen er enkele maatregelen genomen om de doorstroming van de tram in de Nieuwpoortlaan en Duinkerkestraat te garanderen.

3.3.2 Maatregelen per modus

3.3.2.1 Auto- en vrachtverkeer

Op de gewestwegen N34, N35 en N39 dienen enkele kruispunten verbeterd uit de hoofde van de verkeersveiligheid en een goede afwikkeling.

- N 34
 - rondpunt met N39 + maatregelen op brug om de doorstroming er te verbeteren
 - kruispunten met Stationsplein en Dorpsstraat : om de bijkomende verkeersstromen op te vangen t.g.v. woonuitbreidingen te Adinkerke
 - kruispunt met Olmendreef
 - kruispunt met Zeelaan
- N 35
 - kruispunt met Kerkstraat (groen licht vervangen door oranje knipperlicht)
 - kruispunt met Lindenlaan
- N 39
 - aanleg rondpunt t.h.v. Tuinwijkstraat zodat vrachtwagens zich op een veilige manier kunnen draaien en vlottere ontsluiting van Tuinwijk en als snelheidsremmer voor het verkeer komende van Frankrijk.

De doortocht Dijk te Adinkerke (N39) dient extra beveiligd te worden met de nodige aandacht aan de kruispunten.

Parkeren

Opdat de doorstroming op de N34 vlot verloopt, is een plan opgesteld om de parkings van Plopsaland op en af te rijden.

- in- en -uitrit van de parking aan kant van Plopsaland via het rondpunt van de P&R-parking
- in- en uitrit t.h.v. Langgeleed naar parking aan oostkant van het park
- Betalen van het parkeerticket via betaalautomaten bij het verlaten van de parking

3.3.2.2 Fietsverkeer

Aanleg vrijliggende fietspaden : - N 386 (Duinhoekstraat)
 - N 396
 - N 39
 - Noordhoekstraat

Aanleg aanliggende fietspaden : - Westhoeklaan

Kruispunten beveiligen : - N 39 t.h.v. voetgangersbrug
 - N 39 - Moeresteenweg
 - N 35 - Noordhoekstraat
 - N 34 - Dorpsstraat

3.4 Flankerende maatregelen

3.4.1 Signalisatie

Om de verdeling van het autoverkeer over de twee invalswegen N35 en N34 naar de autosnelweg A18 moet de bewegwijzering t.h.v. de rotonde aan de Esplanade gewijzigd worden. Aangepaste verkeersborden zijn noodzakelijk: verkeer naar binnenland via N35 (E40 Brussel) en verkeer naar Frankrijk (E40 Calais/Duinkerke).

De signalisatie naar de P&R-parking dient geoptimaliseerd te worden, alsook naar de randparkings (Keesjesdreef en Koningsplein).

3.4.2 Handhaving

Handhaving van snelheidslimieten

4 Scenario's duurzame mobiliteit

4.1 Algemeen

Een beleidsscenario is een samenhangend geheel van mogelijke beleidsopties inzake mobiliteitseffecten van ruimtelijke ontwikkelingen, verkeersstructuren per vervoerswijze en ondersteunende maatregelen. Naargelang de combinaties van de mogelijke beleidsopties verschillen, kunnen verschillende beleidsscenario's onderscheiden worden.

De belangrijkste uitgangspunten om een duurzame mobiliteit te bewerkstelligen, kunnen als volgt omschreven worden (Bron: Mobiliteitshandboek):

- het garanderen van de noodzakelijke bereikbaarheid, omwille van de belangrijke impact ervan op de economische ontwikkeling;
- het garanderen van de beoogde leefbaarheid;
- het vergroten van de verkeersveiligheid;
- het afremmen van de groei van de automobilititeit door het verbeteren van de kwantitatieve en kwalitatieve condities voor de alternatieve vervoerswijzen;
- het optimaliseren van de bestaande infrastructuur.

4.1.1 Ruimtelijke ontwikkelingen in het perspectief van een duurzaam mobiliteitsbeleid

In afwachting van een uitgewerkt gemeentelijk ruimtelijk structuurplan worden de ruimtelijke principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen gehanteerd.

Concentreren van activiteiten

Uitgangspunten zijn de verweving van functies en een goed gebruik van bestaande voorzieningen en infrastructuur.

Uitbreidingen voor wonen en bedrijvigheid zullen bij voorkeur in de kernen gebeuren.

In De Panne zijn de activiteiten behoorlijk geconcentreerd. De bebouwing is geconcentreerd in de kernen van De Panne en Adinkerke. In Adinkerke komen enkele woonlinten voor in de Duinhoekstraat, De Pannelaan en de Moeresteenweg. Conform de visie van het RSV en het ontwerp PRS is het wenselijk de groei in hoofdzaak te lokaliseren in de deelgemeente De Panne. Aangezien het kusthoofddorp ingesloten is door waardevolle gebieden en er bijgevolg geen uitbreidingsmogelijkheden voorhanden zijn, wordt geopteerd mogelijkheden te creëren in de woonkern Adinkerke. In de toeristische zone resteren ongeveer nog 151 onbebouwde loten / leegstaande huizen voor tweede verblijven en vakantieverblijven. Het is van belang te voorzien in de behoeften van de autochtone bevolking, met aandacht voor de sociale en vrije sector. De geplande uitbreidingen in Adinkerke en De Panne overschrijden het aantal bijkomende woonegelegenheden niet dat het ontwerp PRS toedeelt (550 bijkomende woonegelegenheden in 1991-2007, waarvan reeds 52% gerealiseerd is). De woonuitbreidingen sluiten eveneens aan op de bebouwde kom. Voor verplaatsingen van en naar de nieuwe wijken kan gebruik worden gemaakt van de fiets. Zelfs te voet gaan is haalbaar, gezien de korte loopafstanden.

De Panne beschikt over een gamma aan economisch en toeristische activiteiten en voorzieningen in de kernen. De Panne - centrum is vooral gericht op het kusttoerisme. In Adinkerke mag Plopsaland niet weggedacht worden. Langs de Dijk te Adinkerke dienen maatregelen getroffen worden om de veiligheid en leefbaarheid te garanderen ondanks het toenemend aantal tabakszaken.

Het vrijwaren van het buitengebied voor essentiële functies

De gemeente ondersteunt deze visie. Nieuwe, zonevreemde activiteiten worden niet meer toegelaten in het buitengebied. De open ruimte in Adinkerke is heel kwetsbaar, zodat er geen nieuwe ontwikkelingen gewenst zijn.

Bundelen van economische activiteiten

De Panne is niet geselecteerd als economisch knooppunt. De ambachtelijke bedrijven zijn heel beperkt zodat de mobiliteitseffecten miniem zijn. Nieuwe ontwikkelingen rond bedrijvigheid wordt niet vooropgesteld. De regionale bedrijvigheid is gelokaliseerd in de naburige gemeente Veurne, geselecteerd als kleinstedelijk gebied.

Lijninfrastructuren als bindteken en basis voor de locatie van activiteiten

Alternatieven voor het autoverkeer

Voor korte afstanden zijn de fiets en het te voet gaan mogelijke alternatieven voor het autogebruik; voor de langere afstanden zijn dit het openbaar en het collectief vervoer. Wat betreft het goederenvervoer kunnen het spoor en het water gebruikt worden. Voor het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke zullen recreatie en natuurontwikkelingen in belang toenemen. Er zijn studies aan de gang om de spoorlijn door te trekken tot het SST-station van Duinkerke met aansluitingsmogelijkheden op de lijn Calais-Duinkerke naar de Chunnel.

In De Panne kan het gebruik van de fiets in de relatie woon-schoolverkeer en woon-werkverkeer nog meer opgedreven worden. Het onveiligheidsgevoel dat bestaat en een drempel vormt voor het gebruik van de fiets bij scholieren en ouderen kan worden weggenomen door het creëren van veiligere en leefbaardere ruimtelijke condities.

Het gebruik van het openbaar vervoer scoort redelijk bij scholieren maar slecht in het woon-werkverkeer. Gemeenschappelijk vervoer zoals vervoer ingericht door de school, de werkgever en carpooling kan eveneens opgetrokken worden. Het gebruik van het openbaar vervoer is sterk toegenomen in het kader van het toerisme.

Een mobiliteitsbeleid gericht op het beheer van het verkeer

Mogelijkheden hiertoe is het voeren van een parkeerbeleid, dat reeds van toepassing is in De Panne. Meerdere initiatieven zijn ondernomen: uitdunning van de parkeerplaatsen in de centrumstraten, uitbreiding van ondergrondse garageboxen (Zeeditik en Marktplaats) en randparkings (Keesjesdreef, P&R-parking). De randparkings hebben geen succes. In het kader van een duurzaam beleid kan wellicht nog een stap verdergezet worden waarbij het parkeren in het centrum van De Panne volledig ontmoedigd wordt en langparkeren geweerd.

Optimalisering door categorisering van het wegennet

Er wordt geopteerd voor de optimalisering van het wegennet en een uitbouw van een netwerk voor fietsers. In het RSV wordt een kamstructuur vooropgesteld, waarbij de A18 als ruggengraat fungeert voor het bestemmingsverkeer naar de kust met daarop aansluitende toegangswegen naar de badplaatsen. Voor De Panne zijn de N34 en N35 de toegangswegen. Randparkeerterreinen langs de rand van de kam vervolledigen het concept. In Adinkerke is reeds een randparking gerealiseerd.

Goede en veilige fietsverbindingen tussen deelgemeenten en naburige gemeenten zijn eveneens een noodzaak.

4.1.2 Ontwikkelingen voor verkeersnetwerken per modus

4.1.2.1 Personen- en vrachtwagens

Hiërarchie van het netwerk

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

De categorisering is gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan ofwel de bereikbaarheid ofwel de leefbaarheid. De ruimtelijke consequenties van deze prioriteiten worden uitgedrukt in

een ruimtelijk beleid voor aanleg en inrichting van de wegen. Functioneel gezien onderkent men volgende hoofdfuncties: de verbindingsfunctie, de verzamel functie en de functie van het toegang geven tot.

Vrachtroutes

Vrachtroutes zijn wenselijk ter beveiliging van de woongebieden en om de leefbaarheid er te verbeteren. Daar het lokale vrachtverkeer heel beperkt is, is dit in De Panne niet aan de orde. Het regionale vrachtverkeer heeft de A18 als alternatief en hoeft De Panne niet te betreden. Uitzonderlijk zwaar vervoer kan de N39 nog altijd gebruiken.

Om het zwaar vrachtverkeer op de Dijk te Adinkerke te weren zou de tabakshandel er moeten verdwijnen.

Veiligheid

De snelheidsregimes, die nauw samenhangen met de categorisering van de wegen, zullen enerzijds de verkeersveiligheid bevorderen en anderzijds het autoverkeer aanzetten eerder het wegennet met een verzamelende functie te volgen dan door de verblijfsgebieden te rijden. Algemeen wordt gesteld 90 km/uur in verkeersgebieden en 50 km/uur in verblijfsgebieden met een geleidelijke overgang (70 km/uur). Op gevaarlijke kruispunten, in doortochten zal de snelheid eveneens aangepast worden.

Parkeren

Het gevoerde parkeerbeleid dient verdergezet. Een gericht parkeerbeleid is het uitgangspunt voor het terugdringen van het autogebruik. Het beperken van het parkeeraanbod en het beperken van de parkeerduur dienen nog sterker doorgevoerd te worden, zodat de verblijfskwaliteit in de kern nog kan verbeteren.

