
GEMEENTEBESTUUR DE PANNE
VERBREDEN EN VERDIEPEN VAN HET MOBILITEITSPLAN

FASE 2 / UITWERKINGSNOTA



GBC 16 JUNI 2010

INHOUD

1 / INLEIDING	1
1.1 / UITKOMST SNELTOETS EN VERKENNINGSNOTA	1
1.2 / VERLOOP PROCES	2
2 / THEMA 1: VERKEERSAFWIKKELING ROND ADINKERKE	3
2.1 / ANALYSE - ONDERZOEK	3
2.1.1 / Probleemstelling	3
2.1.2 / Onderzoeksvragen	4
2.1.3 / Onderzoeksopzet	4
2.1.4 / Resultaten	5
2.2 / INHOUDELIJKE UITWERKING THEMA VERKEERSAFWIKKELING ROND ADINKERKE	10
2.2.1 / Visie gewenste ontsluiting Adinkerke	11
2.3 / RELATIE MET ANDERE THEMA'S	12
2.3.1 / Wegencategorisering	12
2.3.2 / Fietsnetwerk	18
2.3.3 / Verkeersveiligheid	21
2.3.4 / Herinrichting Wegen	23
2.3.5 / Openbaarvervoernetwerk	24

3 / THEMA 2: PARKEERBELEID	25
3.1 / ANALYSE – ONDERZOEK	25
3.1.1 / Probleemstelling	25
3.1.2 / Onderzoeksvragen	25
3.1.3 / Onderzoeksopzet	26
3.1.4 / Resultaten	26
3.2 / INHOUDELIJKE UITWERKING THEMA PARKEERBELEID	36
3.2.1 / Visie parkeerplan	37
3.3 / AFSTEMMING MET ANDERE THEMA'S	41
3.3.1 / Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken	41
3.3.2 / Fietsroutenetwerken	42
3.3.3 / Openbaarvervoernetwerk	43
3.3.4 / Bewegwijzering en parkeerroute	43
3.3.5 / Tarifiering	45
3.3.6 / Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	45
3.3.7 / Handhaving	45
4 / THEMA 3: CIRCULATIE IN CENTRUM DE PANNE	46
4.1 / ANALYSE - ONDERZOEK	46
4.1.1 / Probleemstelling	46
4.1.2 / Onderzoeksvragen	46
4.1.3 / Onderzoeksopzet	46
4.2 / INHOUDELIJKE UITWERKING THEMA CIRCULATIE IN CENTRUM DE PANNE	47
4.2.1 / Een groot verblijfsgebied, twee wijken met elk hun eigen karakter	48
4.2.2 / De Pr. Albertlaan als ruimtelijke drager van de wijk en parkeerroute	49
4.2.3 / Toegangen tot de wijk accentueren met poorten	49
4.2.4 / Gewenste verkeerscirculatie woonwijk Pr. Albertlaan	51

4.3 / RELATIE MET ANDERE THEMA'S	52
4.3.1 / Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	52
4.3.2 / Wegencategorisering	52
4.3.3 / Snelheidsregimes	52
4.3.4 / Doorstroming openbaar vervoer	52
4.3.5 / Fietsnetwerken	53
5 / THEMA 4: SLUIPVERKEER / PROBLEMATIEK LANDBOUWWEGEN	54
5.1 / ANALYSE – ONDERZOEK	54
5.1.1 / Probleemstelling	54
5.1.2 / Onderzoeksvragen	54
5.1.3 / Onderzoeksopzet	54
5.2 / INHOUDELIJKE UITWERKING THEMA SLUIPVERKEER	55
5.2.1 / Visie gewenste ontsluiting landbouwgebied Adinkerke	55
5.3 / RELATIE MET ANDERE THEMA'S	61
5.3.1 / Wegencategorisering	61
5.3.2 / Fietsroutenetwerk	61
5.3.3 / Selectief aanbod nieuwe infrastructuur	62
5.3.4 / Verkeersveiligheidsmaatregelen	62

Uitwerkingsnota GBC 16 juni 2010

VECTRIS cvba
Vital Decosterstraat 67A/0201 - 3000 Leuven
T 016/31 91 00 - F 016/29 02 10
www.vectris.be - info@vectris.be

1 / INLEIDING

1.1 / UITKOMST SNELTOETS EN VERKENNINGSNOTA

Op basis van de uitkomst van de sneltoets werden **vier thema's** naar voor geschoven, die aanleiding zijn voor de verdieping en verbreding van het huidige mobiliteitsplan. Aan deze thema's is ook steeds een onderzoeksoptzet gekoppeld. De concrete onderzoeksvragen worden hieronder behandeld, met toelichting van het onderzoeksoptzet en de resultaten van het onderzoek.

Het gaat om volgende thema's:

- Verkeersafwikkeling rond Adinkerke
- Parkeerbeleid
- Circulatie in centrum De Panne
- Sluipverkeer

In een eerste fase werden door de gemeente de verbredings- en verdiepmatrixes opgemaakt die de relatie met de verschillende thema's en werkdomeinen uit het mobiliteitsplan duiden. Ook het onderzoeksoptzet werd bepaald in deze fase. De verkenningnota werd goedgekeurd op het PAC van 9 november 2009.

De auditor had weinig opmerkingen bij de verkenningnota.

- Alle noodzakelijke onderdelen in de planningscontext waren aanwezig, het enige minpunt dat de auditor aanrijkte was dat niet werd nagegaan of de planningscontext ook nog past in het oude mobiliteitsplan. Heikele thema's uit het vorige mobiliteitsplan zijn wel verder onderzocht in voorgaande studies, zo blijkt uit de planningscontext.
- De relatietabellen en taakstellingen waren nauwkeurig omschreven.
- Ook het onderzoeksoptzet werd duidelijk beschreven. De opmerking werd opgeworpen dat het thema sluipverkeer zonder herkomstbestemmingsonderzoek moeilijk behandeld kon worden. Hier zal echter gewerkt worden met reeds bestaande studies. Hierbij is evenwel voorzichtigheid geboden opdat niet te ver wordt ingegaan op de reeds bestaande studies. Het mobiliteitsplan moet immers enkel een kader aanreiken, waarbinnen acties verder kunnen uitgewerkt worden.

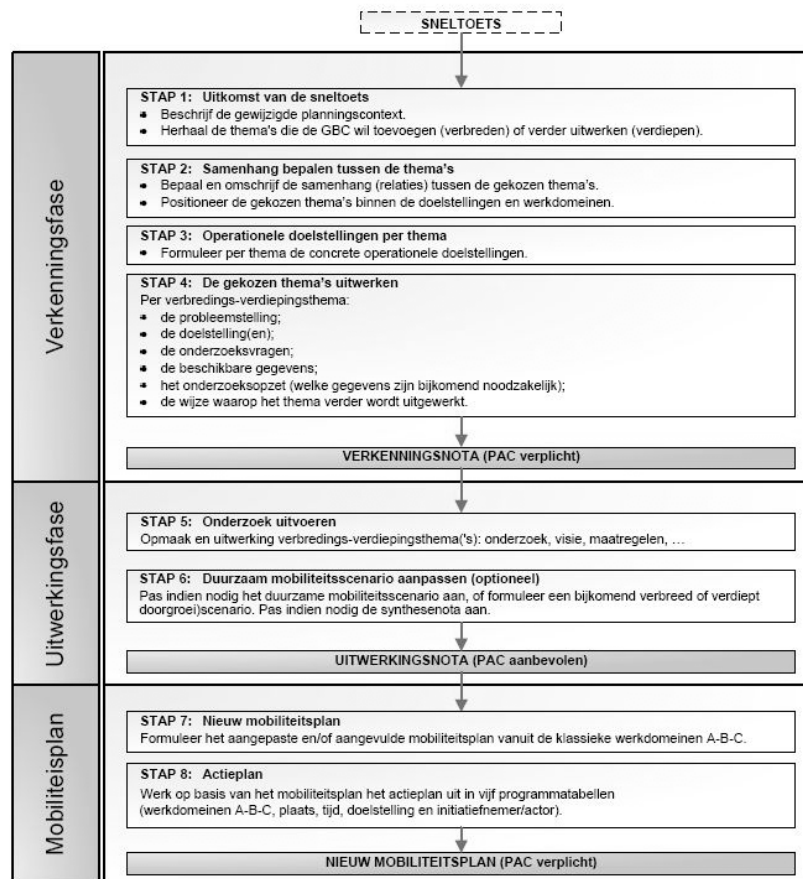
De nota werd zonder verdere opmerkingen goedgekeurd. Wel werd de opmerking meegegeven het beleidsplan op te bouwen volgens het nieuwe decreet (informatief en richtinggevend gedeelte) én de nodige aandacht te schenken aan het af te leggen participatietraject.

1.2 / VERLOOP PROCES

Het verbreden en verdiepen van een mobiliteitsplan gebeurt in **9 stappen**, die verder gestructureerd worden in **3 fases** of rapportages: de verkenningsfase, de uitwerkingsfase en het eigenlijke beleidsplan. De **eerste 4 stappen** werden uitgewerkt in de verkenningsnota.

Deze nota is de uitwerkingsnota en bestaat uit 2 stappen, terug te vinden in onderstaande figuur.

- **Stap 5:** uitvoering van de onderzoeken die opgesomd werden in het onderzoeksopzet van de verkenningsnota
- **Stap 6:** aanpassing scenario's (optioneel)



Deze stappen zullen uitgewerkt worden in deze nota.

De nota zal gestructureerd worden per thema en zal eenzelfde opzet volgen als de matrices die zijn opgesteld in de verkenningsnota.

Meer informatie omtrent de stappen die gezet moeten worden bij het verbreden en verdiepen van een mobiliteitsplan kan men terugvinden op www.mobielvlaanderen.be/convenants.

Na goedkeuring van de uitwerkingsnota volgt de opmaak van het beleidsplan.

2 / THEMA 1: VERKEERSAFWIKKELING ROND ADINKERKE

2.1 / ANALYSE - ONDERZOEK

2.1.1 / Probleemstelling

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

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

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

2.1.2 / Onderzoeksvragen

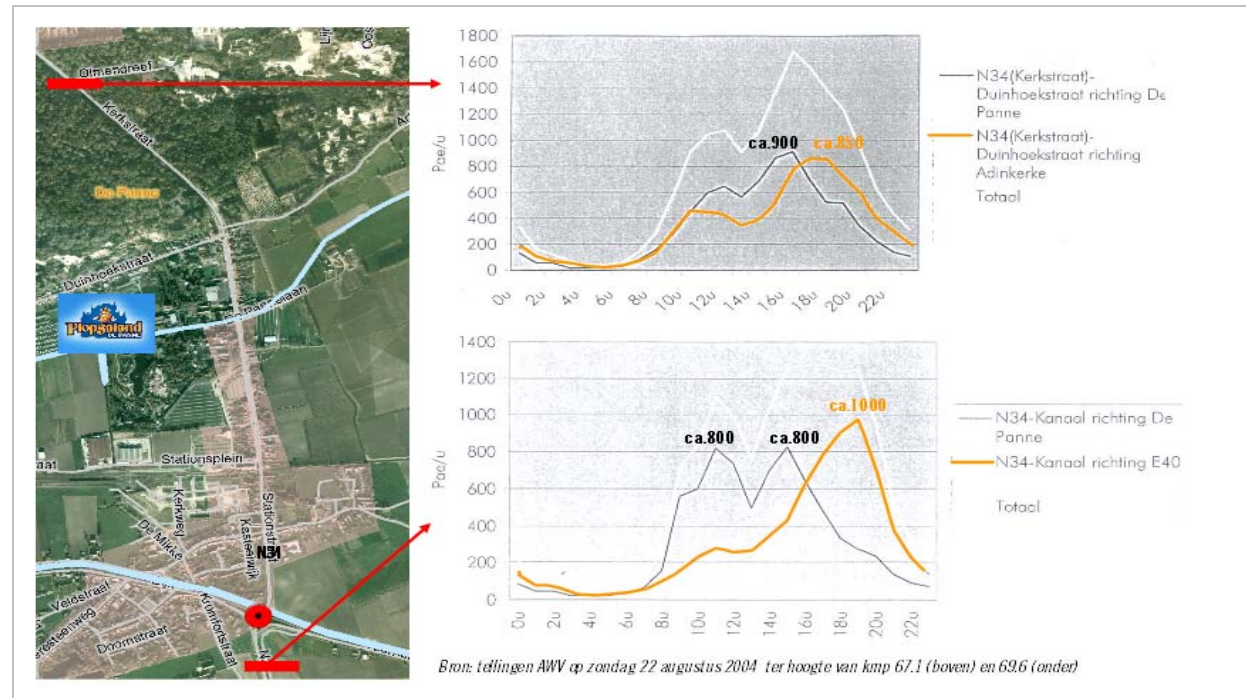
- Wat zijn de intensiteiten op de ontsluitingswegen, veroorzaakt door verschillende toeristische projecten zoals Plopsaland, Zwartem Hoek, Waterput...?
- Wat is de rol van de Duinhoekstraat in de wegcategorisering?
- Welke wegen of doorsteken kunnen een goede verbinding voorzien tussen de randparkings en het centrum van Adinkerke?
- Welke maatregelen moeten op het wegennet genomen worden om een vlotte doorstroming te bewerkstelligen?
- Hoe kan de manege De Drie Vijvers op een veilige manier ontsloten worden, zodat geen conflicten optreden tussen het ruiterverkeer en het autoverkeer?
- Hoe kan het recreatiegebied ten zuiden van de E40 op een veilige manier ontsloten worden voor de verschillende vervoermodi?