4.1.2.2 Fietsen

Netwerken

Het opdrijven van het fietsgebruik is haalbaar, wetende dat ruim de helft van autoverplaatsingen in Vlaanderen beperkt blijft tot 5 km. De verbetering en vervollediging van (gemeentegrensoverschrijdende) bestaande netwerken is prioritair.

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

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

Veiligheid

In verkeersgebieden met een ontwerpsnelheid van 90 en 70 km/uur.

Gezien de hoge snelheidsverschillen tussen fietsers en auto's dient hier het gebruik van vrijliggende fietspaden veralgemeend te worden, met verplicht gebruik door bromfietsen A en B. Aanbevolen minimumbreedte: 1,75 meter, met een bufferzone tussen fietspad en weg van 1,00 tot 2,50 meter met bomen of haagblokken.

Als algemeen principe geldt dat dubbelrichtingsfietspaden te vermijden zijn, tenzij volledig in eigen bedding; minimumbreedte: 2,50 meter; aanbevolen breedte: 2,75 tot 3,50 meter. In landelijke gebieden en bij geringe intensiteiten van voertuigen en fietsers kan van deze richtnormen afgeweken worden; belangrijk blijft evenwel te beschikken over een eigen bedding.

In verblijfsgebieden met ontwerpssnelheid van 50 km/uur en minder.

In deze gebieden geldt als basisprincipe dat zoveel als mogelijk wordt gestreefd naar een menging van verkeerssoorten, tenzij de intensiteit van het verkeer te hoog is. Het fietsverkeer moet zichtbaar zijn in het straatbeeld (conflictpresentatie).

Kruispunten

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

Schoolomgevingen

De schoolomgevingen verdienen een specifieke benadering, waarbij voetgangers en fietsers op een veilige manier het schooldomein kunnen betreden of verlaten. Het parkeren en stilstaan bij de schoolpoort moet in principe geweerd worden. Veiliger oplossingen bestaan er in stationeervoorzieningen op enige afstand van de school te situeren, op plaatsen waar enige ruimte voorhanden is.

Fietsstallingen

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

Overstapvoorzieningen

Bij belangrijk haltes voor het openbaar vervoer (bushaltes, stophalte trein) dienen fietsstallingen, bij voorkeur overdekt, aanwezig te zijn.

4.1.2.3 Voetgangers

Netwerken

De bebouwde kommen van de kernen vormen de verblijfsgebieden voor de voetgangers. Deze gebieden zullen het statuut krijgen van Zone 50 gebieden en eventueel zelfs Zone 30 gebieden, waardoor de verkeersveiligheid wordt gegarandeerd.

Veiligheid

Een obstakelvrije loopzone van ten minste 1,50 meter breedte is vereist; voor rolstoelpatiënten is 1,80 meter aangewezen.

Voor de kwaliteit van oversteekvoorzieningen wordt de wachttijd als indicatief beschouwd; de gemiddelde wachttijd mag niet meer dan 10 seconden bedragen. De maximaal te kruisen verkeersstroom staat in relatie tot de oversteeklengte: bij verkeersstromen van 1 000, 650 en 450 voertuigen per uur bedraagt de oversteeklengte respectievelijk maximaal 6, 8 en 10 meter. Bijzondere zorg dient besteed aan potentiële conflictpunten zoals oversteekplaatsen, schoolomgevingen en langs hoofdwegen waar hogere snelheden toegestaan zijn.

4.1.2.4 Openbaar en collectief vervoer

Netwerken

Er dient gestreefd te worden naar een zo optimaal mogelijk netwerk in functie van de bediening van de kernen en een snel en comfortabel vervoer tussen de gemeenten. Dit kan het gebruik van het openbaar vervoer in het woon-werkverkeer, woon-schoolverkeer en toeristisch verkeer stimuleren.

De eerste doelstelling beantwoordt aan de vraag naar basismobiliteit, een actiepoint dat buiten het mobiliteitsconvenant staat. *De Westhoekverkaveling vindt momenteel geen ontsluiting via*

het openbaar vervoer. Toch stelt zich de vraag bij de bewoners. De bewoners van Adinkerke vragen een vlotte verbinding naar het ziekenhuis van Veurne.

De tweede doelstelling moet beantwoorden aan de vraag naar snelheid, stiptheid en comfort over grotere afstanden. Tijdens topdagen ontstaan snel vertragingen op de lijnvoering van de kusttram, die van groot belang is als toeristische verbinding én als functionele verbinding tussen de kustgemeenten, ten gevolge van doorstromingsproblemen op de Kustbaan.

Veiligheid

Om het openbaar vervoer te promoten is het noodzakelijk dat de halteaccommodatie veilig en comfortabel is.

Reistijden en frequenties

Reistijden en frequenties moeten in de mate van het mogelijke optimaal afgestemd worden op de vraag. Uit het verslag van de BTTB ('97) blijkt een aansluiting met de tram of bus op de eerste en laatste trein vanuit/naar het binnenland noodzakelijk. Intussen is dit gerealiseerd. Tijdens de zomermaanden is een hogere frequentie van de kusttram tussen de badsteden gewenst. Dit heeft zijn voordelen t.o.v. de aansluiting op de IC-trein en het gebruik van de P&R-parking.

4.2 Mogelijke duurzame scenario's

De voornaamste doelstelling naar mobiliteit voor de duurzame scenario's is het bevorderen van alternatieve vervoermodi, zowel voor het interne (binnen de deelgemeenten onderling en naar de omliggende gemeenten) als voor het toeristische verkeer. Dit vertaalt zich in nieuwe inrichtingsprincipes van de bestaande infrastructuur, een optimalisatie van het aanbod van het openbaar vervoer en een veilig fietsnetwerk.

Er wordt ook voldoende aandacht besteed aan de toestroom van dagtoeristen, welke op weekend- en vakantiedagen een hoge verkeersdruk veroorzaken in De Panne die niet ten goede komt van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid. De duurzame scenario's zijn denkpijlers waarbij steeds andere maatregelen genomen worden om de toestroom van het autoverkeer te beheersen.

4.2.1 Duurzaam scenario 1 : Gemeente toegankelijk via één invalsweg

Ten aanzien van het trendscenario worden de ruimtelijke ontwikkelingen afgestemd op de visie van het RSV.

In dit eerste duurzame scenario vertrekt men van de kamstructuur van de kust die vooropgesteld wordt in het RSV en ontwerp PRS: het toestromende autoverkeer komende van de A18 naar De Panne concentreren op de N34 via Adinkerke, waarbij een groot deel van het autoverkeer opgevangen wordt op de P&R-parking te Adinkerke. De kusttram brengt de toeristen naar De Panne en verder. Opdat dit optimaal verloopt, dienen de nodige maatregelen getroffen wat betreft de doorstroming op de N34 en parkeerbeleid in het centrum. Tijdens de topdagen kiest men ervoor de Nieuwpoortlaan-Duinkerkelaan tussen bepaalde uren af te sluiten.

Deze structuur wordt gecombineerd met een veilig fietsroutenetwerk en een goed uitgebouwd openbaarvervoerplan. Er wordt een 10'-frequentie van de kusttram en een betere aansluiting op de eerste en laatste trein vanuit/naar het binnenland voorzien. Verder wordt getracht door de nieuwe inrichtingen de verkeersveiligheid te optimaliseren in De Panne en Adinkerke. Deze principes bevorderen de alternatieve vervoermodi en het maakt De Panne tot een meer leefbare gemeente.

4.2.1.1 Ruimtelijke ontwikkelingen (figuur S.4.1)

4.2.1.1.1 Wonen

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

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

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

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

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

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

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

Mobiliteitsaspecten

Vrije sector

Verkaveling Kerkweg / Heldenweg (150 woningen)

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

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

Verkaveling Veldstraat/Duinkerkekeiweg/Achterveld (50 woningen)

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

Sociale sector

Huurwoningen Oosthoek-Noord (15 woningen)

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

Service-flats Ollevierlaan (23 woongelegenheden)

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

Noordhoekstraat (26 woningen)

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

Toeristische zone

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

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

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

4.2.1.1.2 Bedrijvigheid

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

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

4.2.1.1.3 Toerisme

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

Het natuurinrichtingsproject "Oosthoekduinen", dat opgestart is in 1999 door de Vlaamse Landmaatschappij, heeft als doel recreatie en natuur in evenwicht te brengen. In dit duurzame scenario wordt de TRP-zone opgegeven. Er wordt een soortenrijk permanent grasland voorgesteld.

In dit domein wordt het Vlaams Bezoekerscentrum “De Nachtegaal” opgericht door de Vlaamse Gemeenschap (Aminal, afdeling Natuur). De officiële opening wordt voorzien in juli 2001. Men verwacht er jaarlijks 100.000 bezoekers vooral in groepsverband.

Plopsaland is voorstander een hotel te bouwen om de Nederlandse bezoekers op te vangen, zeker als Studio 100 zijn activiteiten uitbreid naar Nederland. Er wordt gemikt op 100 à 150 kamers. Ruimtelijk gezien wordt voorgesteld deze in te planten in het park zelf of grenzend aan het park.

Andere nieuwe ontwikkelingen rond toerisme / recreatie worden niet aangemoedigd.

Mobiliteitsaspecten

Plopsaland

Plopsaland is gunstig gelegen:

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

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

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

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

Vlaams Bezoekerscentrum “De Nachtegaal”

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

Hotel

Afhankelijk van zijn locatie kan de toegangsweg tot het hotel verschillend zijn. Indien het hotel in het noordelijk deel van het park gelegen is, zou het hotel bereikbaar zijn via de Duinhoekstraat. Wanneer gekozen wordt voor de zone langs het Langgeleed ten westen van het park, zou het hotel ontsloten worden via de Zwartenhoekstraat.

Er wordt geraamd op 100 à 150 kamers.

4.2.1.2 Visie en maatregelen m.b.t. de verkeersstructuur per modus

4.2.1.2.1 Auto- en vrachtverkeer

VISIE

Het voorgestelde autonetwerk welk weergegeven wordt in figuur S.4.2a vertrekt van de kamstructuur die vooropgesteld wordt in het RSV: de hoofdweg A18 als ruggengraat, waarop primaire wegen type II zijn ingeplant als toegang tot de kustgemeenten.

In dit scenario worden de opties rond de categorisering van de secundaire wegen die genomen zijn binnen het ontwerp Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen weerhouden. De N34 wordt geselecteerd als secundaire weg type II, terwijl de N35 die via de N8 aansluiting heeft

op de A18 te Veurne niet volledig geselecteerd wordt als secundaire weg. De N35 (Veurnestraat) wordt een lokale weg type I (met een verbindende functie) tussen de Oosthoek en Veurne. Het idee hierachter is dat het toestromend autoverkeer komende van de A18 geconcentreerd wordt op één invalsweg, namelijk op de N34 via Adinkerke.

Dit concept wordt verder ondersteund door de P&R-parking te Adinkerke (einde van de N34 als primaire weg II) en de kusttram Adinkerke - Knokke-Heist die nabij deze parking zijn terminus heeft. Opdat dit systeem zou werken is een vlotte doorstroming op de N34 gewenst (zowel voor de kusttram als voor de auto) en een parkeerbeleid in De Panne waarbij het langparkeren geweerd wordt uit het centrum. Tijdens de topdagen wordt geopteerd om de Duinkerkelaan-Nieuwpoortlaan af te sluiten voor autoverkeer tussen bepaalde uren.