2.1.3 / Onderzoeksopzet

Opmaak verkeersstructuurschets met en zonder omleidingsweg: aan de hand van een scenariomethodiek zullen we verschillende ontsluitingsmodellen voor Adinkerke onderzoeken. Bij de opmaak van de verkeersstructuurschets zullen we een afweging maken van het doorgaand recreatief fietsverkeer (route langs spoorweg, kanaal of Noordhoekstraat). Bijzondere aandacht gaat ook naar de uitbouw van een kindvriendelijk netwerk in de gemeente.

2.1.4 / Resultaten

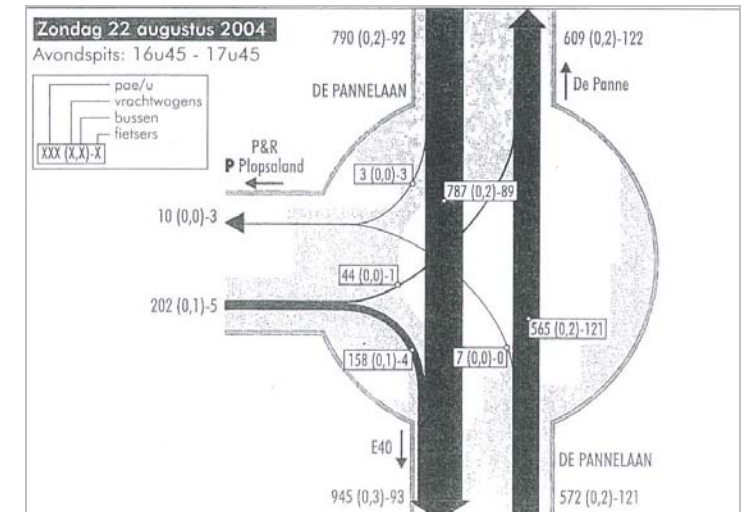
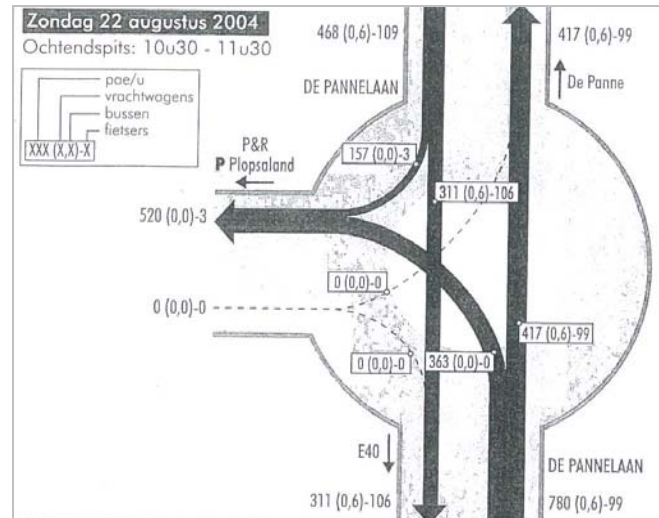
2.1.4.1 / HUIDIGE VERKEERSINTENSITEITEN



In het kader van de doorstromingsstudie N34, uitgevoerd door Tritel, werden verkeerstellingen uitgevoerd ter hoogte van Plopsaland. Op de N34 rijden 's ochtends op een weekenddag 780 PAE (personenauto-equivalent) richting centrum de Panne, en 468 PAE richting Adinkerke. 520 PAE rijdt naar de parking van Plopsaland.

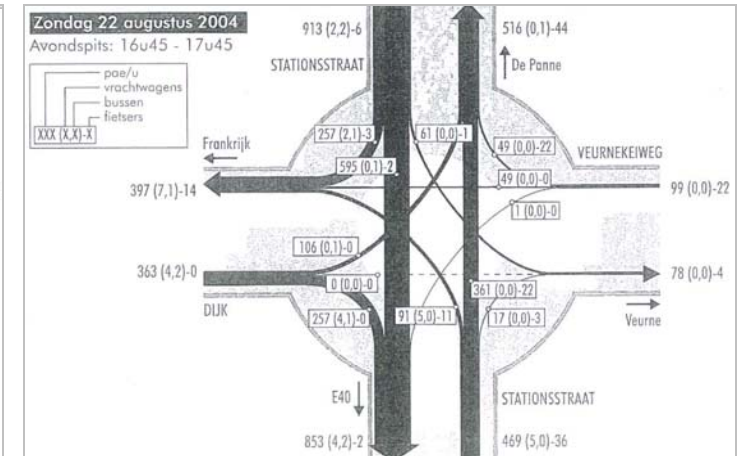
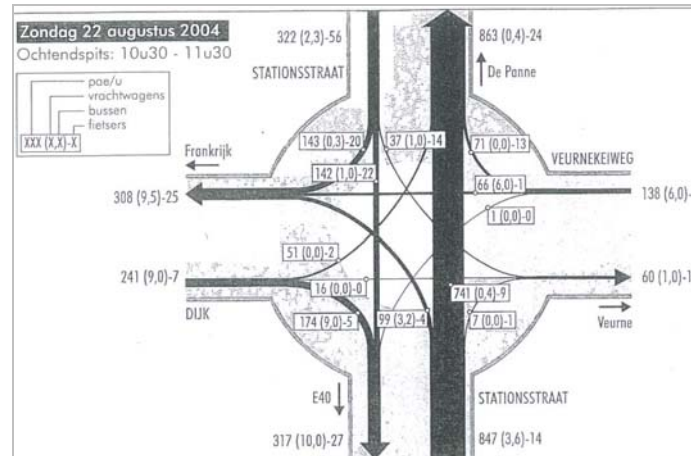
Tijdens de avond zien we 945 PAE richting Adinkerke en 609 PAE richting de Panne. Tussen 16u45 en 17u45 verlaten een 200-tal PAE de parking van Plopsaland of de P&R.

In beide richtingen samen rijden 's avonds dus maximaal 1.517 PAE (tussen de parking van Plopsaland en E40).



Ter hoogte van het rondpunt N34 – Veurnekeiweg – Dijk werden in 2004 ook tellingen uitgevoerd in het kader van de doorstromingsstudie. 's Morgens begeeft de grote stroom zich richting het centrum van Adinkerke en De Panne. Er worden 863 PAE geregistreerd. De overgrote meerderheid is afkomstig van de E40. In tegenovergestelde richting zijn de intensiteiten eerder laag. 322 PAE is afkomstig van Adinkerke of De Panne, maar een groot deel rijdt richting Frankrijk. Het verkeer dat vanop het rondpunt nog doorrijdt naar de E40, bedraagt 317 PAE.

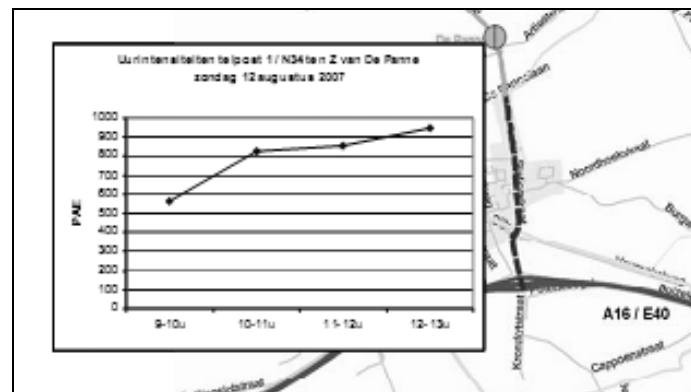
Tijdens de avondspits verlaat de grote stroom het centrum van De Panne. 913 PAE rijden het rond punt op afkomstig van De Panne. 257 rijden het af richting Frankrijk. Vanuit Frankrijk komen nog 363 PAE, waarvan de overgrote meerderheid richting de E40 rijdt. 's Avonds rijden 1.429 PAE tussen het rondpunt en De Panne.



87% van de wagens die via de N34 naar het noorden rijden, heeft een bestemming in De Panne.

Meer dan 6% rijdt verder tot Koksijde. Slechts enkele wagens rijden nog verder naar Oostduinkerke, Nieuwpoort, Middelkerke en Oostende. Hieruit is te besluiten dat het voornamelijk om bestemmingsverkeer gaat, en dat deze weg niet frequent aangewend wordt als sluiproute naar andere Belgische kuststeden.

De intensiteiten die gemeten werden, zijn dus bijna allemaal toegewezen op de N34 om hun bestemming te bereiken.



2.1.4.2 / BIJKOMENDE INTENSITEITEN PLOPSALAND

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

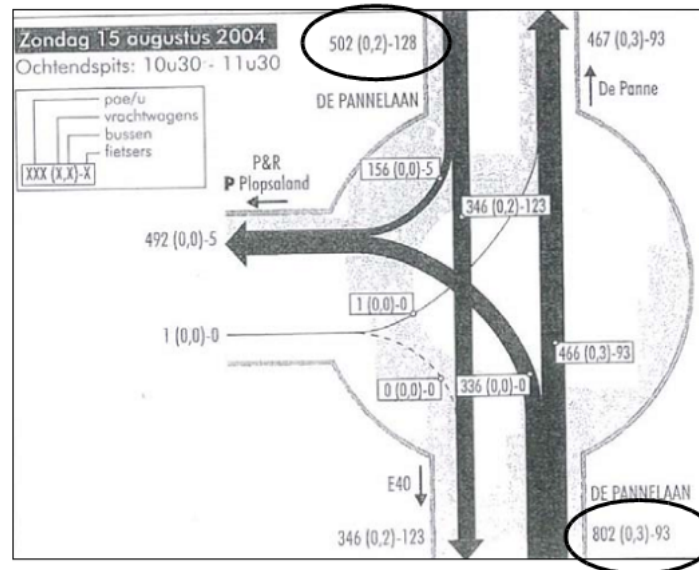
Wanneer de doorrekening wordt gemaakt met de huidige modal split (trein 4%, tram 3%, 93% auto) voor een gemiddelde dag van 7.100 bezoekers, zullen er 5.778 bezoekers per dag met de auto bijkomen. Er komen dan meer dan 12.300 bezoekers met de wagen (zie tabel). Gerekend met een bezetting van 3,9 personen per auto, zullen er in totaal 3.175 parkeerplaatsen nodig zijn. Gegeven de huidige capaciteit van 2.100 plaatsen, zullen er dus 1.075 plaatsen moeten bijkomen.

<u>Modal split 1</u>	huidig	toename (+88%)	totaal
Trein	284	248	532
Tram	213	186	399
Auto	6603	5778	12381
totaal aantal dagbezoekers	7100	6213	13313

Bij een modal split waarin het bezoek met de trein groeit tot 8%, zullen 11.848 bezoekers per dag met de auto komen. Dit zijn 3.385 parkeerplaatsen met 3,5 personen per auto. In dit scenario zijn 1.285 bijkomende parkeerplaatsen nodig, of 155 plaatsen minder dan bij 4% treinverkeer.

Wanneer er een doorgroei zou zijn tot 12% treinverkeer, zijn in totaal 3.233 parkeerplaatsen nodig, of nog eens 155 plaatsen minder dan bij 8% treinverkeer.

<u>Modal split 2</u>	huidig	toename (+88%)	totaal
Trein	568	497	1065
Tram	213	186	399
Auto	6319	5529	11848
totaal aantal dagbezoekers	7100	6213	13313



Op een drukke dag is de huidige intensiteit 802 PAE/uur richting De Panne en 502 PAE/uur richting de E40. 336 van deze 802 PAE/uur zijn bezoekers aan Plopsaland. Wanneer deze intensiteit opgehoogd wordt met de vooropgestelde 88%, zal tijdens de ochtendspits een bijkomende intensiteit van 296 PAE/uur in deze richting naar Plopsaland ontstaan. Op de N34 is er dan een intensiteit van 1098 PAE/uur (802 + 296) richting De Panne.

2.2 / INHOUDELIJKE UITWERKING THEMA VERKEERSAFWIKKELING ROND ADINKERKE

Thema: Verkeersafwikkeling rond Adinkerke	
Relatie met ander thema	Taakstelling
Wegencategorisering	Herbekijken van de wegcategorisering met en zonder omleidingsweg rond Adinkerke.
Fietsnetwerk	Uitbouw van een kindvriendelijk netwerk tussen de verschillende attractiepolen in de deekern Adinkerke, waarbij bijvoorbeeld de vraag moet worden gesteld of men kinderen zelfstandig naar de zeescouts kan laten fietsen.
Verkeersveiligheid	Het verbeteren van de aansluiting van de N34 met de E40 moet ervoor zorgen dat er een veilige aansluiting gebeurt. Dit dient op korte termijn te gebeuren, nog voor de omleidingsweg er komt.
Parkeerbeleid	Streven naar een goede bereikbaarheid en ontsluiting van de bestaande en nieuwe parkings in Adinkerke.
Herinrichting wegen	Door het invoeren van een gedifferentieerd snelheidsbeleid en snelheidsremmende maatregelen kunnen conflicten met gemotoriseerd verkeer vermeden worden op wegen die ook een recreatieve functie verzorgen (omgeving Zwart Hoek, Waterput...), maar kan ook de veiligheid in de woonkern van Adinkerke verbeterd worden. Via handhaving zal dit snelheidsplan worden opgevolgd.
Openbaar vervoernetwerk	Verbeteren doorstroming tram
Bewegwijzering	Ook dient een adequate, dynamische bewegwijzering naar de bestaande park-and-rideparkings, naar de verschillende strategische projecten en andere verkeersaantrekkende functies binnen de gemeente te worden voorzien.

2.2.1 / Visie gewenste ontsluiting Adinkerke

2.2.1.1 / EEN GROEN BLAUW RASTER ALS DRAGER VOOR ZACHTE VERPLAATSINGEN

Het gebied tussen de Duinhoekstraat en de E40 wordt ontsloten door een groen-blauw raster als drager voor de zachte verplaatsingen.

In het westen zal het nieuwe fiets- en ruiterspad een verbinding realiseren tussen de kust en de Moeren. In oost-westrichting vormt het kanaal een belangrijke landschappelijke drager voor de fietsers. Ook de oost-westgeoriënteerde landbouwwegen (Noordhoekstraat, Brugweg) sluiten hierop aan. De Langeleedstraat vormt eveneens een belangrijke noord-zuidroute binnen het gebied. De N34 tot slot vormt een derde belangrijke as in het rasternetwerk, die de toekomstige waterplas mee moet ontsluiten.

2.2.1.2 / ADINKERKE ALS ÉÉN GROOT VERBLIJFSGEBIED

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

2.2.1.3 / ADINKERKE ONTSLOTEN VANUIT DE RANDEN

De gewenste ontsluiting van Adinkerke en de tussenruimte tussen Duinhoekstraat en de N39 wordt aangestuurd vanuit de randen. De Duinhoekstraat fungeert als lokale ontsluitingsweg met verschillende toegangen die de functies in de tussenruimte ontsluiten. Aan de oostzijde zien we de nieuwe omleidingsweg als de nieuwe rand van de dorpskern van Adinkerke. Dit impliceert dat het onthaal en parkeren van Plopsaland best wordt verplaatst naar de nieuwe omleidingsweg.

2.3 / RELATIE MET ANDERE THEMA'S

2.3.1 / Wegencategorisering

In het mobiliteitsplan worden volgende wegencategorieën weerhouden:

- Categorisering en selectie vastgelegd in het RSV
 1. Hoofdwegen (verbindend op interregionaal niveau)
 2. Primaire wegen, type II (verzamelend naar hoofdwegennet)
- Categorisering en selectie vastgelegd in het provinciaal structuurplan West-Vlaanderen
 3. Secundaire weg, type I (verbindend op streekniveau)
 4. Secundaire weg, type II (ontsluitend op streekniveau)
- Categorisering en selectie door de lokale overheid
 5. Lokale weg, type I (verbindend op (inter)lokaal niveau)
 6. Lokale weg, type II (ontsluitend en verzamelend op lokaal niveau)
 7. lokale weg, type III in verblijfsgebied (woonstraat)
 8. lokale weg, type III buiten verblijfsgebied (landelijke weg)

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

De N34, tussen de E40 en de N39, werd ook geselecteerd op Vlaams niveau.

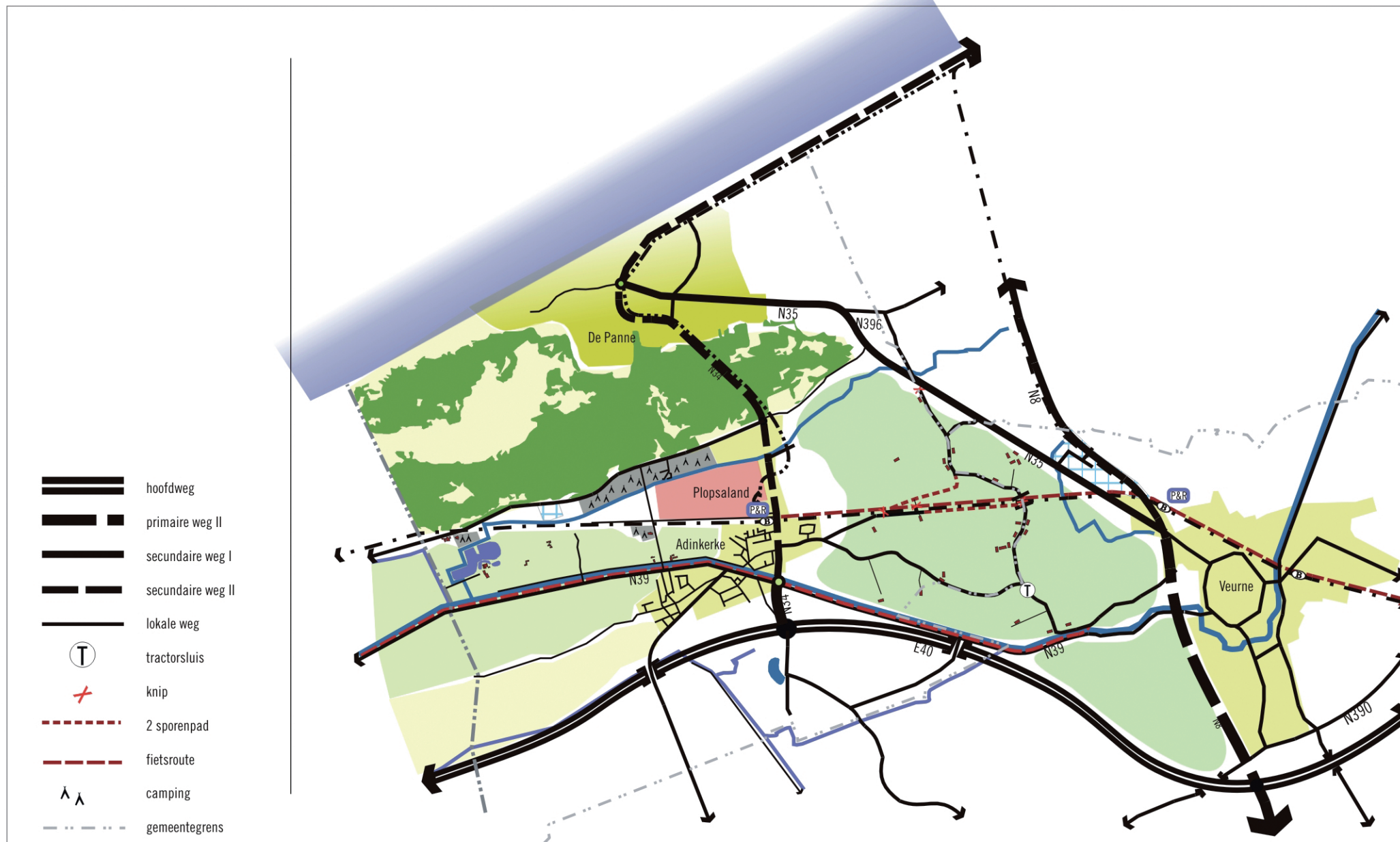
2.3.1.1 / LOKALE WEG TYPE I / LOKALE VERBINDINGSWEG

Bepalingen

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

Selectiecriteria

- Laag aandeel van erftoegangen (woningen, bedrijven, diensten...) en zijstraten.
- De weg is overwegend gelegen in het buitengebied. De verblijfsfunctie is grotendeels afwezig of sporadisch aanwezig in de vorm van landelijk wonen, of neemt toe in de overgangsgebieden naar de centra. De weg is reeds in belangrijke mate aan deze functie aangepast of kan hieraan aangepast worden.
- De geselecteerde weg is het meest geschikt om deze verbindingsfunctie te realiseren in vergelijking met andere lokale wegen. Er is geen parallelle verbindingsweg van hogere categorie aanwezig.
- De weg kan een aanvullende verbindingsfunctie vervullen op bovenlokaal niveau indien de omrijfactor via een hogere wegencategorie te groot is. De bewegwijzering ondersteunt dit gebruik echter niet en geeft slechts een verwijzing van kern tot kern.
- Op doortochten wordt een inrichting volgens het doortochtprincipe gehanteerd.



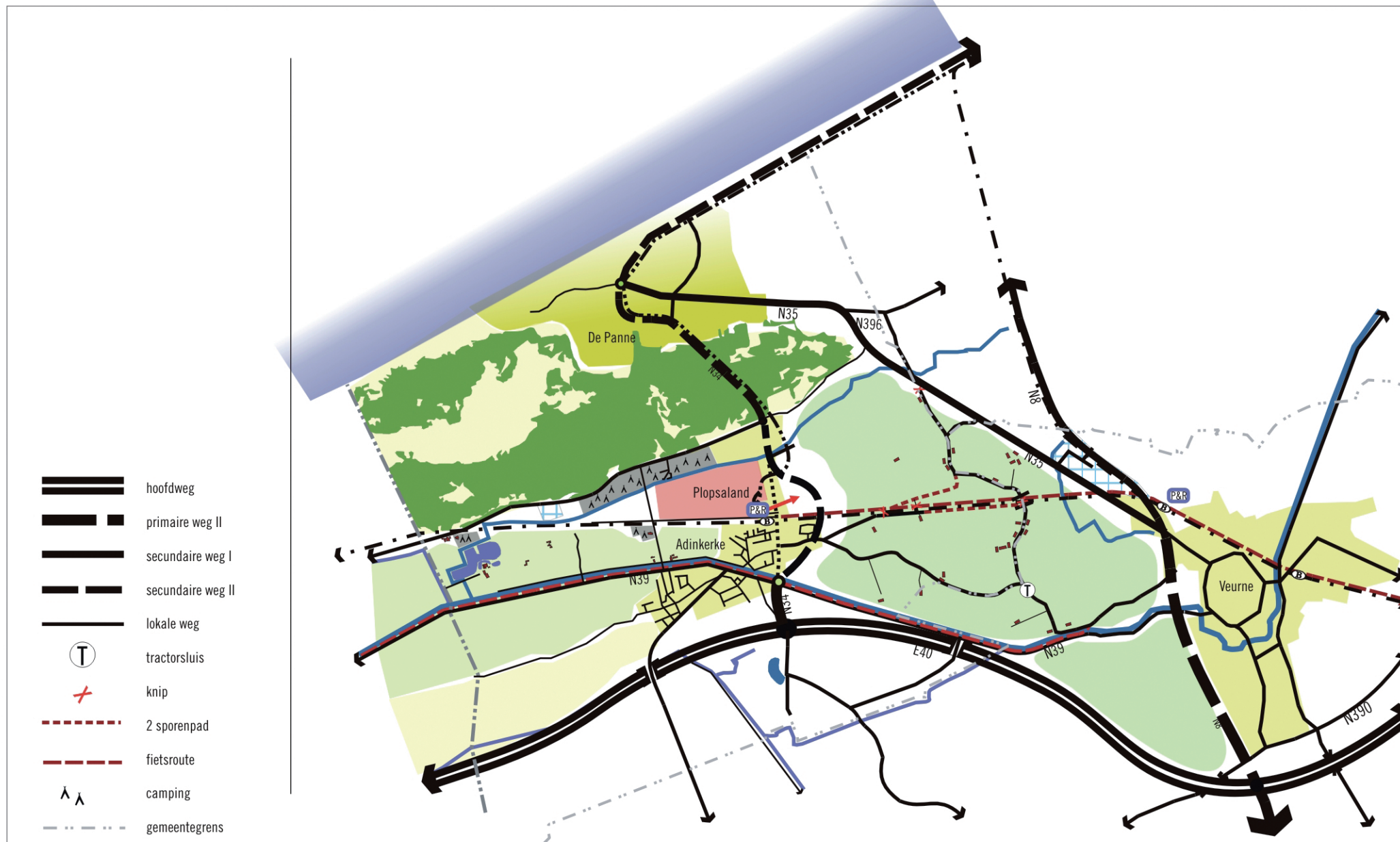
2.3.1.2 / LOKALE WEG TYPE II / LOKALE ONTSLUITINGSWEG

Bepalingen

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

Selectiecriteria

- Middelgroot aandeel erftoegangen en zijstraten.
Voor de verbindingsfunctie is een route via wegen van hogere orde meer geschikt of kan de ontsluitingsweg deze functie combineren omwille van de geringe hoeveelheid verkeer.
- De weg ligt overwegend in bebouwd gebied, of de aanpalende verblijfsfunctie is over de gehele lengte aanwezig.
De ontsluitingswegen hebben een belangrijke functie voor het regionaal en stadsgewestelijk ontsluitend busverkeer.
Gebruik van de weg door doorgaand verkeer is ongewenst.
Verklarende benamingen kunnen op lokaal niveau gehanteerd worden: *Gemeentelijke ontsluiting, Dorpsontsluiting, Centrumontsluiting, Wijkontsluiting, Campusontsluiting, ontsluiting KMO- of industriezone*.
Deze wegen kunnen een aparte beeldvorming krijgen, afhankelijk van het type gebied dat ze ontsluiten. Ontsluitingswegen kunnen liggen in een verblijfsgebied. Ze passen zich aan aan de eisen van de omgeving.