De N34 (Kustbaan), waarop het traject van de kusttram geënt is, heeft in eerste instantie een ontsluitende functie. Daarnaast heeft ze nog steeds een belangrijke verbindende functie voor het autoverkeer tussen de verschillende kustgemeenten. De nodige maatregelen moeten genomen worden om de conflictsituaties tussen alle weggebruikers tot een minimum te beperken. De N396 verbindt de achterliggende kustdorpen vanwaaruit de hoofdweg A18 vlot bereikt wordt via de primaire wegen.

Sinds de doortrekking van de A18 zijn de N39 en N386 geen prioritaire verbindingen meer vanuit Frankrijk. De A18 heeft de functies van de N39 overgenomen, zeker wat betreft het doorgaande regionale vrachtverkeer. In uitzonderlijke gevallen (bv. afsluiting van A18 wegens werken, ongevallen, ...) kan het zwaar vervoer via de N39 geleid worden. Op lange termijn (na het verdwijnen van de tabakszaken) kan de N39 recreatief uitgebouwd worden in combinatie met het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke.

Het lokale vrachtverkeer daarentegen is in De Panne heel beperkt, zodat geen specifieke maatregelen dienen genomen om de verblijfskwaliteit te waarborgen in de kernen.

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

Categorisering RSV

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

A 18;

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

/

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

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

Categorisering Ontwerp PRS-WV

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

/

- secundaire wegen, categorie II, met hoofdfunctie
verbinden van hoofddorpen en/of verzamelen
naar het hogere wegennet met aanvullende

functie toegang geven:

N 34 (van rondpunt P&R-parking tot Nieuwpoort),
N 35 (van N 34 tot N 396), N 396 ;

Categorisering gemeente De Panne

- lokale wegen, categorie I, met hoofdfunctie verbinden en/of verzamelen op lokaal niveau en aanvullende functie toegang geven:

N 39 , N 386 (Duinhoekstraat) ,
N 35 (van N396 tot Veurne);

- lokale wegen, categorie II, met hoofdfunctie verbinden en/of verzamelen op sublokaal niveau en aanvullende functie toegang geven:

Moeresteenweg,
Smekaertstraat - Langgeleedstraat,
Kerkstraat - Zeelaan -Lindenlaan,
Dynastielaan;

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

overige wegen.

MAATREGELEN

Afwikkeling autoverkeer in Adinkerke

Indachtig dat de ingaande stroom meer verspreid is terwijl de uitstroom geconcentreerd is, wordt ter hoogte van de brug te Adinkerke geopteerd voor twee uitgaande rijstroken en één ingaande rijstrook. Bijgevolg is er geen ruimte meer voor fietsers. Die zullen omgeleid worden via de Dorpsstraat – Kasteelwijk naar het voetgangersbruggetje. De meeste fietsers gaan toch richting Adinkerke-Zuid op.

Doorstroming N34 ter hoogte van dorpskern De Panne

Een vlotte doorstroming op de N34 dient gegarandeerd te worden opdat het principe van de P&R-parking kan functioneren.

Ter hoogte van de dorpskern De Panne waar de tram niet in eigen bedding rijdt, worden volgende voorstellen geformuleerd :

- Wijziging stroombewegingen op kruispunt van Nieuwpoortlaan-Duinkerkeaan en Zeelaan : linksafslaand verkeer in Nieuwpoortlaan en Duinkerkeaan verbieden
- In Dumontwijk enkel plaatselijk verkeer toegelaten.
- Doortrekken van de eigen bedding van de tram in de Duinkerkeaan tot “De Witte Bergen”.
- Op topdagen wordt voorgesteld de Nieuwpoortlaan-Duinkerkeaan af te sluiten voor autoverkeer tussen bepaalde uren (bv. 10.30 en 19 uur), alsook de Zeelaan op het deel Bronzellaan – Nieuwpoortlaan.
- gericht parkeerbeleid en uitbreiden parking Canadezenplein (zie verder)

Signalisatie

Ter hoogte van Ster Der Zee (gemeente Koksijde)

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

Ter hoogte van De Panne

De signalisatie ter hoogte van de rotonde aan de Esplanade moet alle verkeer via Adinkerke naar de A18 leiden, zowel richting Frankrijk als binnenland.

Op het kruispunt van de Koninklijke Baan (N35) met de Lindenlaan wordt het verkeer met bestemming A18 naar rotonde aan de Esplanade geleid en zo verder naar Adinkerke.

Kruispunt Oosthoek

Het kruispunt N396 - N35 dient heringericht te worden waarbij de voorrang gegeven wordt aan Koksijdeweg-Veurnestraat zodat de gewenste categorisering gerespecteerd wordt.

Beveiliging kruispunten i.f.v. verkeersveiligheid

Deze kruispunten dienen beveiligd te worden:

N35	x	Kerkstraat (oranje knipperlicht)
	x	Lindenlaan
N34	x	Dorpsstraat
	x	Stationsplein
	x	Olmendreef
		rotonde aan Esplanade (conflict tram en auto)
N39	x	Tuinwijkstraat (aanleg rondpunt)

Herinrichten doortochten - centra

In functie van de verkeersveiligheid in Adinkerke dient de doortocht Dijk-Adinkerke (N39) heringericht te worden.

De Stationsstraat (N34) die de toestroom moet verwerken, is reeds heraangelegd.

Om de leefbaarheid van de stationsomgeving te verbeteren zal het Stationsplein heringericht worden.

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

De Koninklijke Baan (N35) dient ook heraangelegd worden waarbij aandacht besteed wordt aan de beveiliging van de schoolomgeving.

De Nieuwpoortlaan-Duinkerkelaan is recentelijk heraangelegd waar het aantal parkeerplaatsen uitgedund is. Om de doorstroming van de kusttram te bevorderen kunnen nog enkele werken uitgevoerd worden. Er wordt in dit scenario geopteerd om de eigen bedding van de tram door te trekken vanaf de Esplanade tot aan "De Witte Bergen".

Verblijfsgebieden en snelheidsregimes

De verblijfsgebieden bestaan uit de centrumgebieden en de woonlobben. Samen vormen ze de bebouwde kommen waar een algemene snelheidsbeperking geldt van 50 km/uur. In de woonlobben wordt zelfs geopteerd voor een Zone 30.

In figuur S.4.3a worden aangepaste snelheidsregimes aangeduid met aandacht voor de verkeersveiligheid en functie van de weg. Op de hoofdwegen geldt een snelheid van 120 km/uur. In de Stationsstraat (primaire weg II) wordt een maximale snelheid van 50 km/uur voorgesteld binnen de bebouwde kom van Adinkerke. Op de secundaire wegen geldt een maximale snelheid van 90 km/uur die verlaagd wordt afhankelijk van de omgeving. In de doortochten geldt een snelheid van 50 km/uur. Op grondgebied De Panne zal de snelheid op de secundaire wegen niet hoger liggen dan 70 km/uur. Op de lokale verbindingswegen (type I) is een snelheidsregime van 90 of 70 km/uur toegelaten afhankelijk van de omgevingskarakteristieken. In de bebouwde kom wordt die beperkt tot 50 km/uur.

De overgang van 90 km/uur in een verkeersgebied naar 50 km/uur in een verblijfsgebied gebeurt geleidelijk (zone van 70 km/uur).

Parkeren

Het parkeerbeleid dat in 1986 is opgestart, dient verder uitgewerkt om de in dit scenario voorgestelde kamstructuur te ondersteunen.

De dagtoeristen worden in hoofdzaak opgevangen op de P&R-parking te Adinkerke vanwaaruit de kusttram vertrekt naar De Panne. Bijgevolg moet in het centrum van De Panne het

langparkeren enorm bemoeilijkt worden door het aanbod nog sterker uit te dunnen, zone voor betalend parkeren uit te breiden, de parkeerduur in de belangrijkste centrumstraten te verkleinen en hogere tarieven in te voeren. Opdat dit systeem succesvol wordt, is eveneens een streng handhavingsbeleid noodzakelijk. De P&R-parking dient maximaal uitgebouwd te worden (streven naar 500 plaatsen) en gepromoot naar de bevolking toe.

Wanneer de Nieuwpoortlaan-Duinkerkeleen afgesloten wordt voor het autoverkeer tussen bepaalde uren, wenst men deze op te vangen op de randparkings:

- Canadezenplein (bovengronds en ondergronds uitbouwen)
- Ondergrondse parking Esplanade
- Koningsplein
- Keesjesdreef
- P&R-parking te Adinkerke

Daaraan gekoppeld wordt een parkeerverbod opgelegd in de Nieuwpoortlaan-Duinkerkeleen.

Volgende OPTIES worden genomen :

- maximaal uitbreiden van de P&R-parking te Adinkerke
- Zeelaan :
 - aanbod reduceren door :
 - meer laad- en loszones te realiseren opdat bevoorrading vlotter verloopt
 - parkeerverbod op deel tussen Nieuwpoortlaan en Bonzellaan
 - parkeerduurbepanking (maximaal 1 uur)
- Nieuwpoortlaan-Duinkerkeleen :
 - reduceren van parkeerplaatsen door het doortrekken van de eigen bedding van de tram tot "De Witte Bergen"
 - parkeerduur in Nieuwpoortlaan-Duinkerkeleen beperken (maximaal 2 uur)
 - laden en lossen beperken tot tijdspanne 7 - 10 uur (hele jaar door)
 - op topdagen wordt een parkeerverbod opgelegd tussen bv. 10 en 19 uur (op moment dat dit gedeelte afgesloten is voor autoverkeer)
- parkeerverbod in Dumontwijk, enkel residentieel parkeren, behalve in de Donnylaan, E.D'Arripelaan
- bij herinrichting van centrumstraten in De Panne reductie van parkeerplaatsen nastreven
- invoegen van betalend parkeren in Westhoeklaan (tot Egelantierlaan) en uitbreiden in Dynastielaan tot aan Vermeylenlaan
- betalend parkeren met gradaties in tarief:
 - Marktplaats, Zeelaan, Nieuwpoortlaan-Duinkerkeleen
 - zijstraten Zeedijk, aanpalende straten Zeelaan
 - Dynastielaan
- zone parkeerduurbepanking uitbreiden (betalend)
- Canadezenplein bovengronds (175) en ondergronds uitbreiden (100)
- blauwe zone invoeren op Stationsplein
- randparkings promoten

Beveiligen van schoolomgevingen

Om de veiligheid van de leerlingen te garanderen dienen de volgende schoolomgevingen beveiligd te worden :

- Immaculata Basisschool / Instituut
- Gemeentelijke School Adinkerke
- Gemeenschapsschool (Verenigingsstraat)

4.2.1.2.2 Fietsverkeer

VISIE

Door de provincie wordt een functioneel bovenlokaal fietsroutenetwerk opgebouwd.

Op grondgebied De Panne is o.a. de N34 geselecteerd als bovenlokale fietsroute tot de brug in Adinkerke en verloopt dan verder via de N 39 te Adinkerke naar Veurne. Aangezien in dit scenario de huidige fietspaden op de brug te Adinkerke geschrapt worden ten behoeve van een vlottere uitstroom te Adinkerke, worden de fietsers verplicht gebruik te maken van de voetgangersbrug om de overzijde van het kanaal te bereiken. De route die door de provincie voorgesteld wordt dient omgebogen te worden.

Op lokaal niveau wordt dit netwerk aangevuld waarbij goede en veilige fietsverbindingen tussen de deelgemeenten gecreëerd worden en dat de belangrijkste activiteiten in De Panne ontsluit. Dit zal het fietsgebruik in De Panne stimuleren, zeker in woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer en het toeristisch-recreatief verkeer.