2.3.1.3 / LOKALE WEG TYPE III / ERFTOEGANGSWEG

Bepalingen

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

Selectiecriteria

- Hoogste aandeel erftoegangen.
- De weg heeft geen verkeersfunctie in het lokale netwerk. De verkeersfunctie is ondergeschikt, de weg kent enkel bestemmingsverkeer.
- De straat ligt in een verblijfsgebied:
 - Soorten: woonstraat, winkelstraat, Zone 30, woonerf.
 - De straten met een verblijfsfunctie kunnen een aaneengesloten (Zone 30) verblijfsgebied vormen.
- De weg is gelegen in het buitengebied:
 - Soorten: landelijke weg.
 - De weg is enkel voorbehouden voor fietsers en aangelanden (fietsweg).
- Landelijke wegen kunnen een belangrijke rol spelen in (recreatieve) fietsroutenetwerken. Op een deel van de landelijke wegen zal alle verkeer - uitgezonderd fietsers, aangelanden en landbouwvoertuigen - worden geweerd.

2.3.1.4 / ZONDER OMLEIDINGSWEG

De N34 wordt vanaf de E40 tot aan de rotonde voor de brug geselecteerd als primaire weg II. Vanaf het rond punt te Adinkerke verandert deze weg in een secundaire weg II. De overige wegen in het verblijfsgebied zijn alle lokale wegen.

De Duinhoekstraat kan gecategoriseerd worden als een lokale weg type II. Deze weg loopt immers parallel met de E40 en heeft een gelijkaardige functie, namelijk het ontsluiten en verzamelen van het verkeer richting de dorpskern Duinkerke, De Panne en Adinkerke. De Duinhoekstraat loopt parallel met de N39 en loopt ten zuiden van het natuurreservaat De Westhoek. Deze weg dient als ontsluitingsweg naar de N34 voor verschillende projecten:

- In de Duinhoekstraat zijn twee toegangen voorzien tot het Natuurreservaat De Westhoek.
- Verder worden ook enkele woonstraten en campeerterreinen ontsloten naar de Duinhoekstraat.
- Tuincentrum Tropiflora is gevestigd langs de Duinhoekstraat.

2.3.1.5 / MET OOSTELIJKE OMLEIDINGSWEG

Omwille van de toenemende verkeersdruk wordt voorgesteld een omleidingsweg aan te leggen ten oosten van de kern van Adinkerke. Om de capaciteit van de huidige rotonde te vergroten, wordt voorgesteld een bijkomende brug over het kanaal aan te leggen waardoor een ovonde ontstaat. De ovonde vormt de overgang van de primaire weg II naar de secundaire weg II. De De Pannelaan wordt een lokale weg type III.

Om de groei van Plopsaland mogelijk te maken, dient de parkeercapaciteit te worden vergroot. Door de geïsoleerde ligging van de parking doen zich problemen voor met de ontsluiting ervan en de doorstroming in het algemeen. Een verdere uitbouw van de huidige parkings zal de druk op de doortocht alleen doen toenemen. Op basis van de hierboven beschreven groeiscenario's zal er in 2013 nood zijn aan 3.233 tot 3.538 parkeerplaatsen, afhankelijk van het aandeel treinreizigers. Er wordt voorgesteld de huidige parking van Plopsaland te verhuizen naar het gebied tussen de De Pannelaan en de nieuwe oostelijke omleidingsweg. Op die manier ontstaat een rechtstreekse aansluiting naar de E40. De huidige P+R-parking blijft behouden, de huidige infrastructuur kan dan ongewijzigd blijven.



2.3.1.6 / AANLEG NIEUWE WEGENINFRASTRUCTUUR

Ontsluiting De Drie Vijvers

Vandaag wordt de Smekaertstraat gebruikt als ontsluitingsweg voor De Drie Vijvers en het natuurgebied Zwarten Hoek. In een eerste scenario kan deze ontsluiting behouden blijven.

- Voordeel: Er moeten geen infrastructurele maatregelen genomen worden en geen bijkomende wegen worden aangelegd.
- Nadeel: Dit zorgt voor een conflict met het recreatief verkeer (ruiters, fietsers, wandelaars).

Daarnaast wordt voorgesteld de auto-ontsluiting te voorzien via de Duinhoekstraat. Het fietsverkeer kan dan nog steeds via de Smekaertstraat rijden. Het fietsverkeer kan in plaats van via de Smekaertstraat ook via de Maerestraat omgeleid worden naar de nieuwe fietsroute langs de grens, om zo terug richting Adinkerke te gaan via de Veldstraat.

Voordelen

- Het recreatief verkeer valt niet langer samen met het autoverkeer.
- Het verkeer wordt door de Duinhoekstraat gestuurd, een weg die nu reeds een ontsluitende functie vervult voor de verschillende projecten die in deze straat gelegen zijn.

Nadelen

- De infrastructuur moet aangepast worden.
- De ruimtelijke impact van een nieuwe ontsluitingsweg door het agrarisch gebied ten westen van De Drie Vijvers.



2.3.2 / Fietsnetwerk

2.3.2.1 / BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK

Voor functionele verplaatsingen heeft de provincie, in opdracht van het Vlaams Gewest, het fietsroutenetwerk uitgetekend. De selectie van routes per type is in onderstaand kaartje weergegeven. Dominant zijn de routes langsheen de N34, de N39, de N35, de N8 en de Duinhoekstraat.

De provincie voorziet ook een nieuwe functionele fietsroute die flirt met de Belgisch-Franse grens. Te onderzoeken valt of een verbinding kan worden gemaakt via de kustroute of langs het kanaal, om deze route te verbinden met de reeds bestaande route langsheen de N34, er is immers een missing link tussen deze twee routes.

2.3.2.2 / KUSTFIETSRROUTE

De N34 wordt in Adinkerke gebruikt als onderdeel van de Kustfietsroute, evenals de Dorpstraat en de Veldstraat.

2.3.2.3 / KNOOPPUNTENNETWERK

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

2.3.2.4 / BESLUIT

A / Zonder omleidingsweg

Zonder omleidingsweg kunnen alle fietsroutes behouden blijven. Wel zullen de bijkomende routes nog verwezenlijkt moeten worden. Verder dient er ook nog bijzondere aandacht besteed te worden aan de ontsluiting van domein De Drie Vijvers, De Plas en de aanmeerzone.

-  hoofdweg
-  primaire weg II
-  secundaire weg I
-  secundaire weg II
-  lokale weg
-  knooppuntennetwerk
-  kustfietsroute
-  bovenlokaal functioneel fietsnetwerk
-  fietsroute in voorbereiding
-  gemeentegrens



B / Met oostelijke omleidingsweg

Wanneer gekozen wordt voor de omleidingsweg rond Adinkerke, is het een voordeel dat het fietsverkeer op de N34 minder gehinderd wordt door de grote verkeersstromen met motorvoertuigen, die dan omgeleid zullen worden over de oostelijke omleidingsweg. Wel moet een oplossing gezocht worden voor de kruising van de omleidingsweg en het knooppuntennetwerk.

In het fietsknooppuntennetwerk is de Burgweg geselecteerd als recreatieve fietsroute. Door de aanleg van de oostelijke omleidingsweg wordt deze fietsroute doorsneden. Dit zou kunnen worden opgelost door de aanleg van een fietstunnel. De vraag stelt zich of de aanleg van de oostelijke omleidingsweg een opportuniteit kan zijn om het fietsnetwerk in Adinkerke te herzien.

Twee routes behoren tot de mogelijkheden:

- de recreatieve fietsroute langs de spoorweg vertrekkende vanuit station Veurne richting Frankrijk;
- de recreatieve fietsroute langs het kanaal Veurne –Duinkerke, aansluitend op de Smekaertstraat.

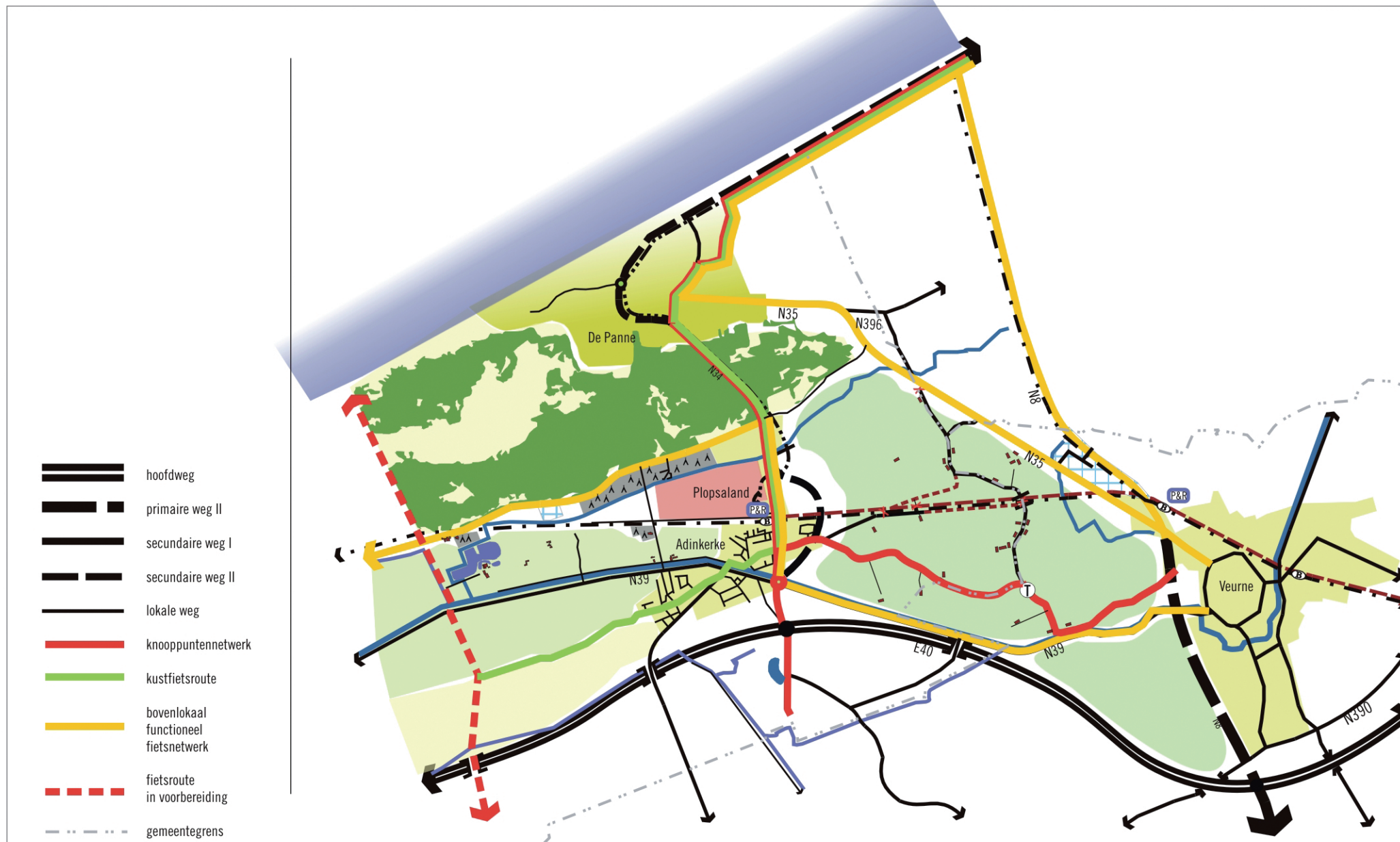
In beide gevallen kan de oostelijke omleidingsweg conflictvrij worden gekruist. In het geval van de route langs de spoorweg, wordt gebruikgemaakt van de autotunnel onder de spoorweg. Indien geopteerd wordt voor een route langs het kanaal, kan men onder de ovonde door rijden.

De functionele fietsroute langs de Stationsstraat - De Pannelaan wordt voor de ovonde ontdubbeld en gaat over in een dubbelrichtingsfietspad, gelegen aan de westzijde van de brug over het kanaal. Het fietspad loopt richting Bulskamp. Het fietspad wordt uit de voorrang van de rotondes gehaald.

C / Ontsluiting van fietsers en nieuwe projecten

Wat betreft de waterplas gelegen ten zuiden van de E40, heeft de gemeente de intentie om de locatie een recreatieve functie te geven. Heel concreet zijn deze plannen nog niet, maar in het kader van dit mobiliteitsplan wordt alvast de gewenste ontsluiting onderzocht. Voor het autoverkeer is het vanzelfsprekend dat de toegang georganiseerd wordt vanuit de Kromfortstraat. Voor de fietsontsluiting zijn er verschillende mogelijkheden:

- Er kan gekozen worden voor een gemengd scenario, waarbij zowel het auto- als het fietsverkeer via de Kromfortstraat –Cappoenstraat (verlengde N34) naar de site komt.
 - Voordeel: Er zijn geen bijkomende infrastructuurwerken nodig voor het fietspad. Op de N34 bevinden zich immers reeds vrijliggende fietspaden.
 - Nadeel: Het recreatief verkeer wordt gemengd met het gemotoriseerd verkeer.





- Er kan gekozen worden voor een ontsluiting parallel met de de N34. De weg parallel met de N34 (ook Kromfortstraat genaamd) wordt gebruikt tot aan het verkeersknooppunt van de E40. Ter hoogte van dit knooppunt kan ook een fietsverbinding voorzien worden naar de N34. Ter hoogte van dit knooppunt zal een fietstunnel onder de op- en afritten aangelegd moeten worden en een fietsersbrug over de E40. Voorbij dit knooppunt kan de fietsroute parallel lopen met de ontsluiting voor autoverkeer en aantakken op de parking.
- **Voordelen:**
 - De trage weggebruikers worden gescheiden van de drukke verkeersstromen op de N34.
 - Het recreatieve karakter van De Plas wordt versterkt voor dit type weggebruikers.
- **Nadeel:** Er zijn verschillende infrastructurele maatregelen nodig om het kanaal, de E40 en de op-en afritten te kruisen.
- Een derde mogelijkheid bestaat erin om de Moeresteenweg en Molendam van een fietsontsluiting te voorzien. Ook hier dient een ongelijkgrondse oversteek aangelegd te worden boven of onder de E40.
- **Voordelen:**
 - De trage weggebruikers worden gescheiden van de drukke verkeersstromen op de N34.
 - Het recreatieve karakter van De Plas wordt versterkt voor dit type weggebruikers.
- **Nadelen:**
 - Er zijn verschillende infrastructurele maatregelen nodig om de E40 te kruisen.
 - Vanuit het centrum van Adinkerke is er een omrijeffect voor het bereiken van de site.

De **aanmeerzone** zal zich situeren langs het kanaal, aan de overzijde van de Veurnekeiweg (N39). Deze as is onderdeel van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Fietzers kunnen deze weg dus gebruiken om naar de aanmeerzone te komen. Hiervoor zullen ze de N34 voor een stuk moeten gebruiken om aan de overzijde van het kanaal te geraken. Een nieuwe weg zal moeten worden aangelegd om toegang te geven tot de aanmeerzone aan de noordzijde van het kanaal.

2.3.3 / Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid komt in het gedrang doordat de afwikkeling van de E40 naar de N34 niet vlot verloopt. Bij de afwikkeling van het verkeer van de E40 naar de N34 verloopt de doorstroming niet goed doordat het verkeer dat vanuit richting Frankrijk wil afrijden, interfereert met het verkeer dat vanuit richting Veurne komt. Hierdoor ontstaan op de N34 en de E40 reeds lange files, waardoor zich verschillende ongevallen voordoen.

2.3.3.1 / KORTE TERMIJN

Op de korte termijn moet de verkeersveiligheid verhoogd worden zonder het gebruik van een omleidingsweg rond Adinkerke. Recentelijk werd een tweede rijstrook voorzien langs de N34 zodat de verkeersafwikkeling vlotter kan verlopen. Verder wordt nu reeds ook afgereden ter hoogte van Veurne, waarbij het verkeer dan via de N39 verder rijdt naar De Panne. Ook dit zorgt ervoor dat de files op de E40 en N34 beperkt kunnen worden.

Verder wordt ook voorgesteld het perron van het treinspoor een stuk naar het westen te verplaatsen. Hierdoor de overweg zal bij ingebruikname van langere treintoestellen niet te lang worden afgesloten, waardoor de doorstroming gevrijwaard blijft.

Op de korte termijn kunnen ook enkele maatregelen genomen worden om de verkeersveiligheid te verbeteren op de landbouwwegen. Dit wordt verder uitgewerkt onder thema 4.

2.3.3.2 / LANGE TERMIJN

Op de lange termijn zal de omleidingsweg rond Adinkerke de verkeersveiligheid in de kern drastisch verbeteren. Door deze omleiding zal het doorgaand verkeer dat in De Panne moet zijn niet langer door het centrum van Adinkerke rijden. Dit verbetert niet enkel de verkeersdruk in de doortocht, ook voor fietsers en voetgangers is dit een verademing wanneer zij door de kern fietsen.

Nadat de doorgaande verkeersfunctie wordt overgenomen door de oostelijke omleidingsweg, kan de doortocht van Adinkerke een nieuw profiel krijgen. Het smalle deel van de Stationsstraat tussen de kerk en de spoorweg zou een erfachtige aanleg kunnen meekrijgen, aansluitend op het kerkplein en het stationsplein. Het kerkplein zou verhoogd kunnen doorlopen tot in de Stationsstraat en zo als centrumpoort tot Adinkerke fungeren. De pleinaanleg kan verder doorlopen tot in de Stationsstraat, aansluitend op het Stationsplein. Het Stationsplein wordt eveneens ingericht als een volwaardig centrumplein. Het profiel van de reeds heringerichte doortocht tussen de

spoorweg en de toekomstige aansluiting met de omleidingsweg blijft behouden. De rotonde die toegang geeft tot de parking van Plopsaland kan worden weggenomen.



De twee functies aanwezig in Adinkerke, met name de ontsluiting van Plopsaland en de kust, worden hierdoor van elkaar losgekoppeld. Enkel de N34 tussen de op- en afrit en de N39 heeft dan een gezamenlijke ontsluitingsfunctie. Dit wegvak wordt dan ook als primaire weg type II weerhouden. De doortocht van Adinkerke krijgt de functie van een secundaire weg type II. Om te vermijden dat een te groot omwegeffect zou ontstaan, doen we de aanbeveling om vanuit de N39 net achter de bebouwde kern van Adinkerke een verbinding te realiseren, in plaats van via de Langgeleedstraat die toch nog een heel eind verder is gelegen. Het Vlaams Gewest voorziet de aanleg van een rotonde ter hoogte van de Langgeleedstraat. Deze nieuwe weg kan ook een ruimtelijke betekenis krijgen als randafwerking van Adinkerke-Dorp en Plopsaland. De huidige toegang voor Plopsaland voor het autoverkeer vanuit de De Pannelaan komt dan te vervallen, waardoor ook de problematiek van het kruisen van de spoorinfrastructuur voor tram en trein vermeden wordt.

2.3.4 / Herinrichting Wegen

2.3.4.1 / ZONDER OMLEIDINGSWEG

Het verblijfsgebied in Adinkerke dient ingericht te worden als zone 30. De doorgangen worden ingericht als zone 50. De N39 en de Duinhoekstraat worden ingericht als zone 70, evenals het stukje secundaire weg van de N34. Ook het landbouwgebied ten oosten van de N34 wordt ingericht als een zone 50-gebied.

2.3.4.2 / MET OOSTELIJKE OMLEIDINGSWEG

Omwille van de toenemende verkeersdruk wordt voorgesteld een omleidingsweg aan te leggen ten oosten van de kern van Adinkerke. Tussen de op- en afrit van de E40 en het kanaal werd alvast de huidige weginfrastructuur verbreed tot een 2x2-rijweg. Om de capaciteit van de huidige rotonde te vergroten wordt voorgesteld een bijkomende brug over het kanaal aan te leggen, waardoor een ovonde ontstaat. De ovonde fungeert als toegangspoort tot De Panne. De omleidingsweg wordt aangelegd als een 2x1-rijweg met een ongelijkvloerse kruising met de spoorweg. De Stationsstraat sluit eveneens aan op de ovonde. De oostelijke omleidingsweg sluit aan op de De Pannelaan ter hoogte van de Langleed. De omleidingsweg heeft een snelheidsregime van 70 km/uur. In de doortocht van Adinkerke geldt een snelheidsregime van 50 km/uur. Ter hoogte van het kerkplein kan een zone 30 worden ingericht.

Nadat de doorgaande verkeersfunctie wordt overgenomen door de oostelijke omleidingsweg, kan de doortocht van Adinkerke een nieuw profiel krijgen. Het smalle deel van de Stationsstraat tussen de kerk en de spoorweg zou een erfachtige aanleg kunnen meekrijgen, aansluitend op het kerkplein en het stationsplein. Hierdoor valt het centrum van Adinkerke mee in het verblijfsgebied dat zich situeert ten westen van de N34.

Bij de aanleg van de omleidingsweg verandert hier enkel de N34 waarlangs de omleidingsweg loopt. De omleidingsweg zelf wordt best aangelegd als een zone 70, terwijl het centrum van Adinkerke dan best wordt geselecteerd als zone 30. Door deze ingreep wordt het duidelijker dat het verblijfsgebied nu de gehele kern van Adinkerke bevat, en niet enkel het gebied ten westen van de N34.





2.3.5 / Openbaarvervoernetwerk

TRAM

Wat betreft de gewenste ontsluiting van het openbaar vervoer, wordt een concrete invulling gegeven aan het concept van de omgekeerde kamstructuur, waarbij vanuit de kuststrook een verbeterde openbaarvervoerontsluiting wordt voorzien. Voor De Panne bestaat deze met de verknoping van de kusttram en het station van De Panne. Door het uitwerken van een aangepast parkeerregime in het centrum van De Panne (zie verder) en het aantrekkelijk maken van de P&R in Adinkerke, kan deze parking fungeren als alternatief voor het parkeren in het centrum van De Panne.

Een bijkomende lijnvoering bestaat eruit de kusttram door te trekken richting Veurne en deze te verknopen met het station van Veurne. Het huidige station in Koksijde blijft behouden en wordt ingericht als P+R-parking om een overstap op de tram mogelijk te maken. Ook de relatie met Duinkerke zou kunnen worden versterkt voor het openbaar vervoer. Uit het herkomst-bestemmingsonderzoek blijkt immers dat een aandeel Fransen uit die richting De Panne bezoekt.

TREIN

Tevens stellen we voor om tijdens piekmomenten dubbeldektreinen in te zetten richting De Panne. De huidige lijn Gent – De Panne is, gelet op de perronlengten, geschikt om treinen met zeven rijtuigen in te zetten, zodat ook aan de kortste perrons veilig kan in- of uitgestapt worden. Door met de nieuwe dubbeldekkers te rijden wordt meer comfort en een grotere capaciteit aangeboden. Dit type trein is ook bijzonder geliefd bij de klant door de aanwezigheid van de grote, veelzijdige ruimten voor fietsen, buggy's, rolwagens.... Gezien het beperkte aandeel van de trein in de modal split van Plopsaland, zal met het inzetten van dubbeldektreinen een betere multimodale bereikbaarheid worden nagestreefd. Opgemerkt moet worden dat we pleiten voor het verplaatsen van het perron, zodat de overweg niet te lang dichtgaat wanneer er langere en grotere treinen worden ingezet.

BESLUIT

Nadat het openbaar vervoer versterkt is, wensen we te streven naar een goede overstapmogelijkheid. Tijdens piekmomenten is het parkeerprobleem aan de kust niet helemaal op te lossen. Daarom willen we twee grote P+R-terreinen inrichten om de Westkust te bedienen. De P+R van Adinkerke blijft behouden en in Koksijde wordt een grote P+R-parking ingericht, waar een overstap op de kusttram mogelijk wordt.

Wanneer deze maatregelen worden genomen kan het verkeer gemakkelijk met het openbaar vervoer naar het strand. Ook Plopsaland is goed te bereiken vanaf het station.

3 / THEMA 2: PARKEERBELEID

3.1 / ANALYSE – ONDERZOEK

3.1.1 / Probleemstelling

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

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

3.1.2 / Onderzoeksvragen

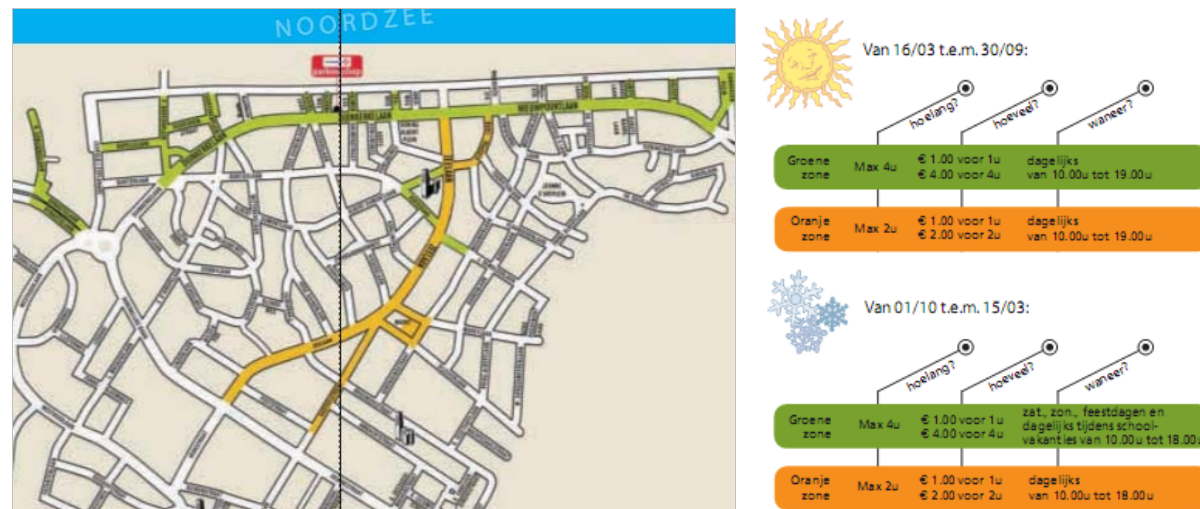
- Waar situeert zich de grootste parkeerdruk?
- Hoe groot is de parkeerdruk?
- Door middel van welke maatregelen kan de parkeerdruk afnemen? (Welke plaatsen kennen vooral langparkeerders, op welke plaatsen wordt de capaciteit overschreden...?)
- In welke mate is er een tekort of een overaanbod aan parkeerplaatsen, en in welke mate kan dit overaanbod de verblijfskwaliteit verbeteren?
- Wat zou de impact zijn van een vermindering van de parkeercapaciteit ten behoeve van de verblijfskwaliteit?
- In hoeverre kunnen parkeerplaatsen gebundeld worden (meervoudig gebruik)?
- Zijn er locaties die in aanmerking komen voor de ontwikkeling van een randparking? Bijvoorbeeld de site KTA?