Als bijkomende bovenlokale fietsroute wordt de N396 geselecteerd die de verbinding maakt naar Koksijde-dorp.

In het provinciaal fietsroutenet is de N39 slechts geselecteerd tot aan de N34 (Stationsstraat). Maar in dit scenario opteert men ervoor dat de verbinding met Frankrijk via de N 386 (richting Bray-Dunes) en via de N39 kan gebeuren die dan ook als bovenlokale fietsroutes aanschouwd worden. Naar Ghyvelde bestaat ook de mogelijkheid via de Cabourweg te rijden.

In dit scenario is de Nieuwpoortlaan-Duinkerkelaan geselecteerd als secundaire weg II. Voor fietsers is de veiligheid er minimaal daar de auto er een belangrijk onderdeel is. In dit opzicht opteert men ervoor een alternatieve fietsverbinding te bepalen, namelijk de Zeedijk of via gemeentelijke wegen in de bebouwde kom. Tevens streeft men ernaar in straten met éénrichtingsverkeer het reglement zodanig aan te passen dat fietsers, waar mogelijk, in beide richtingen kunnen fietsen. In de Dumontwijk moeten fietsers overal in beide richtingen kunnen fietsen. In de straten met éénrichtingsverkeer moet dit mogelijk zijn aangezien de minimale breedte er 3m is en er een zone 30 ingevoerd wordt. De Koninginnelaan kan als volwaardig alternatief voor fietsers functioneren voor de Nieuwpoortlaan, mits het parkeren enkel toegelaten wordt aan één zijde.

Het volledige fietsnetwerk is uitgetekend op figuur S.4.5.a.

Bovenlokaal fietsnet

N 34 : Nieuwpoortlaan – Duinkerkelaan – A. d'Arripelaan – L. Maskenslaan – Westhoeklaan – Kerkstraat – De Pannelaan – Stationsstraat – Dorpsstraat – Kasteelwijk – voetgangersbrug
(*voorstel GBC*)

N 35 : Veurnestraat (tot Adinkerklaan) - Adinkerkelaan – Elisabethlaan – Westhoeklaan

N 368 (Duinhoekstraat)

N 39 (Frankrijk – Veurne) (*voorstel GBC*)

N 396 (Oosthoek – Koksijde-dorp)

Lokaal fietsnet

Westhoeklaan

Zeedijk

Koninginnelaan – Meeuwenlaan – Toeristenlaan – Sloepenlaan – Zeelaan –

Bortierlaan/Dumontlaan – E. d 'Arripelaan – Maskenslaan – Fazantenlaan – Bosduiflaan

Astridlaan – Prins Albertlaan – Tegethofflaan – Decoussemaekerstraat

Koninklijke Baan

Zeelaan - Kerkstraat

Dorpsstraat – Smekaertstraat
Noordhoekstraat (Adinkerke – Oosthoek) - Svinckxweg
Langgeleedstraat
Moeresteenweg
Cabourgweg – Maerestraat – Veldstraat (parcours rond Cabourgdomrein)

Deze fietsroutes dienen zo goed mogelijk beveiligd worden. De inrichtingseisen zijn beschreven onder punt 4.1.2.2. Tevens dienen de schoolomgevingen beveiligd voor de zwakke weggebruiker. Bij belangrijke openbare instellingen en bushaltes dienen voldoende fietsstallingen geplaatst.

MAATREGELEN

Fietsvoorzieningen

Aanleg vrijliggende fietspaden : - N 386 (Duinhoekstraat)
 - N 396
 - N 35
 - N 39 (t.h.v. Dijk-Adinkerke een dubbelrichtingsfietspad)
 - Noordhoekstraat

Beveiligen van Smekaertstraat, Langgeleedstraat en Moeresteenweg

Verkeersreglement aanpassen ten behoeve van fietsers toegelaten in beide richtingen in éénrichtingsstraten, mits enkele bijkomende maatregelen: Dumontwijk en Koninginnelaan.

Beveiligen kruispunten

Omwillen van de veiligheid van de fietser dienen de volgende kruispunten beter beveiligd op basis van plaatselijke ingrepen, belijning en signalisatie. :

- N 39 t.h.v. voetgangersbrug
- N 35 x Noordhoekstraat
- N 35 x E. D'Arripelaan
- N 34 x Dorpsstraat
- N 396 x Svinckxweg

4.2.1.2.3 Voetgangersverkeer

De bebouwde kommen zijn de verblijfsgebieden voor de voetgangers waar de verkeersveiligheid dient gegarandeerd te worden. Oversteekplaatsen, schoolroutes en schoolomgevingen dienen beveiligd te worden. De maatregelen die buiten de bebouwde kom kunnen genomen worden vallen ook onder de oversteekplaatsen voor fietsers.

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

4.2.1.2.4 Openbaar vervoer

Het huidige openbaar vervoernet met betrekking tot het kusttoerisme is goed uitgebouwd. Eéndagstoeristen 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).

Om het openbaar vervoer nog sterker te promoten bij de toeristen en in het woon-werkverkeer dienen de aansluiting van de bussen of de kusttram gegarandeerd te blijven op de eerste en laatste trein vanuit/naar het binnenland.

Aangezien het park Plopsaland via de media de gecombineerde tickets (trein + inkom) promoot, worden grotere treinen ingezet. Omwille van verschillende redenen dienen de treinen bij voorkeur binnen te rijden op perron één. Dat vereist dat het perron verlengd dient te worden en de sporen in de richting van Frankrijk geëlektrificeerd te worden over voldoende afstand, zodat het rangeren buiten het station kan gebeuren en de overweg op de invalsweg N34 minimaal gesloten is.

Bij De Lijn geldt het principe waarbij men het toegangsticket betaalt en gratis kan gebruik maken van de kusttram.

Opdat de P&R-parking optimaal zou functioneren is een hogere frequentie van de kusttram noodzakelijk tijdens de zomermaanden. In de zomer van 2001 wordt in juli en augustus een 10'-frequentie gehanteerd. Dat heeft tot gevolg dat een vlotte doorstroming op de N34 dient nagestreefd te worden.

De Lijn past nog enkele wijzigingen door in de huidige lijnvoering:

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

4.2.1.3 Flankerende maatregelen

4.2.1.3.1 Signalisatie

- Signalisatie m.b.t. afwikkeling autoverkeer
 - A18 : bewegwijzering naar De Panne via Adinkerke (afrit ?)
 - N 8 : bewegwijzering naar De Panne via N396
 - Rotonde Esplanade : bewegwijzering dat verkeer naar A18 geleid wordt over Adinkerke
 - Centrum De Panne : bewegwijzering naar A18 via rotonde Esplanade naar Adinkerke
 - Oosthoek : bewegwijzering naar Veurne verloopt via de N396
 - Ster Der Zee : bewegwijzering naar A18 (Calais en Brussel) via Koninklijke Prinslaan naar N8
- Signalisatie i.f.v. parkeerbeleid
 - Nieuw signalisatieplan P&R-parking zowel vanuit binnenland als vanuit Frankrijk
 - Signalisatie randparkings.
- Signalisatie plaatselijk verkeer in Dumontwijk
- Signalisatie m.b.t. afbakening snelheidszones en bebouwde kom
- Signalisatie m.b.t. periodisch afsluiten van Nieuwpoortlaan-Duinkerkelaan en periodisch parkeerverbod in Nieuwpoortlaan-Duinkerkelaan
- Verkeersbord dat fietsverkeer verboden is op brug te Adinkerke, signalisatie naar voetgangersbrug
- Signalisatie van de fietsroutes

4.2.1.3.2 Handhaving

- handhaving inzake snelheidsregimes
- handhaving inzake het foutief parkeren, het niet respecteren van parkeerduurbepanking

4.2.1.3.3 Sensibilisatie

- verkeerseducatie (theoretisch en praktisch pakket) aan leerlingen in scholen door de leerkracht of begeleid door politie verderzetten
- jaarlijkse fietscontroles op scholen, georganiseerd door politie
- gemachtigde opzichters opleiden en dagelijks toezicht houden aan scholen
- promotie P&R-parking:
 - tarieven P&R-parking en parking Plopsaland op elkaar afstemmen
 - reclame maken op omroepzenders
 - folders verspreiden in gemeentelijke diensten, toeristenbureaus (zowel in De Panne als in andere gemeenten)

4.2.1.3.4 Informatie

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

- uurregelingen van De Lijn en NMBS, evenals gebeurlijke wijzigingen
- bedoelingen mobiliteitsbeleid en voorgenomen acties

Met behulp van infofolders (overal verspreid) het gebruik P&R-parking en randparkings promoten.

Informatie op wijkraden.

4.2.1.3.5 Onderhoud

Onderhoud van fietspaden nauwgezet volgen, alsook bij ijselvorming strooien.

4.2.1.3.6 Tarifiering

- op randparkings (Keesjesdreef en Koningsplein) forfaitair bedrag vragen
- tarief betalend parkeren verhogen tot 1 Euro/uur

4.2.2 Duurzaam scenario 2 : Gemeente waarin het autoverkeer beheerst wordt

In dit tweede duurzame scenario wordt het algemene idee van de kamstructuur aan de kust gehanteerd, maar waarbij de verkeersstromen in De Panne van/naar de A18 verdeeld worden over twee invalswegen: de N34 over Adinkerke én de N35 via Veurne. De verkeersstromen in De Panne zijn echter te groot om alle 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.

Met behulp van een toeritdosering ter hoogte van het Canadezenplein wordt de voorrang gegeven aan het openbaar vervoer op de N34 (Kustbaan). Deze weg krijgt bijgevolg een andere categorie.

In dit scenario wordt een maximale uitbouw van de alternatieve vervoermodi vooropgesteld door een veilig en sterk uitgebouwd fietsroutenetwerk en een optimaal uitgebouwd openbaar vervoerplan zowel voor toeristisch verkeer als voor de lokale bevolking. Het sensibiliseren van scholieren, werkende bevolking en toeristen komt sterker naar voor in dit scenario.

Alsook dienen de nodige maatregelen getroffen om zowel De Panne als Adinkerke tot meer leefbare kernen te maken.

4.2.2.1 Ruimtelijke ontwikkelingen

Het tweede duurzame scenario vertrekt vanuit dezelfde ruimtelijke structuur die werd beschreven bij het eerste duurzame scenario (zie punt tekst 4.2.1.1 en figuur S.4.1).

4.2.2.2 Visie en maatregelen m.b.t. de verkeersstructuur per modus

4.2.2.2.1 Auto- en vrachtverkeer

VISIE

Het voorgestelde autonetwerk welk weergegeven wordt in figuur S.4.2b vertrekt van de kamstructuur waarbij de hoofdweg A18 als ruggengraat fungeert, waarop primaire wegen type II zijn ingeplant als toegang tot de kustgemeenten.

De opties rond de categorisering van de secundaire wegen die voorlopig genomen zijn binnen het Ontwerp Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen worden niet weerhouden. In dit scenario worden zowel de N34 over Adinkerke tot Esplanade als de N35 vanaf de N8 tot Esplanade geselecteerd als secundaire wegen type II, die beiden aansluiting vinden op de A18 via respectievelijk Adinkerke en Veurne. De visie is om het in- en uitgaand verkeer van De Panne te verdelen over beide wegen (N34 en N35), zodat de verblijfskwaliteit te Adinkerke niet volledig ten onder gaat. Door voorziene ontwikkelingen van het pretpark Plopsaland zullen een groot aantal bijkomende verplaatsingen gegenereerd worden op de reeds hoge verkeersdruk. Plopsaland streeft op lange termijn naar een bezoekersaantal van 17.000 per dag. De Oosthoek kan een deel van de verkeersstromen van/naar De Panne opvangen.