3.1.3 / Onderzoeksopzet

- Opmaak van een gedifferentieerd parkeerbeleidsplan met aandacht voor een beter gebruik van de P+R in Adinkerke.
- Aan de hand van ontwerpend onderzoek wordt ook de mogelijkheid van een bijkomende randparking bestudeerd, bijvoorbeeld op de KTA-site.
- Middels een scenariomethodiek zullen we eveneens het parkeerbeleidsplan opmaken (b.v. scenario met Dumontwijk autoluw/parkeervrij? Concept van selectieve bereikbaarheid Dumontwijk).

3.1.4 / Resultaten

3.1.4.1 / HET HUIDIGE PARKEERBELEID



De gemeente stippelde een parkeerbeleid uit naar aanleiding van een verkeersstudie in 1986, waaruit toen reeds bleek dat het centrum van De Panne in het hoogseizoen oververzadigd is. Volgende maatregelen werden reeds genomen:

- uitdunnen van de parkeerplaatsen in het centrum door de herinrichting van de centrumstraten en het Marktplaats;
- parkeerduurbeperking door betaalautomaten in de belangrijke hoofdstraten;
- bijkomende randparkings aan de Keesjesdreef (140 plaatsen) en de P&R-parking te Adinkerke (320 plaatsen);
- bijkomende ondergrondse parkings aan het Marktplaats (120 plaatsen) en de Zeedijk/Esplanade (492 plaatsen).

Bovendien werd in De Panne een overeenkomst met Vinci Park gesloten voor het beheer van het betalend parkeren op de openbare weg. Hierbij werd een forfaitair parkeertarief ingevoerd. Bovendien werd voor enkele zones betalend parkeren voor langparkeerders ingevoerd.

3.1.4.2 / PARKEERONDERZOEK NAAR AANLEIDING VAN STUDIE 'DOORSTROMINGSSTUDIE N34 TRAJECT DE PANNE'

In het kader van de doorstromingsstudie N34 Traject de Panne werd reeds een parkeeronderzoek uitgevoerd op zondag 5 augustus 2007. We hernemen hier kort de resultaten van dit onderzoek om na te gaan waar zich de grootste parkeerdruk situeert en hoe groot deze is.

Op basis van het parkeeronderzoek kon worden vastgesteld dat, bij een parkeerbezettingsgraad van 85%, 1600 auto's te veel stonden geparkeerd in het ruime centrum van De Panne. Indien we ook de woonwijken exclusief zouden reserveren voor bewoners, stonden er zelfs 3.218 auto's te veel. Een belangrijke nuance hierbij is dat er uiteraard ook heel wat auto's zijn van huurders en tweede verblijven. Ook dient te worden vermeld dat het moment waarop het parkeeronderzoek plaats had, een absoluut piekmoment was.

Bovendien zien we een grote parkeerdruk aan weerszijden van de Zeelaan en bedroeg de parkeerdruk tijdens het gehele onderzoek meer dan 85%. Er werd een hoge parkeerdruk vastgesteld in de centrumstraten en De Panne-Bad. Zoals reeds aangehaald in de probleemstelling, zal een oplossing voor de hoge druk in de Zeelaan en de Dumontwijk moeten worden gezocht. Bovendien zijn er ook problemen in andere bewonerswijken en in de buurt van tweede verblijven.



Figuur 1: Parkeerbezetting De Panne 10 uur – 13 uur



Figuur 2: Parkeerbezetting De Panne 13 uur – 16 uur



Figuur 3: Parkeerbezetting De Panne 16 uur – 19 uur



Figuur 4: Parkeerbezetting De Panne 19 uur – 22 uur



Figuur 5: Parkeerbezetting De Panne 22 uur – 1 uur

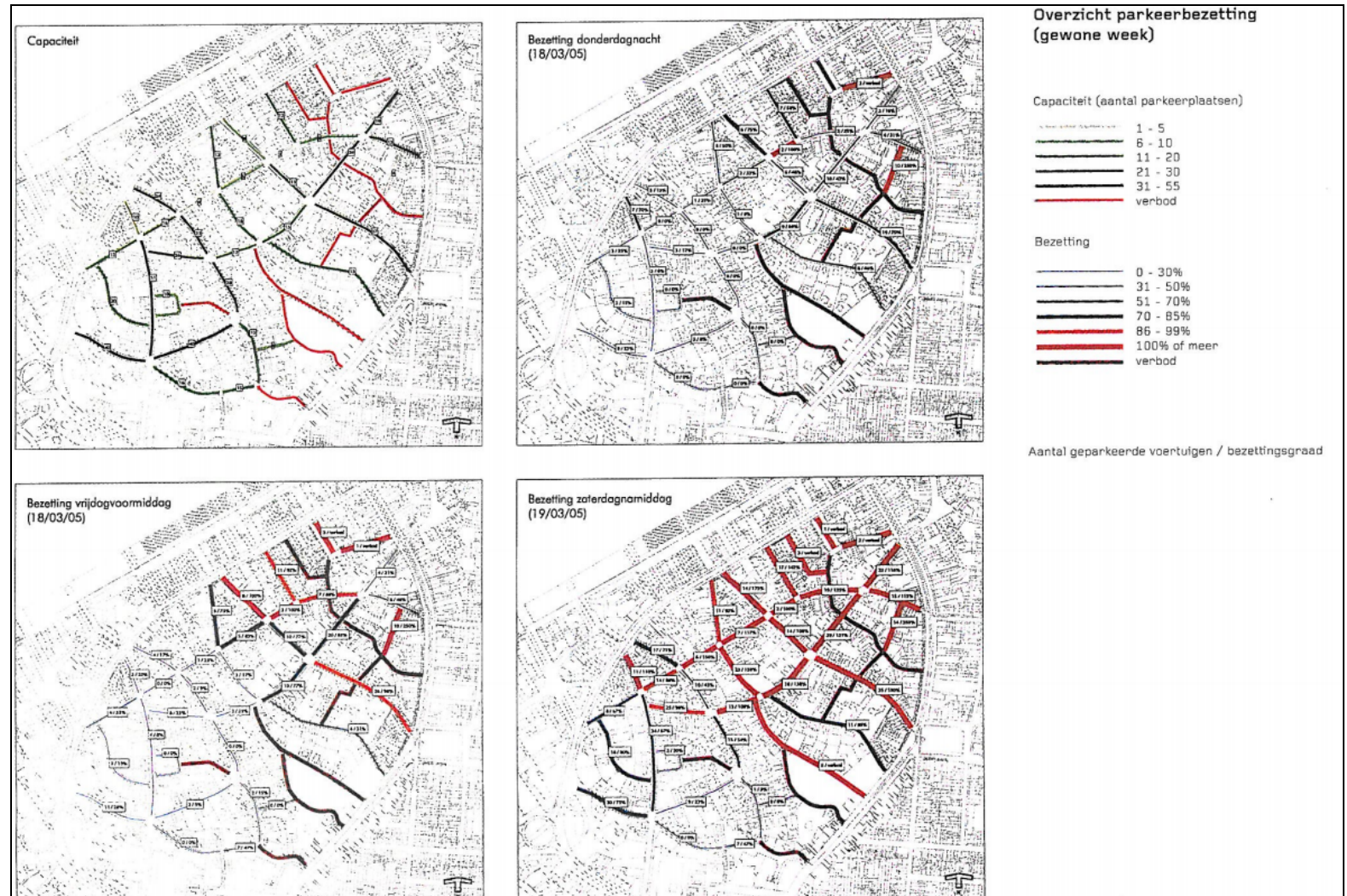
3.1.4.3 / PARKEERONDERZOEK OPENBAAR DOMEIN DUMONTWIJK 2006

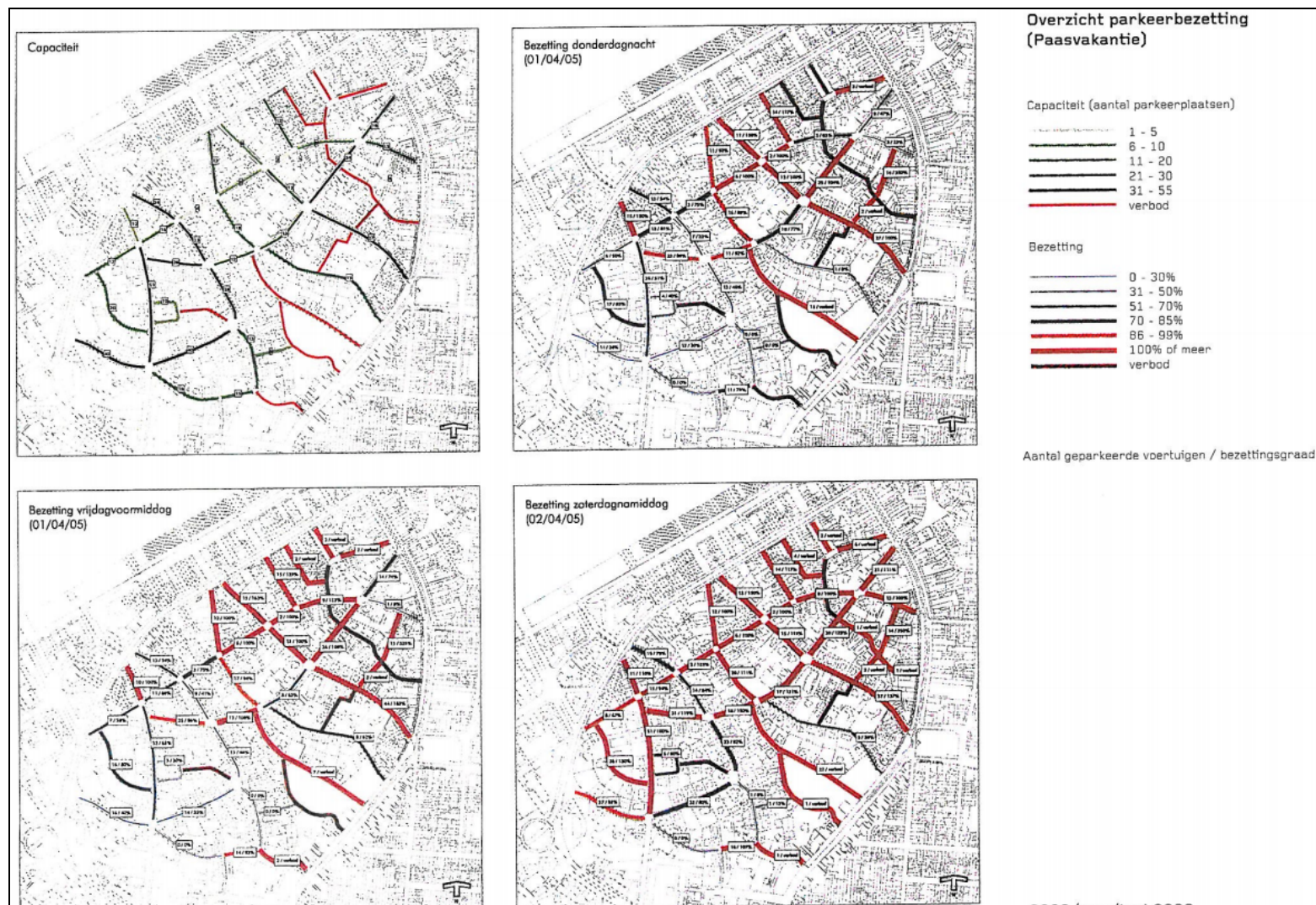
Bij het opstellen van een beeldkwaliteits- en parkeerbeheerconcept voor de Dumontwijk in de Panne, werd ook een parkeerbezettingsonderzoek uitgevoerd. Het straatparkeren bepaalt vrij sterk het ruimtelijk beeld van de straat en neemt met andere woorden een vrij belangrijk deel van het openbaar domein in beslag. Om inzicht te krijgen in de parkeerproblematiek in de wijk, en vooral op de parkeerdruk, werd in het voorjaar van 2005 een parkeerbezettingsonderzoek georganiseerd. Dit onderzoek werd uitgevoerd tijdens een gewone week en tijdens een week in de paasvakantie.

Binnen het studiegebied van de Dumontwijk zijn in totaal 560 parkeerplaatsen beschikbaar, waarvan er 208 afgebakend zijn. Volgende tabel geeft een overzicht van de parkeerbezetting in de wijk op verschillende tijdstippen.

	CAP.	GEWONE WEEK						WEEK IN PAASVAKANTIE					
		DONDERDAGNACHT		VRIJDAG-VOORMIDDAG		ZATERDAG-NAMIDDAG		DONDERDAGNACHT		VRIJDAG-VOORMIDDAG		ZATERDAG-NAMIDDAG	
		ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%
BINNEN WOONERF	208	96	46%	143	69%	272	131%	201	97%	232	112%	267	138%
BUITEN WOONERF	352	34	10%	47	13%	199	57%	173	49%	165	53%	292	83%
TOTAAL	560	130	23%	190	34%	471	84%	374	67%	417	74%	579	103%

De cijfers in de tabel tonen onmiddellijk de invloed van het toerisme op de parkeerdruk in de wijk. De totale bezetting tijdens de paasvakantie ligt immers duidelijk een stuk hoger dan tijdens een gewone week. Globaal gezien is de wijk op zaterdagmiddag tijdens de paasvakantie overbezet.



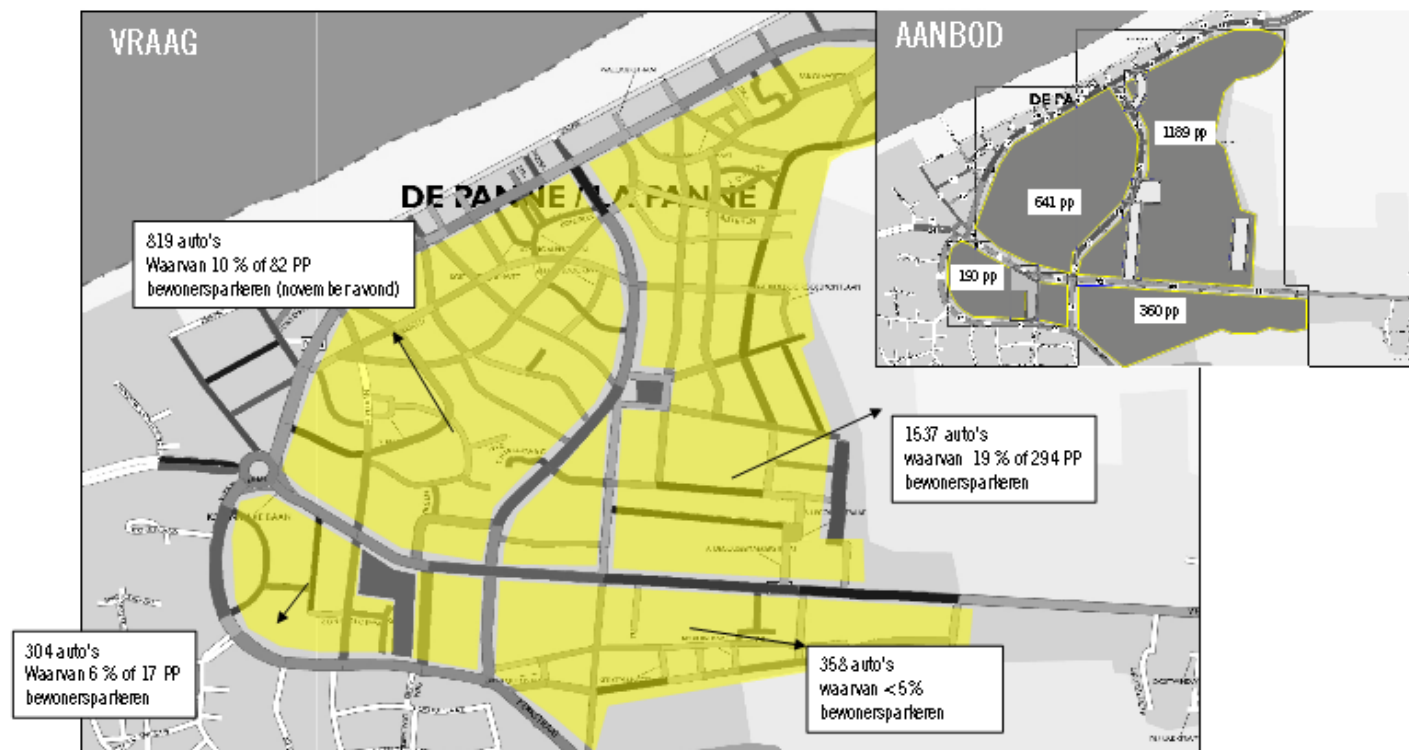


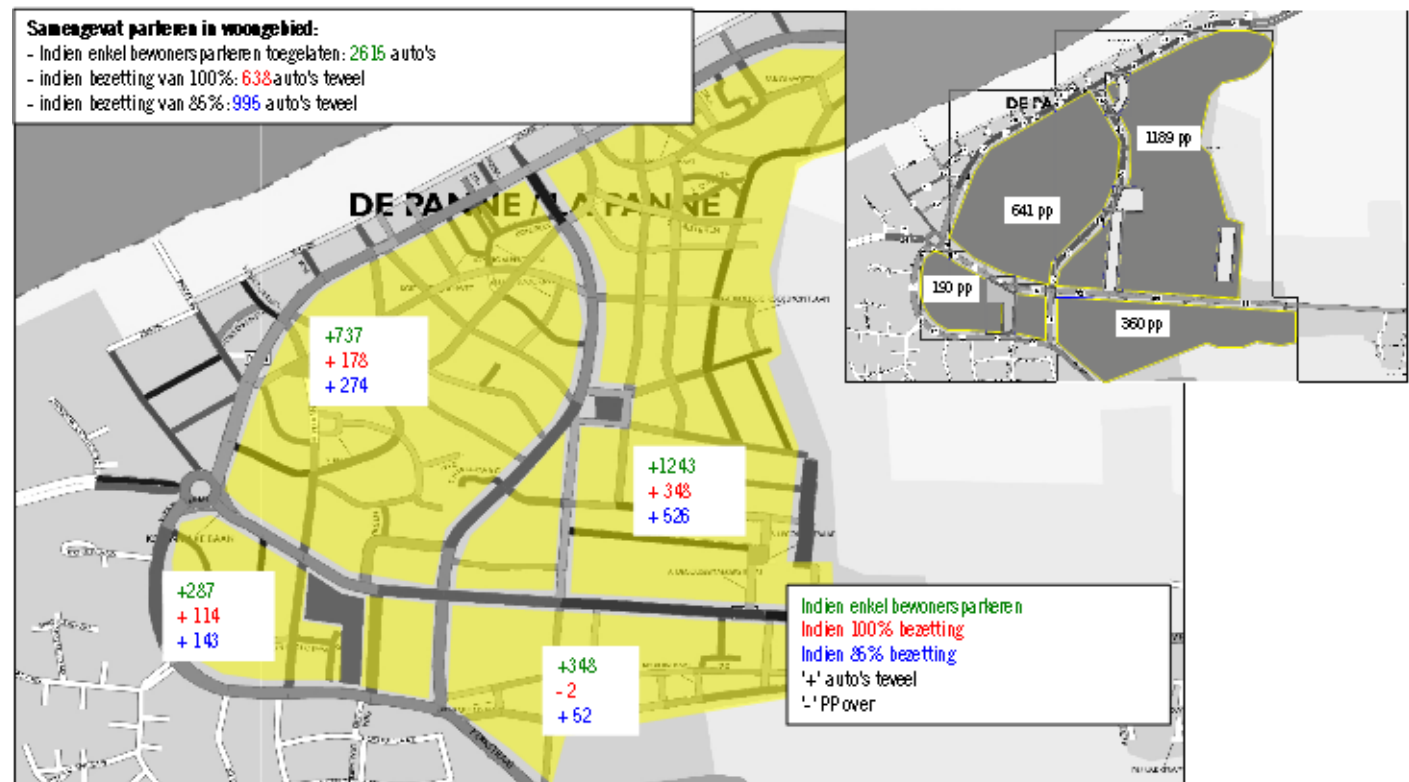
3.1.4.4 / ANALYSE PARKEERSITUATIE

In wat volgt wordt een analyse gegeven van de toekomstige parkeersituatie in De Panne. Hiervoor wordt het centrum van De Panne opgedeeld in 4 kamers.

- Een eerste kamer bestaat uit de woonwijken tussen de Zeelaan, De Veurnestraat en N34.
- Een tweede kamer bestaat uit de Dumontwijk.
- Een derde kamer bestaat uit de woonwijken tussen de Westhoeklaan, de Koninklijke baan en Kerkstraat.
- Een vierde kamer bestaat uit de woonwijken tussen de Kerkstraat, de Veurnestraat en de Sint Elisabethlaan.

3.1.4.4.1 / Analyse huidige situatie woonkamers





Kamer 1

In kamer 1 zijn er momenteel 1180 parkeerplaatsen. Toch staan hier op een drukke, zonnige zaterdag 1537 wagens geparkeerd. Indien hier enkel door bewoners geparkeerd zou worden, zouden hier 1243 wagens geparkeerd mogen worden. Indien ervoor gekozen wordt ook het toeristisch verkeer hier te laten parkeren, staan er nog altijd 348 wagens te veel geparkeerd bij een bezetting van 100%. Bij een parkeerbezetting van 85% staan er zelfs 526 voertuigen teveel geparkeerd.

Kamer 2

In kamer 2 zijn momenteel 641 parkeerplaatsen beschikbaar, terwijl er op een drukke zomerdag 819 wagens werden geregistreerd. Wanneer hier enkel door bewoners zou geparkeerd mogen worden, staan hier 737 wagens extra geparkeerd. Er staan 114 wagens meer geparkeerd dan er parkeerplaatsen voorzien zijn. Normaliter wordt een bezettingsgraad van 85% gehanteerd om geen parkeerproblemen te hebben. Indien dit verwezenlijkt moet worden, staan er maar liefst 143 wagens te veel geparkeerd.

Kamer 3

In kamer 3 zijn er 190 parkeerplaatsen voorhanden, terwijl hier 304 auto's geparkeerd stonden tijdens de telling. Wanneer hier enkel bewoners zouden mogen geparkeerd staan, zouden hier 287 wagens verdwijnen. Wanneer ervoor gekozen wordt toe te laten dat hier bezoekers parkeren, zijn er bij een bezettingsgraad van 100% nog 114 wagens te veel geparkeerd. Idealiter mag de parkeerbezetting zelfs de 85% niet overschrijden, wat resulteert in een overschrijding van de parkeercapaciteit met 143 wagens.

Kamer 4

In kamer 4 zijn 360 parkeerplaatsen voorzien en staan op een zomerdag 358 wagens geparkeerd. Minder dan 5% van deze wagens behoort toe aan bewoners. Wanneer hier enkel bewoners zouden parkeren, kunnen er 348 wagens verdwijnen. Indien hier toch ook bezoekers mogen parkeren en een bezettingsgraad van 100% wordt gehanteerd, zijn er twee parkeerplaatsen niet bezet. Bij een bezettingsgraad van 85% zijn er nog 52 parkeerplaatsen beschikbaar.

Algemeen

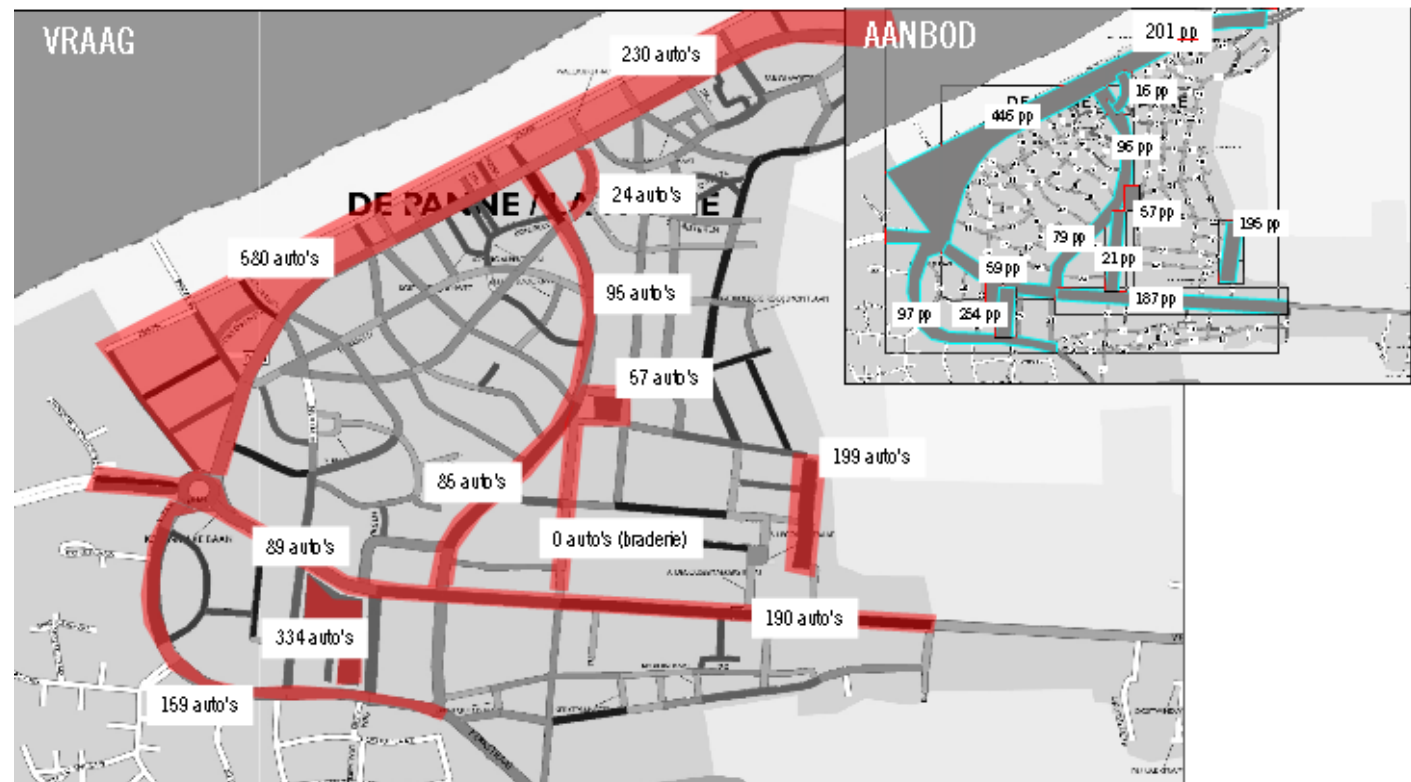
In totaal staan in de woonwijken 3018 wagens geparkeerd. 2615 auto's behoren toe aan bezoekers en toeristen. Wanneer gekozen wordt om deze parkeerzones betalend te maken, zullen deze wagens dus ergens anders gestald moeten worden.