Op de N34 (Duinkerkelaan-Nieuwpoortlaan), waarop het traject van de kusttram geënt is, krijgt het openbaar vervoer een belangrijke positie in het verkeer. Opdat de kusttram niet gehinderd wordt in de Nieuwpoortlaan-Duinkerkelaan, opteert men voor een toeritdosering ter hoogte van het Canadezenplein. Auto's kunnen nog door het centrum rijden, maar er wordt prioriteit gegeven aan het openbaar vervoer, met name de kusttram en de fietsers. Bijgevolg wordt voor deze gewestweg een secundaire weg type III vooropgesteld, die zeker aan belang zal winnen ten aanzien van het toerisme.

De N396 daarentegen verbindt de achterliggende kustdorpen vanwaaruit de hoofdweg A18 vlot bereikt wordt via de primaire wegen.

De kamstructuur wordt verder ondersteund door de P&R-parking te Adinkerke en de randparkings op de N35 (Keesjesdreef en Koningsplein). Om het verkeer in de Nieuwpoortlaan-Duinkerkelaan te beperken zou het autoverkeer ook opgevangen kunnen worden op de parkings aan beide uiteinden (Canadezenplein en Esplanade). Het opvangen van een groot deel van het autoverkeer op die parkings gaat gepaard met een streng parkeerbeleid in De Panne zelf wat zeker ten goede komt van de verblijfskwaliteit in De Panne.

Sinds de doortrekking van de A18 zijn de N39 en N386 geen prioritaire verbindingen meer vanuit Frankrijk. De A18 heeft de verbindende functie van de N39 overgenomen, zeker wat betreft het regionale vrachtverkeer. In uitzonderlijke gevallen (bv. afsluiting van A18 wegens werken, ongevallen, ...) kan het zwaar vervoer via de N39 geleid worden. De N39 kan dus toeristisch-recreatief uitgebouwd worden in combinatie met het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke. Beide wegen worden geselecteerd als lokale verbindingswegen (type I).

Het lokale vrachtverkeer daarentegen is in De Panne heel beperkt, zodat geen specifieke maatregelen dienen genomen om de verkeersveiligheid en -leefbaarheid te waarborgen in de kernen. Zolang de tabakszaken en tankstations aanwezig zijn in Adinkerke, kan een circulatie

opgelegd worden voor de vrachtwagens die er zich bevoorraden: de A18 afrijden te Adinkerke en op de Duinkerkekeiweg kan veilig gedraaid worden ter hoogte van de “Souricière” waar een rotonde aangelegd wordt.

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

Categorisering RSV

- hoofdwegen met hoofdfunctie verbinden op internationaal niveau en aanvullende functie verbinden op Vlaams niveau: A 18;
- primaire wegen, categorie I, met hoofdfunctie verbinden op Vlaams niveau en aanvullende functie verzamelen op Vlaams niveau: /
- primaire wegen, categorie II, met hoofdfunctie verzamelen op Vlaams niveau en aanvullende functie verbinden op Vlaams niveau: N 34 (van A18 tot rondpunt van P&R-parking);

Categorisering Ontwerp PRS-WV en afwijkingen ten aanzien van dit document

- secundaire wegen, categorie I, met hoofdfunctie verbinden van stedelijke gebieden en stedelijke gebieden met hoofddorpen, verzamelen en met aanvullende functie toegang geven: /
- secundaire wegen, categorie II, met hoofdfunctie verbinden van hoofddorpen en/of verzamelen naar het hogere wegennet met aanvullende functie toegang geven: N 34 (van rondpunt P&R-parking tot Esplanade),
N 35 , N 396 ;
- secundaire wegen, categorie III, met hoofdfunctie verbinden voor het openbaar vervoer en fietsverkeer op bovenlokaal en lokaal niveau, aanvullend verbinden / verzamelen voor autoverkeer en toegang verlenen: N 34 (van Esplanade tot Nieuwpoort);

Categorisering gemeente De Panne

- lokale wegen, categorie I, met hoofdfunctie verbinden en/of verzamelen op lokaal niveau en aanvullende functie toegang geven: N 39 , N 386 (Duihoekstraat) ;
- lokale wegen, categorie II, met hoofdfunctie verbinden en/of verzamelen op sublokaal niveau en aanvullende functie toegang geven: Moeresteenweg,
Smekaertstraat - Langgeleedstraat,
Dynastielaan;
- lokale wegen , categorie III, met hoofdfunctie ontsluiting geven: overige wegen.

MAATREGELEN

Signalisatie i.f.v. afwikkeling autoverkeer

Ter hoogte van Ster Der Zee (gemeente Koksijde)

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

Ter hoogte van De Panne

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

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

Toeritdosering op de N34 ter hoogte van het Canadezenplein

Op de N34 geeft men prioriteit aan de kusttram. Daar de kusttram in de Nieuwpoortlaan-Duinkerkelaan niet in eigen bedding rijdt, wordt geopteerd voor een toeritdosering. Ter hoogte van het Canadezenplein worden verkeerslichten geplaatst die de bestuurder van de kusttram kan beïnvloeden, alsook deze ter hoogte van de Zeelaan. Daar worden nog verschillende maatregelen aan gekoppeld opdat de doorstroming van de kusttram vlot verloopt.

De volgende voorstellen worden geformuleerd :

- Invoeren van éénrichtingsverkeer in de Zeelaan vanaf Marktplaats tot Nieuwpoortlaan.
- Wijziging stroombewegingen op kruispunt van Nieuwpoortlaan-Duinkerkelaan en Zeelaan : linksafslaand verkeer in Nieuwpoortlaan verbieden en in Duinkerkelaan enkel doorgaand verkeer.
- In Dumontwijk enkel plaatselijk verkeer toegelaten.
- Doortrekken van de eigen bedding van de tram in de Duinkerkelaan tot “De Witte Bergen” en in de Nieuwpoortlaan tot Golfstraat.
- laad- en loszones uitbreiden in Nieuwpoortlaan en Duinkerkelaan
- Het laden en lossen beperken tot een tijdspanne van 7 en 10 uur (hele jaar door).
- gericht parkeerbeleid en beperkte uitbreiding parking Canadezenplein (zie verder) + handhaving
- bij fileproblemen 's avonds : politieel optreden ter hoogte van de Esplanade om het verkeer om te leiden via Veurne of Adinkerke, afhankelijk van de situatie (manuele dosering).

Het principe van de toeritdosering en het doortrekken van de eigen bedding van de kusttram over een 100-tal meter zowel in de Nieuwpoortlaan als in de Duinkerkelaan kan het gebruik van de randparkings stimuleren, zodat de verblijfskwaliteit kan toenemen in De Panne – centrum.

Verbeteren kruispunten i.f.v. verkeersveiligheid

Deze kruispunten dienen verbeterd:

N34	x	Dorpsstraat
	x	Stationsplein
	x	Olmendreef
rotonde aan Esplanade (conflict tram en auto)		
N35	x	Kerkstraat (oranje knipperlicht)
	x	Lindenlaan
N39	x	Tuinwijkstraat ter hoogte van Souricière (aanleg rotonde als snelheidsremmer voor verkeer komende uit Frankrijk)

Herinrichten doortochten (doortochtenbeleid)

Om de verkeersveiligheid en –leefbaarheid in de centra te verhogen wordt geopteerd er een doortochtenbeleid door te voeren met snelheids- en verkeersremmende maatregelen op belangrijke kruispunten en aan schooluitgangen.

De herinrichting van de doortocht Dijk-Adinkerke zal de leefbaarheid voor de bewoners bevorderen. Op langere termijn kan het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke toeristisch-recreatief uitgebouwd worden.

De Stationsstraat (N34) is reeds heraangelegd. Het Stationsplein kan nog verfraaid worden. Daar de toestroom ook via de N35 geleid wordt, dient de doortocht in de Oosthoek beter ingericht.

De Koninklijke Baan dien eveneens heringericht te worden met aandacht voor de beveiliging van de schoolomgeving.

Om de doorstroming op in de Nieuwpoortlaan-Duinkerkelaan te bevorderen zal de onlangs heringericht weg aangepast worden: meer laad- en loszones en doortrekking van eigen bedding van kusttram aan beide zijde van doortocht.

Verblijfsgebieden en snelheidsregimes

De verblijfsgebieden bestaan uit de centrumgebieden en de woonlobben. Samen vormen ze de bebouwde kommen waar een algemene snelheidsbeperking geldt van 50 km/uur. In de woonlobben wordt zelfs geopteerd voor een Zone 30.

In figuur S.4.3b worden aangepaste snelheidsregimes aangeduid met aandacht voor de verkeersveiligheid en functie van de weg. Op de hoofdwegen geldt een snelheid van 120 km/uur. In de Stationsstraat (primaire weg II) wordt een maximale snelheid van 50 km/uur voorgesteld binnen de bebouwde kom van Adinkerke. Op de secundaire wegen geldt een maximale snelheid van 90 km/uur die verlaagd wordt afhankelijk van de omgeving. In de doortochten geldt een snelheid van 50 km/uur. Op grondgebied De Panne zal de snelheid op de secundaire wegen niet hoger liggen dan 70 km/uur. Op de lokale verbindingswegen (type I) is een snelheidsregime van 90 of 70 km/uur toegelaten afhankelijk van de omgevingskarakteristieken. In de bebouwde kom wordt die beperkt tot 50 km/uur.

De overgang van 90 km/uur in een verkeersgebied naar 50 km/uur in een verblijfsgebied gebeurt geleidelijk (zone van 70 km/uur).

Er wordt geopteerd voor een Zone 30 in de woonlobben. Daar men in dit scenario de verkeersleefbaarheid wenst te maximaliseren in de De Panne en Adinkerke wordt het Zone 30-Statuut ook toegepast in de Nieuwpoortlaan-Duinkerkelaan, Zeelaan, de doortocht Dijk-Adinkerke en de Dorpsstraat.

Parkeren

Het parkeerbeleid dat in 1986 is opgestart, dient verder uitgewerkt om de in dit scenario voorgestelde kamstructuur met de randparkings te ondersteunen.

De dagtoeristen worden opgevangen op de P&R-parking te Adinkerke en de randparkings in De Panne (Keesjesdreef, Koningsplein en Esplanade). Vanuit de P&R-parking vertrekt de kusttram naar De Panne. De andere randparkings zijn op loopafstand van het centrum en strand. Bijgevolg moet in het centrum van De Panne het langparkeren geweerd worden door het aanbod nog sterker uit te dunnen, de parkeerduur in de belangrijkste centrumstraten te verkleinen en hogere tarieven in te voeren. Opdat dit systeem succesvol wordt, is eveneens een streng handhavingsbeleid noodzakelijk. De P&R-parking dient maximaal gepromoot te worden naar de bevolking toe.

De bezoekers van Plopsaland moeten allemaal opgevangen worden op de bijhorende parkings en niet meer in De Pannelaan, zodat de bewoners parkeerruimte hebben.

Doordat in dit scenario geopteerd wordt voor een toeritdosering ter hoogte van het Canadezenplein, kan een deel van de wagens opgevangen worden op deze parking. Er wordt voorgesteld deze bovengronds uit te breiden (± 175 parkeerplaatsen).

Volgende OPTIES worden genomen :

- Zeelaan :
 - aanbod reduceren door
 - meer laad- en loszones realiseren opdat bevoorrading vlotter verloopt
 - heraanleg Zeelaan
 - parkeerdurbeperking (maximaal 1 uur)
- Nieuwpoortlaan-Duinkerke :
 - reduceren van parkeerplaatsen door
 - het doortrekken van de eigen bedding van de tram in Duinkerke tot “De Witte Bergen” en in de Nieuwpoortlaan tot Golfstraat.
 - het uitbreiden van laad- en loszones
 - parkeerdur in Nieuwpoortlaan-Duinkerke beperken (maximaal 1 uur)
 - laden en lossen beperken tot tijdspanne van 7 – 10 uur (hele jaar door)
- parkeerverbod in Dumontwijk, enkel residentieel parkeren, behalve in Donnylaan, E.D'Arripelaan
- bij herinrichting van centrumstraten in De Panne reductie van parkeerplaatsen nastreven
- betalend parkeren uitbreiden in Dynastielaan tot Vermeylenlaan
- betalend parkeren met gradaties in tijdsduur:
 - Marktplaats, Zeelaan, Nieuwpoortlaan-Duinkerke
 - zijstraten Zeedijk, aanpalende straten Zeelaan
 - Dynastielaan
- zone parkeerdurbeperking uitbreiden (deel betalend, deel bewonersparkeren, afhankelijk van behoefte)
- Canadezenplein bovengronds uitbreiden (175 parkeerplaatsen)
- blauwe zone invoeren op Stationsplein
- randparkings en P&R-parking promoten en signalisatie
- blauwe zone invoeren in De Pannelaan gecombineerd met bewonersparkeren

Beveiligen van schoolomgevingen

Om de veiligheid van de leerlingen te garanderen dienen de volgende schoolomgevingen beveiligd te worden:

- Immaculata Basisschool / Instituut
- Gemeentelijke Basisschool Adinkerke
- Gemeenschapsschool (Verenigingsstraat)

4.2.2.2 Fietsverkeer

VISIE

Het provinciaal bovenlokaal fietsroutenetwerk wordt gevolgd op grondgebied De Panne. In tegenstelling tot het vorig scenario loopt de verbinding tussen Adinkerke en Veurne via de brug (N34) over het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke en vervolgens via de N39. Aanvullend wordt de N396 geselecteerd als bovenlokale fietsverbinding naar de achterliggende kustdorpen.

In dit scenario wordt het lokale fietsroutenetwerk maximaal aangevuld waarbij goede en veilige fietsverbindingen tussen de deelgemeenten gecreëerd worden en verschillende alternatieven aangereikt worden en dat de belangrijkste activiteiten in De Panne ontsluit. Dit zal het

fietsgebruik in De Panne stimuleren, zeker in woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer en het toeristisch-recreatief verkeer.

In de kern van De Panne wenst men ervoor dat in de straten met éénrichtingsverkeer het reglement aangepast wordt, waar mogelijk, om fietsers in beide rijrichtingen toe te laten. In de Dumontwijk moeten fietsers overal in beide richtingen kunnen fietsen. In de straten met éénrichtingsverkeer moet dit mogelijk zijn aangezien de minimale breedte er 3m is en er een zone 30 ingevoerd wordt. De Koninginnelaan zou bij voorkeur ook fietsers in tegengestelde rijrichting moeten toelaten.

De fietsroute langs het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke verloopt vanuit Veurne op de N39 tot de voetgangersbrug in Adinkerke en vervolgt zijn traject in dit tweede duurzame scenario langs de noordzijde van het kanaal tot “De Drie Vijvers”. Via een nieuwe weg tot de Maerestraat wordt “De Drie Vijvers” bereikbaar vanuit Frankrijk (Duinhoekstraat). Deze route is veiliger voor fietsers. Richting Braydunes kan die voorgestelde route of N386 gebruikt worden en richting Ghyvelde is de Cabourweg aanbevolen.

Er wordt geopteerd om een verbinding te creëren voor fietsers, ruiters en voetgangers tussen de Cabourgduinen en het Westhoekreservaat. Er wordt gebruik gemaakt van de Maerestraat. Over het kanaal Nieuwpoort-Plassendale dient een brug aangelegd te worden.

In de nieuwe wijk Kerkweg/Heldenweg wordt voorgesteld om een nieuwe weg aan te leggen langs de spoorweg zodat de Stationsstraat ontweken kan worden.

Aangezien de Nieuwpoortlaan-Duinkerkelaan geselecteerd is als secundaire weg III kiest men ervoor de kusttram en de fietser voorrang te geven. Bijgevolg hoeft geen alternatieve fietsroute voorgesteld te worden.

Het volledige fietsnetwerk is uitgetekend op figuur S.4.5.b.

Bovenlokaal fietsnet

N 34 : Nieuwpoortlaan – Duinkerkelaan – E. D’Arripelaan – L. Maskenslaan – Westhoeklaan – Kerkstraat – De Pannelaan – Stationsstraat (tot kanaal Nieuwpoort-Duinkerke)

N 35 : Veurnestraat (tot Adinkerklaan) - Adinkerkelaan – Elisabethlaan – Westhoeklaan

N 368 (Duinhoekstraat)

N 39 (Veurnekeiweg) vanaf Stationsstraat tot Veurne

N 396 (Oosthoek – Koksijde-dorp)

Lokaal fietsnet

Westhoeklaan

Astridlaan – Prins Albertlaan – K. Tegethofflaan – Brouwersstraat – A. Decoussemaekerstraat
Koninklijke Baan

Zeelaan – Kerkstraat

Artiestenpad (Adinkerke – Oosthoek)

Noordhoekstraat (Adinkerke – Oosthoek) - Svinckxweg

Dorpsstraat – Smekaertstraat – Nieuwe weg als verbinding tussen Drie Vijvers en Maerestraat
Langgeleedstraat

Kerkweg – nieuwe weg langs spoorweg (door wijk Kerkweg/Heldenweg)

Dijk Adinkerke

Moeresteenweg

Veldstraat – Cabourweg

Maerestraat

Deze fietsroutes dienen zo goed mogelijk beveiligd worden. De inrichtingseisen zijn beschreven onder punt 4.1.2.2. Tevens dienen de schoolomgevingen beveiligd voor de zwakke weggebruiker.

Bij belangrijke openbare instellingen en bushaltes dienen fietsstallingen geplaatst.

MAATREGELEN

Fietsvoorzieningen

Aanleg vrijliggende fietspaden :
- N 386 (Duinhoekstraat)
- N 396
- N 39 (van Veurne tot voetgangersbrug te Adinkerke)
- N 35
- Noordhoekstraat
- Nieuwpoortlaan (dubbelrichtingsfietspad, ter hoogte van Houtsaegerduinen)

Aanleg vrijliggend dubbelrichtingsfietspad op N 39 van voetgangersbrug tot rondpunt "Muizeval"

Uitbouwen van fietsroute langs Langgeleed tussen Kerkstraat en Sportlaan

Aanleg nieuw fietsverbinding van "De Drie Vijvers" tot Maerestraat (grens)

Aanleg van brug voor fietsers en voetgangers over het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke ter hoogte van Maerestraat (onderzoek door VLM)

Aanleg nieuwe weg langs de spoorweg en doorheen wijk Kerkweg/Heldenweg mits eerst onderzoek verricht te hebben.

Beveiligen van Smekaertstraat, Langgeleedstraat en Moeresteenweg.

Verkeersreglement aanpassen ten behoeve van fietsers toegelaten in beide richtingen in éénrichtingsstraten, mits enkele bijkomende maatregelen: Dumontwijk en Koninginnelaan.

Beveiligen kruispunten

Omwille van de veiligheid van de fietser dienen de volgende kruispunten beter beveiligd op basis van plaatselijke ingrepen, belijning en signalisatie. :

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

4.2.2.2.3 Voetgangersverkeer

De bebouwde kommen zijn de verblijfsgebieden voor de voetgangers waar de verkeersveiligheid dient gegarandeerd te worden. Oversteekplaatsen, schoolroutes en schoolomgevingen dienen beveiligd te worden. De maatregelen die buiten de bebouwde kom kunnen genomen worden vallen ook onder de oversteekplaatsen voor fietsers.

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

In dit scenario wenst men een volledig netwerk uit te bouwen voor de stappende toerist. De Panne heeft reeds zijn troeven met de vele reservaten en duingebieden. Er zijn reeds

verschillende routes uitgestippeld. Die dienen aangevuld te worden zodat de gebieden met elkaar verbonden zijn.

Tussen de Cabourduinen en het Westhoekreservaat wenst men een verbinding te maken voor voetgangers. In het natuurinrichtingsproject "Oosthoekduinen" worden verscheidene wandelpaden uitgebouwd.

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

4.2.2.2.4 Openbaar vervoer

Het huidige openbaar vervoernet met betrekking tot het kusttoerisme is goed uitgebouwd.

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).

Om het openbaar vervoer nog sterker te promoten bij de toeristen en in het woon-werkverkeer dienen de aansluiting van de bussen of de kusttram gegarandeerd te blijven op de eerste en laatste trein vanuit/naar het binnenland en de kusttram met een hogere frequentie te rijden. Aangezien het park Plopsaland via de media de gecombineerde tickets (trein + inkom) promoot, wordt de capaciteit van de treinen verhoogd. Er wordt voorgesteld de aankomstfrequentie op te drijven tot een 30'-frequentie. Bij De Lijn geldt het principe waarbij men het toegangsticket betaalt en gratis kan gebruik maken van de kusttram.

Om de bezoekers van het natuurcentrum De Nachtegaal te stimuleren met het openbaar vervoer te komen, wordt geopteerd om een bijkomende halte van de kusttram te voorzien ter hoogte van de Olmendreef.

Een 10'-frequentie van de kusttram tijdens de zomermaanden (die reeds in juli en augustus 2001 ingevoerd is) is ook noodzakelijk opdat de P&R-parking optimaal zou functioneren. Met behulp van de toeritdosering en enkele infrastructurele maatregelen (zie 4.2.2.1) zal gestreefd worden naar een vlotte doorstroming op de N34. De kusttram krijgt er voorrang op de auto's, aangezien de N34 een belangrijke openbaar vervoer as geworden is.

De Lijn past nog enkele wijzigingen door in de huidige lijnvoering:

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

Om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen bij de lokale (en eventueel regionale) bevolking zal de huidige lijnvoering van De Lijn nog een beetje bijgeschaafd moeten worden. De gemeente vraagt de Westhoekverkaveling beter te ontsluiten en een vlottere verbinding te creëren vanuit Adinkerke naar de kliniek te Veurne. Dit aspect zal verder onderzocht worden in het kader van de basismobiliteit. De Panne is opgenomen in de laatste fase (2004).

Om de grote groep Franse toeristen op te vangen dient de huidige lijnvoering door de Franse vervoermaatschappij verbeterd te worden. Onderzoek dient verricht te worden naar mogelijkheden.

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

4.2.2.3 Flankerende maatregelen

4.2.2.3.1 Signalisatie

- Signalisatie m.b.t. afwikkeling autoverkeer
 - A18 : bewegwijzering naar De Panne via Adinkerke (N34) en Veurne (N35)
 - N 8 : bewegwijzering naar De Panne via N35
 - Rotonde Esplanade : bewegwijzering zodat verkeer naar A18 richting Calais geleid wordt over Adinkerke (N34)
bewegwijzering zodat verkeer naar A18 richting Brussel geleid wordt via Veurne (N35-N8)
 - Lindenlaan : bewegwijzering naar A18 via Veurne (N35-N8)
 - Oosthoek : bewegwijzering naar Veurne verloopt via N35 (Veurne)
 - Ster Der Zee : bewegwijzering naar A18 (Calais en Brussel) via Koninklijke Prinslaan naar N8
- Signalisatie i.f.v. parkeerbeleid
 - Nieuw signalisatieplan P&R-parking zowel vanuit binnenland als vanuit Frankrijk
 - Signalisatie randparkings.
- Signalisatie m.b.t. plaatselijk verkeer in Dumontwijk
- Signalisatie m.b.t. afbakening snelheidszones en bebouwde kom
- Signalisatie van de fietsroutes

4.2.2.3.2 Handhaving

- handhaving inzake snelheidsregimes
- handhaving inzake het foutief parkeren, het niet respecteren van parkeerduurbepanking
- nazicht en controles bij gevoerde campagnes
- respect voor de exploitatie van het openbaar vervoer

4.2.2.3.3 Sensibilisatie

- verkeerseducatie (theoretisch en praktisch pakket) aan leerlingen in scholen door de leerkracht en begeleid door politie verderzetten
- infoavonden voor ouders ivm verkeerseducatie (hoe hun kinderen begeleiden om zelfstandig naar school te gaan, ...)
- jaarlijkse fietscontroles op school, georganiseerd door politie
- acties rond carpoolen, fietspoolen, in groep te voet naar school
- gemachtigde opzichters opleiden en dagelijks toezicht houden aan scholen
- schoolvervoerplannen opmaken met samenwerking tussen scholen, ouderverenigingen en gemeente
- fietsvergoeding voor gemachtigde ambtenaren en terugbetaling van abonnementen openbaar vervoer , kan eveneens dienen als voorbeeld voor de bevolking
- overleg met bedrijven, horecazaken, handelszaken om het carpoolen, fietsgebruik en openbaar vervoer te stimuleren bij het personeel: info over wettelijke vergoedingen, behoefte aan voorzieningen (beveiligde fietsstallingen, douches)
- campagnes inzake het openbaar vervoer en toeristische attracties :
 - korting op toegangen van Plopsaland, Natuureducatief centrum indien een openbaar vervoer ticket te kunnen voorleggen (Principe van De Lijn : toegang Plopsaland betalen, kusttram)
 - P&R-parking en parking Plopsaland gratis, Plopsaland verrekend zijn parking in toegangsticket. Zij die een treinticket voorleggen krijgen korting
 - ...

4.2.2.3.4 Informatie

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

- uurregelingen van De Lijn en NMBS, evenals gebeurlijke wijzigingen
- bedoelingen mobiliteitsbeleid en voorgenomen acties
- aankondigen van campagnes

Infofolders verspreiden in toeristenbureaus (zowel in de Panne als in andere gemeenten), reclame maken op regionale en nationale zenders (radio, televisie) in verband met

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

Informatie op wijkraden.

Folder verspreiden met parkeerbeleid en promotie P&R-parking

4.2.2.3.5 Onderhoud

Onderhoud van fietspaden nauwgezet volgen, alsook bij ijselvorming strooien.

4.2.2.3.6 Tarifiering

- op randparkings (Keesjesdreef en Koningsplein) forfaitair bedrag vragen
- tarief betalend parkeren verhogen tot 1 Euro/uur
- onderzoek naar tegemoetkomingen in openbaar vervoerverplaatsingen voor de jeugd van De Panne en Adinkerke in kader van "Derde-betalerssysteem"

5 Synthesenota

5.1 Inhoudelijke synthese van de scenario's

5.1.1 Trendscenario

In het trendscenario worden ongeremde ontwikkelingen voor wonen, economische bedrijvigheid en toerisme vooropgesteld, die in strijd zijn met de inzichten van het RSV en die vooral gericht zijn op de auto.

De belangrijkste invalswegen naar De Panne zijn de N34 (verkeer afkomstig van A18 of vanuit Koksijde), N35 (verkeer afkomstig uit het binnenland), N386 en N39 (verkeer afkomstig uit Frankrijk).

Er worden geen initiatieven ondernomen om het openbaar vervoernet aan te passen.

De gewestwegen en belangrijkste lokale verbindingswegen worden beveiligd voor fietsers maar het fietsnetwerk wordt niet verbreed.

5.1.2 Duurzame scenario's

Er worden een tweetal duurzame scenario's uitgewerkt en voorgelegd aan de Gemeentelijke Begeleidingscommissie. Het tweede scenario gaat een stap verder in een duurzame mobiliteit waar het autoverkeer (zowel van de autochtone bevolking als de toeristen) sterker beheerst wordt in de kernen en de alternatieve vervoermodi meer gestimuleerd worden.

Scenario 1 : gemeente toegankelijk via één invalsweg

In scenario 1 wordt de kamstructuur gevolgd die opgelegd wordt door het Vlaamse Gewest. De door de provincie geselecteerde secundaire wegen worden weerhouden. De toegang tot De Panne vanop het hoofdwegennet gebeurt via de N34 en de kustbaan als secundaire weg type II. In dit scenario wordt ook vooral de nadruk gelegd op de verkeersveiligheid zodat een klimaat gecreëerd wordt waarbij de fiets en het te voet gaan een grotere kans krijgen in het verplaatsingspatroon. Er worden ook stappen ondernomen om het toeristisch autoverkeer te ontmoedigen in de kern van De Panne. In Adinkerke wordt de P&R-parking uitgebreid. Op topdagen wordt de Nieuwpoortlaan-Duinkerkeaan periodisch afgesloten zodat toeristen verplicht worden hun auto achter te laten op de randparkings of voor een alternatief vervoermiddel te kiezen.

Tevens wordt het fietsnetwerk beveiligd en op lokaal niveau verder uitgebouwd. Verdere inspanningen worden gericht op het verbeteren van kruispunten en het beveiligen van oversteekplaatsen en schoolomgevingen.

De bestaande lijnvoering van het openbaar vervoer wordt in dit eerste scenario behouden. Ten aanzien van het toerisme wordt een verhoging van de treincapaciteit door middel van verlenging van de treinstellen vooropgesteld, alsook een frequentieverhoging van de kusttram. Tevens wordt de halteaccommodatie verbeterd.

Scenario 2 : gemeente waarin de toestroom verspreid en het autoverkeer beheerst wordt

In scenario 2 ijvert men ervoor om de alternatieve vervoermodi sterker te bevorderen en bijgevolg het autoverkeer, zowel van de toeristen als van de autochtone bevolking, in De Panne te beheersen. Men streeft ernaar de verkeersleefbaarheid van de verblijfsgebieden te optimaliseren, maar eerst dient een verkeersveilig klimaat gecreëerd.

De door de provincie geselecteerde secundaire wegen worden in dit scenario niet weerhouden.

De kamstructuur van de kust wordt anders geïnterpreteerd. Men wenst de hoge verkeersstromen, die zelfs zullen toenemen ten gevolge van de voorzien ontwikkelingen van Plopsaland, te verdelen over de twee invalswegen N34 en N35 om de leefbaarheid in de doortocht van Adinkerke houdbaar te houden. De randparkings zowel in Adinkerke (P&R) als in De Panne (Keesjesdreef, Koningsplein) dienen optimaal aangeduid te worden. De Kustweg daartegen krijgt een lagere categorie toebedeeld waarbij men prioriteit geeft aan de kusttram en de fietsers.

Het lokale fietsnetwerk wordt in dit scenario maximaal uitgebouwd. Tussen de verschillende attractiepolen wordt gezocht naar alternatieve mogelijkheden. De reservaten worden zowel voor fietsers als voetgangers beter met elkaar verbonden.

Wat betreft het openbaar-vervoernet wordt ook een basismobiliteit aangeboden aan de plaatselijke bevolking. T.a.v. van het kusttoerisme wordt geijverd om de frequentie van zowel de treinen als de kusttram op te drijven.

5.2 Evaluatie scenario's

5.2.1 Ruimtelijke ontwikkelingen

In het trendscenario worden alle onbebouwde percelen en niet-uitgeruste gronden in woongebieden en woonuitbreidingsgebieden benut. Er zouden ruim 870 bijkomende woongelegenheden gebouwd worden, hetzij 600 meer dan de behoefte. De voorgestelde ontwikkelingen zullen de nodige verkeersstromen op grondgebied De Panne genereren en kaderen niet in de visie van het RSV en ontwerp PRS.

In de scenario's 'duurzame mobiliteit' wordt de taakstelling van De Panne gerelateerd aan het RSV en het ontwerp PRS. Er wordt gewerkt met een behoefte van 264 woongelegenheden, die gelijkgesteld wordt aan het door de provincie toebedeelde aantal van 1999-2007.

5.2.2 Verkeersontwikkelingen auto- en vrachtverkeer

In het trendscenario wordt slechts een onderscheid gemaakt tussen de invalswegen vanuit het hoofdwegenet, buurgemeenten en Frankrijk en de lokale hoofdstructuur. Een maximale bereikbaarheid van het autoverkeer wordt nagestreefd.

In de duurzame scenario's wordt vertrokken van het idee "kamstructuur", maar toch met een duidelijk verschil in beide scenario's. In het duurzame scenario 1 beschouwt men één toegangsweg naar De Panne, namelijk over Adinkerke. Gebaseerd op de huidige situatie zal dit reeds een grote verkeersdruk veroorzaken in de doortocht van Adinkerke. Maar ten gevolge van de voorziene ontwikkelingen van Plopsaland zullen nog een aantal bijkomende bewegingen gegenereerd worden, die niet meer aanvaardbaar zijn. In het tweede scenario daarentegen wordt het in- en uitgaand verkeer van De Panne verdeeld over de twee invalswegen (N34 en N35), zodat de verblijfskwaliteit in Adinkerke niet volledig ten onder gaat.

In het eerste scenario opteert men ervoor de Nieuwpoortlaan-Duinkerkelaan te selecteren als een secundaire weg II, die eerder een ontsluitende en secundair een verbindende functie heeft voor het autoverkeer. Om de doorstroming van de kusttram te garanderen wordt geopteerd op topdagen de Nieuwpoortlaan-Duinkerkelaan af te sluiten voor autoverkeer. Hierdoor neemt de verkeersdruk in het centrum van De Panne sterk af en de verkeersleefbaarheid neemt toe op die dagen. In het tweede scenario kiest men er dan voor prioriteit te geven aan het openbaar vervoer en de fietsers, de auto komt pas op de tweede plaats. Bijgevolg wordt die weg geselecteerd als een secundaire weg III. De maatregelen om de doorstroming te garanderen zijn veel drastischer. Dit is zeker duurzaam.

In beide duurzame scenario's heeft de A18 de functie overgenomen van de N39 en N386.

5.2.3 Ontwikkelingen fietsverkeer

In alle scenario's worden voorstellen gedaan ter beveiliging van de fietspaden.

In het trendscenario zijn de fietsroutes in hoofdzaak langs gewestwegen gelegen, die dan ook beveiligd worden. Dat zal voor gevolg hebben dat het fietsgebruik dreigt af te brokkelen als het netwerken voor fietsers niet verder verfijnd wordt en wanneer de veiligheid en het comfort voor fietsers niet worden verbeterd.

In de duurzame scenario's wordt het provinciaal bovenlokaal fietsroutenet op lokaal niveau aangevuld en beveiligd om het fietsverkeer te stimuleren bij korte verplaatsingen zoals bijvoorbeeld in het woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer. Er worden zoveel mogelijk alternatieven aangeboden om de drukke gewestwegen te vermijden. In het eerste scenario is de

Zeedijk en de fietsroute in het centrum van De Panne aangeduid als alternatief voor de gevaarlijke Nieuwpoortlaan-Duinkerkelaan. In het tweede is dat niet nodig aangezien de kustweg zodanig geïnterpreteerd wordt zodat voorrang gegeven wordt aan de zwakke weggebruiker.

De meeste éénrichtingsstraten wenst men toegankelijk te maken voor fietsers in beide rijrichtingen. Dit stimuleert ook de fietsers.

In het tweede duurzame scenario wil men het fietsgebruik maximaliseren. Nog meer alternatieve en kortere wegen worden aangeboden, die voornamelijk enkel toegankelijk zijn voor fietsers, voetgangers en ruiters. Door een hoger fietsgebruik van de lokale bevolking zal dit ook de verblijfskwaliteit in de kernen versterken.

5.2.4 Ontwikkelingen openbaar vervoer

In het trendscenario wordt ervan uit gegaan dat het huidige netwerk voldoet. Het gebruik van het openbaar vervoer in het woon-werkverkeer is marginaal en zal zo blijven. In het woon-schoolverkeer kiezen ongeveer één vijfde van de leerlingen voor de bus.

In de duurzame scenario's wordt gepoogd het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren door te sleutelen aan de huidige lijnvoering en de halteaccommodatie te optimaliseren. Vanaf de zomer 2001 wordt door De Lijn reeds enkele aanpassingen doorgevoerd.

Wanneer de kusttram met een hogere frequentie rijdt, gecombineerd met een parkeerbeleid kan gepoogd worden meer toeristen op de P&R-parking op te vangen, zodat de verkeersdruk in De Panne vermindert wat ten goede komt van de verkeersleefbaarheid.

In het tweede duurzame scenario poogt men het openbaar vervoer een nog sterkere positie te laten innemen in het verplaatsingsgedrag van zowel de toeristen als van de lokale bevolking. Op de Nieuwpoortlaan-Duinkerkelaan krijgt de kusttram alle prioriteit, dankzij de toeritdosing.

Wat betreft de capaciteitsuitbreiding van de treinen zijn twee mogelijke voorstellen uitgewerkt. In het scenario 1 stelt men voor de treinstellen te verlengen. Dit heeft voor gevolg dat de elektrificatie over een bijkomende lengte dient uitgevoerd zodat het rangeren buiten het station kan plaatsvinden. Voor de NMBS is dit financieel niet haalbaar. Zij stellen voor slechts over een lengte van 130 m de elektrificatie door te voeren. Maar bijgevolg zal de overweg meermaals en gedurende langere tijd gesloten zijn bij elke trein. Dit zal bijkomende mobiliteitsproblemen veroorzaken, meer filevorming, zodat de voorgestelde kamstructuur niet kan werken. In het tweede scenario stelt men voor de frequentie van de treinen op te drijven tot een halfuurfrequentie. Volgens de NMBS is dit technisch niet haalbaar. Dit heeft tot gevolg dat de overweg frequenter gesloten zal worden, met als gevolg meer filevorming.

5.2.5 Verkeersveiligheid

De huidige trend vertoont initiatieven van het Vlaamse gewest en van de stad om de veiligheid te verbeteren, maar beperkt zich tot plaatselijke ingrepen. Er is evenwel nood aan een globaal kader.

De duurzame scenario's bieden een algemeen kader door de categorisering van de wegen, afbakening van snelheidsgebieden en fietsrouten netwerk. In het duurzame scenario 1 worden de doortochten heringericht met verkeersveilige en -remmende elementen. In het tweede duurzame scenario streeft men zeker verkeersveilige situaties na, maar men wenst er ook de verkeersleefbaarheid te optimaliseren.

5.2.6 Verkeersleefbaarheid en verblijfskwaliteit

Het trendscenario besteedt geen extra aandacht aan de verkeersleefbaarheid. In De Panne zijn de laatste jaren reeds renovatiewerken uitgevoerd ten voordele van de verblijfskwaliteit. Maar dit kaderde niet in een globale visie.

In het duurzame scenario 1 wordt slechts in beperkte mate gewerkt aan de verkeersleefbaarheid en verblijfskwaliteit: invoering van Zone 30 in enkele woonlobben. Door het periodisch afsluiten van de Nieuwpoortlaan-Duinkerkelaan zal de sfeer in het centrum sterk verbeteren. Dit is slechts tijdelijk.

Het duurzame scenario 2 poogt de verblijfskwaliteit te verhogen door een doortochtenbeleid, een strenger parkeerbeleid, de invoering van een Zone 30 in de kern van De Panne en meerdere woonlobben. Het werken aan de verkeersleefbaarheid grijpt sterker in op het functioneren van de bewoners, waardoor aanzetten worden gegeven tot een mentaliteitsverandering op langere termijn. Maar daarbij is het vereist dat een goed fietsroutenet, een voetgangersnet en een openbaar-vervoernet is opgebouwd. Men hoopt dus dat het autogebruik over korte afstand zal afnemen.

5.2.7 Flankerende maatregelen

De signalisatie en het handhavingsbeleid is noodzakelijk om de gewenste structuur te bekomen. In het trendscenario wordt totaal geen aandacht besteed aan sensibilisatie en het doorspelen van informatie.

In de duurzame scenario's worden de flankerende maatregelen uitgebreid. In het eerste duurzame scenario is een basis aan sensibiliseringsmaatregelen voorgesteld. In het tweede duurzame scenario wordt dit onderdeel aangevuld daar men een maximaal gebruik van alternatieve vervoermodi nastreeft. In beide scenario's licht men de bevolking in over genomen acties, relevante informatie openbaar vervoer, bereikbaarheid van attractiepolen.

5.3 Punten van consensus en afwijkende visies over de scenario's

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

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

Inzake de categorisering van de wegen wordt voorgesteld om zowel de N34 over Adinkerke als de N35 vanaf de N8 tot aan de Esplanade te selecteren als secundaire wegen type II. Dit om het verkeer van en naar De Panne te verdelen over twee invalswegen, zodat de verblijfskwaliteit te Adinkerke niet volledig teniet gaat. De voorziene ontwikkelingen van Plopsaland zullen veel bijkomende bewegingen veroorzaken.

De provincie is het evenwel niet eens met dit standpunt. Het provinciebestuur categoriseert de N35 vanaf de N8 tot aan de Esplanade als een lokale weg omwille van de verkeersveiligheid. Dit standpunt is gebaseerd op statistieken van verkeersongevallen die het kruispunt met de N396 aanduiden als een zwart punt. Maar het gemeentebestuur wijst er op dat deze statistieken gebaseerd zijn op cijfers van enkele jaren geleden en dat er ondertussen maatregelen genomen zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren. De N35 wordt bovendien beschouwd als een onderdeel van het provinciaal fietsroutenetwerk.

De administratie Wegen en Verkeer wijst erop dat de N396 zich beter verleent voor fietsers en dat bijgevolg het autoverkeer er beter beperkt wordt.

Wat de categorisering van de N34 betreft op het deel van de Esplanade en Koksijde zijn de meningen verdeeld.

De administratie Wegen en Verkeer kan zich akkoord verklaren met de N34 geselecteerd als secundaire weg III op voorwaarde dat dit niet inhoudt dat het autoverkeer van deze gewestweg gebannen wordt. Deze categorisering is enkel aanvaardbaar indien ze beschouwd wordt als een benadrukking van het prioritair karakter van het openbaar vervoer en fietsverkeer, evenwel met respect voor het autoverkeer.

De Lijn is voorstander om dit deel van de N34 te categoriseren als een secundaire weg type III, precies om de nadruk te leggen op de belangrijke verbindingfunctie van deze weg voor de kusttram. Men is geen vragende partij om het autoverkeer uit de Duinkerkelaan en Nieuwpoortlaan te bannen maar benadrukt de absolute noodzaak om prioriteit te geven aan de vlotte doorstroming van de tram.

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan heeft de N 34 gecategoriseerd als secundaire weg type II. De provincie merkt op dat er een streefbeeld zal gemaakt worden.

Het gemeentebestuur onderkent de noodzaak van het bevorderen van de doorstroming van de tram, maar wil het autoverkeer in geen geval weren. De gemeente meent dan ook dat een categorisering als secundaire weg type II met ondersteunende maatregelen voor het openbaar vervoer noodzakelijk is.

Een van deze maatregelen is een toeritdosering voor wagens ter hoogte van het Canadezenplein zodat het oponthoud voor de tram op de N34 vanuit de richting Koksijde tot aan de Esplanade tot een minimum wordt beperkt.

De GBC wenst het fietsroutenetwerk maximaal uit te bouwen op lokaal niveau.

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

Het stadsbestuur pleit ervoor dat de brug over het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke steeds toegankelijk blijft voor fietser.

Men wenst het gebruik van de randparkings maximaal te stimuleren. Succes is slechts verzekerd als de parkeermogelijkheden in het centrum maximaal uitgedund en beperkt worden. De politie wijst er op dat niet alle bewoners in het centrum en eigenaars van tweede verblijven over een eigen garage beschikken en zij zullen niet geneigd zijn om gebruik te maken van de randparkings.

De voorgestelde scenario's werken probleemoplossend op het vlak van de parkeerproblematiek, die slechts gedurende enkele maanden van het jaar problematisch is, maar het parkeerbeleid in beide scenario's bevordert ook het ontstaan van een mentaliteitswijziging bij toeristen en de eigen bevolking.

Het provinciebestuur suggereert om stringente maatregelen te nemen tijdens het hoogseizoen, maar deze te beperken tijdens het laagseizoen.

De administratie Wegen en Verkeer pleit voor de afbakenen van een blauwe zone met het gebruik van een kaart voor blauwe zone en de afbakening van een groene zone waar bewoners kunnen parkeren met een bewonerskaart.

Alle leden van de GBC zijn het er over eens dat de capaciteit van de treinen uitgebreid dient te worden met betrekking tot het reizigersvervoer naar de kust. Dit kan gerealiseerd worden via het verhogen van de frequentie van de treinen ofwel via het verlengen van de bestaande treinen (+ verdere elektrificatie van spoor 1). Voor de NMBS is deze eerste optie technisch niet mogelijk. De tweede optie is slechts functioneel indien de elektrificatie over voldoende lengte wordt uitgevoerd zodat het rangeren volledig buiten het station kan plaatsvinden. Maar voor de NMBS is dit momenteel financieel niet haalbaar. Zij hadden oorspronkelijk voorgesteld die elektrificatie over slechts 130 m uit te voeren. Dat zou als gevolg hebben dat de overweg gedurende langere tijd gesloten zal zijn bij elke trein. De GBC is van oordeel dat deze ingreep zeer zware gevolgen zal hebben voor de verkeersstroom naar Adinkerke en De Panne. De N34 is namelijk één van de toegangswegen naar De Panne. In het RSV is deze geselecteerd als primaire weg II tot aan de P&R-parking. Dit zal bijkomende mobiliteitsproblemen veroorzaken. Op vraag van de gemeente en de Administratie Wegen en Verkeer is de studie stilgelegd.

6 Figuren

7 Verslagen