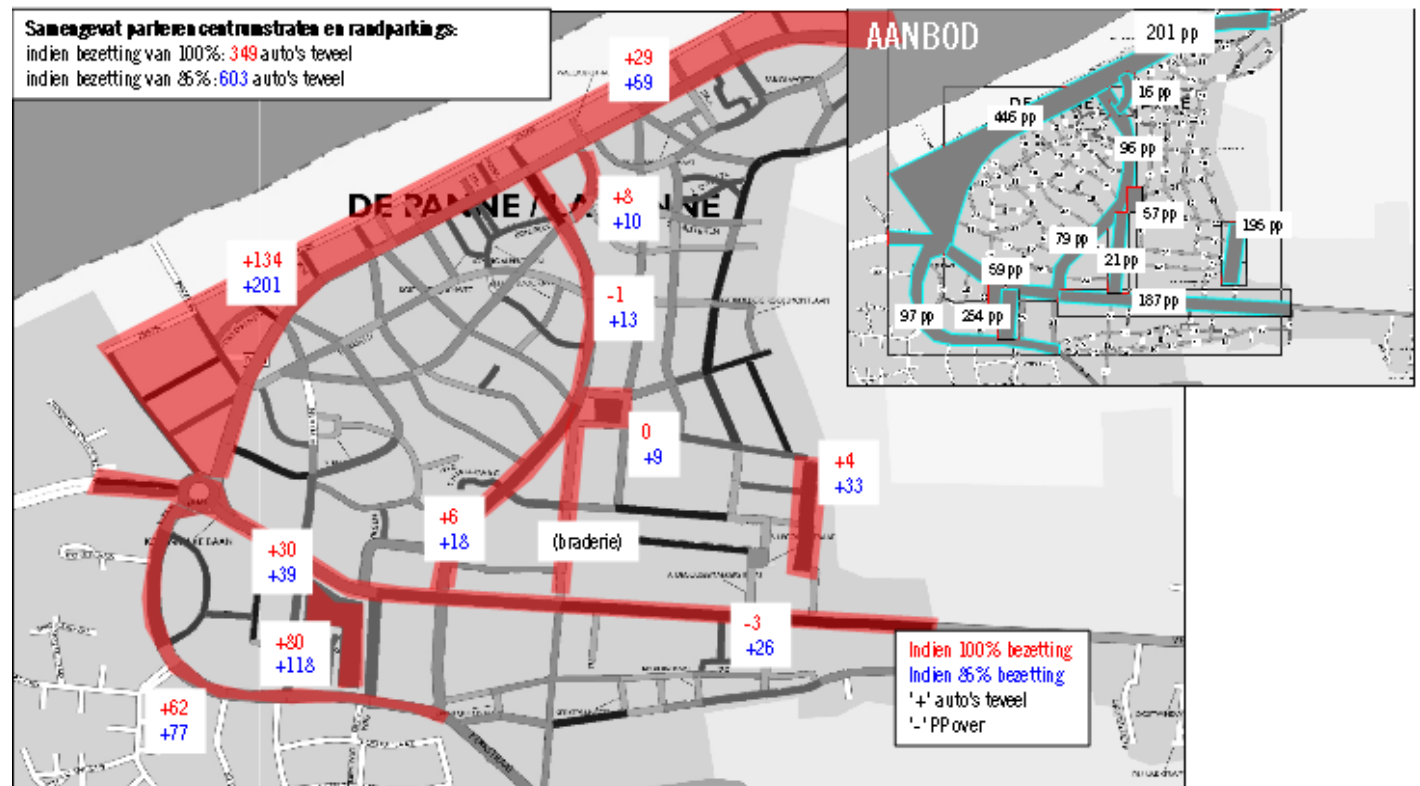
Bij een bezettingsgraad van 100%, dit wil zeggen als alle beschikbare parkeerplaatsen bezet mogen worden (inclusief bezoekers en toeristen), dan staan momenteel nog 638 wagens te veel geparkeerd in deze zones. Normaliter wordt echter uitgegaan van een bezettingsgraad van 85% (dit is de grens waarop zoekverkeer een probleem wordt). Bij een bezettingsgraad van 85% staan er 995 wagens te veel geparkeerd.

3.1.4.4.2 / Analyse huidige situatie centrumstraten en randparkings

In de centrumstraten en randparkings zijn 1708 parkeerplaatsen voorhanden. De centrumstraten bestaan uit de N34 en aansluitende straten richting de dijk, de Zeelaan, de Koninklijke baan – Veurnestraat, de Kasteelstraat en de Sloepenlaan.

De randparkings bestaan uit de Keesjesdreef, het Koningsplein, de Dynastylaan.





In totaal staan 2042 wagens geparkeerd op de centrumstraten en de randparkings. Dit wil zeggen dat 349 wagens fout geparkeerd staan (bij een bezettingsgraad van 100% zijn immers alle parkeerplaatsen bezet). Indien wordt gestreefd naar een bezettingsgraad van 85% dienen 603 geparkeerde wagens te verdwijnen op de centrumstraten en randparkings.

3.2 / INHOUDELIJKE UITWERKING THEMA PARKEERBELEID

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

3.2.1 / Visie parkeerplan

3.2.1.1 / WESTKUST ONTSLOTEN VANUIT P+R-PARKINGS

Het parkeerverhaal van De Panne wordt opgebouwd vanuit een globale parkeerstrategie voor de Westkust, waarbij de stations van Adinkerke en Koksijde een belangrijke rol spelen als P+R-parking. In Koksijde is het de bedoeling aan het station een grote P+R-parking aan te leggen, via de nieuwe tramlijn naar Veurne ontsloten. In Adinkerke zullen we de huidige P+R-parking beter bewegwijzeren vanuit de ovonde over het kanaal. De capaciteit blijft behouden. Door de aanbodzijde in De Panne meer af te stemmen op langparkeren en kortparkeren, wordt verwacht dat het gebruik van de P+R-parking zal toenemen.

3.2.1.2 / RANDPARKINGS GEKOPPELD AAN TOEGANGSWEGEN N34 EN N35

Bezoekers die hun wagen niet wensen achter te laten op de P+R-parking en wensen te parkeren in De Panne, zullen we zo snel mogelijk opvangen langs de invalswegen N34 en N35. Volgende maatregelen worden genomen om de randparkings te optimaliseren:

Dynastielaan beter laten aansluiten bij centrumgebied en kuststrook



Er wordt gesuggereerd om het wandelpad Zeedijk door te trekken, parallel met de Dynastielaan. Hierdoor kan ook de Dynastielaan over een langere lengte benut worden als parking voor het centrum en de kust. Om deze parking ook als volwaardig alternatief te kunnen gebruiken als randparking voor het strand, dienen er doorsteken te worden ingericht die uitmonden op de dijk. Deze doorsteken moeten niet verhard

zijn maar kunnen aangelegd worden als duinpaden, of opgebouwd worden uit natuurlijke materialen zodat de ruimtelijke impact op dit gebied niet te groot wordt.

Uitbouw randparking KTA



We stellen voor op de site van het KTA een bijkomende randparking te voorzien in de Adinkerkelaan. De ontsluiting gebeurt vanuit de Kerkstraat met enkel een rechtsafslagbeweging. Via de Sint-Elisabethlaan wordt de parking opnieuw ontsloten, aansluitend op de Kerkstraat. De parking wordt best gegroepeerd in de Adinkerkelaan omdat de loopafstand van hieruit beperkt is en men meteen aansluit op de Kasteelstraat en Markt. Indien de parkings worden verspreid langs de Sint-Elisabethlaan, wordt de loopafstand naar het centrum te groot. Een afstemming met het masterplan dat in opmaak is, is nodig.

Inrichtingsconcept parking Keesjesdreef

Er wordt voorgesteld vanuit de N35 in beide richtingen een volwaardige toegang te voorzien tot de parking Keesjesdreef. De capaciteit van de parking wordt vergroot door een parkeerlaag gedeeltelijk halfondergronds te voorzien, met daarbovenop een parkeergebouw in een transparante metaalstructuur. De mogelijkheid bestaat zelfs om op het dak nog een derde parkeerlaag te voorzien. De huidige capaciteit van 195 parkeerplaatsen wordt opgehoogd met 200 plaatsen. De keuze om te werken met een meer tijdelijke parkeerconstructie is ingegeven vanuit het feit dat deze beoogde parkeercapaciteit alleen nodig is gedurende enkele toeristische maanden. Daarbuiten staat deze parkeerinfrastructuur leeg. De bouw van een ondergrondse parkeergarage lijkt dan ook een te dure investering.



Inrichtingsconcept parking Koningsplein

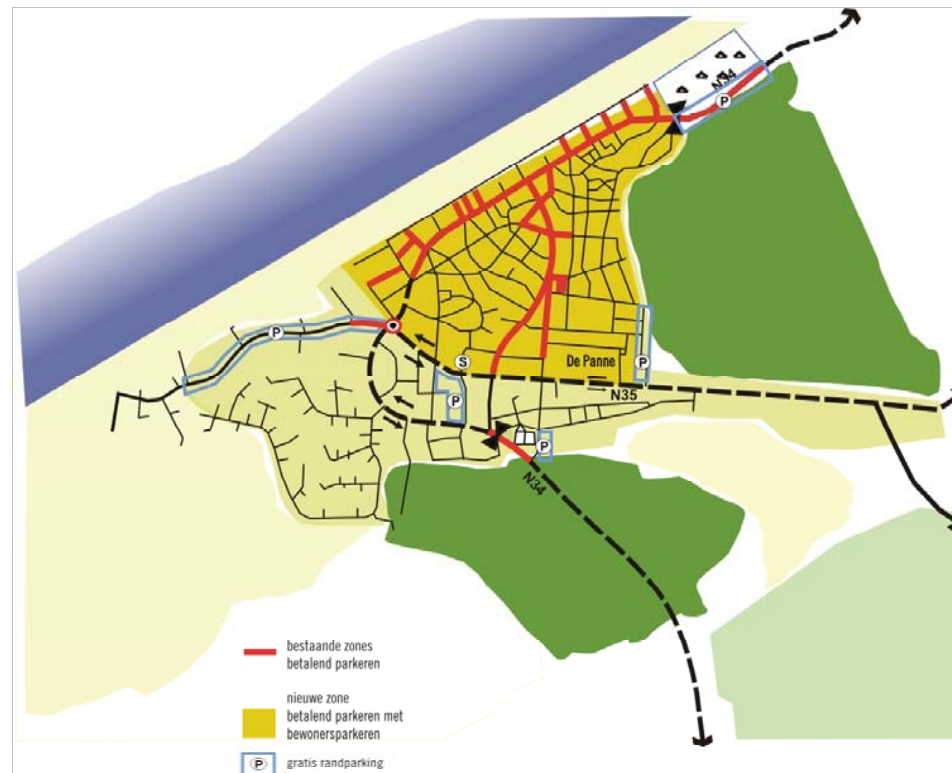
De huidige parking aan het Koningsplein blijft behouden als randparking voor het centrum van De Panne. Wat betreft de ontsluiting van de parking, voorzien we vanuit de Westhoeklaan een rechtsafslagbeweging naar de parking voor het verkeer komende uit de richting Adinkerke. Het wegrijden van de parking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

3.2.1.3 / UITBREIDING BETALEND PARKEREN CENTRUMGEBIED MET UITZONDERING VOOR BEWONERS EN TWEEDE VERBLIJVEN

Er wordt voor gepleit het betalend regime in het centrum van De Panne uit te breiden. Alle centrumstraten worden geselecteerd als zone met betalend parkeren. Ook de omliggende woonstraten worden aangeduid als zones waar betaald moet worden voor een parkeerplaats. In deze zones wordt aangeraden te werken met bewonerskaarten. Voor de tweede verblijven bestaat deze mogelijkheid niet. Het MB van 9 januari 2007 laat toe dat steden en gemeenten zelf bepalen aan wie en onder welke voorwaarden een parkeerkaart wordt uitgereikt. Het moet echter gaan om bewoners met een vaste verblijfplaats. Tweede verblijven vallen hier niet onder.

De tweede verblijven kunnen wel nog parkeren op de gratis randparkings (Dynastielaan, Keesjesdreef, het Koningsplein en de KTA parking, Pr. Albertlaan). De mogelijkheid bestaat ook om in het binnengebied tussen de Kasteelstraat, de Ambachtstraat en de A.Decoussemaeckerstraat extra parkeerplaatsen te voorzien voor bewoners.

De gemeente is echter geen vragende partij voor de uitbreiding van de zone voor betalend parkeren en de werking met bewonerskaarten.



3.3 / AFSTEMMING MET ANDERE THEMA'S

3.3.1 / Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken

3.3.1.1 / LOOPROUTES VANAF RANDPARKINGS

Vanuit de randparkings zijn er goede looproutes voorzien tot het centrum van De Panne. Hiervoor worden vooral de centrumstraten (N34, Zeelaan, Kasteellaan en Ollivierlaan) gebruikt. De meeste van deze routes liggen op 10 à 15 minuten wandelafstand van de kuststrook. Voor dagtoeristen is dit een acceptabele loopafstand.

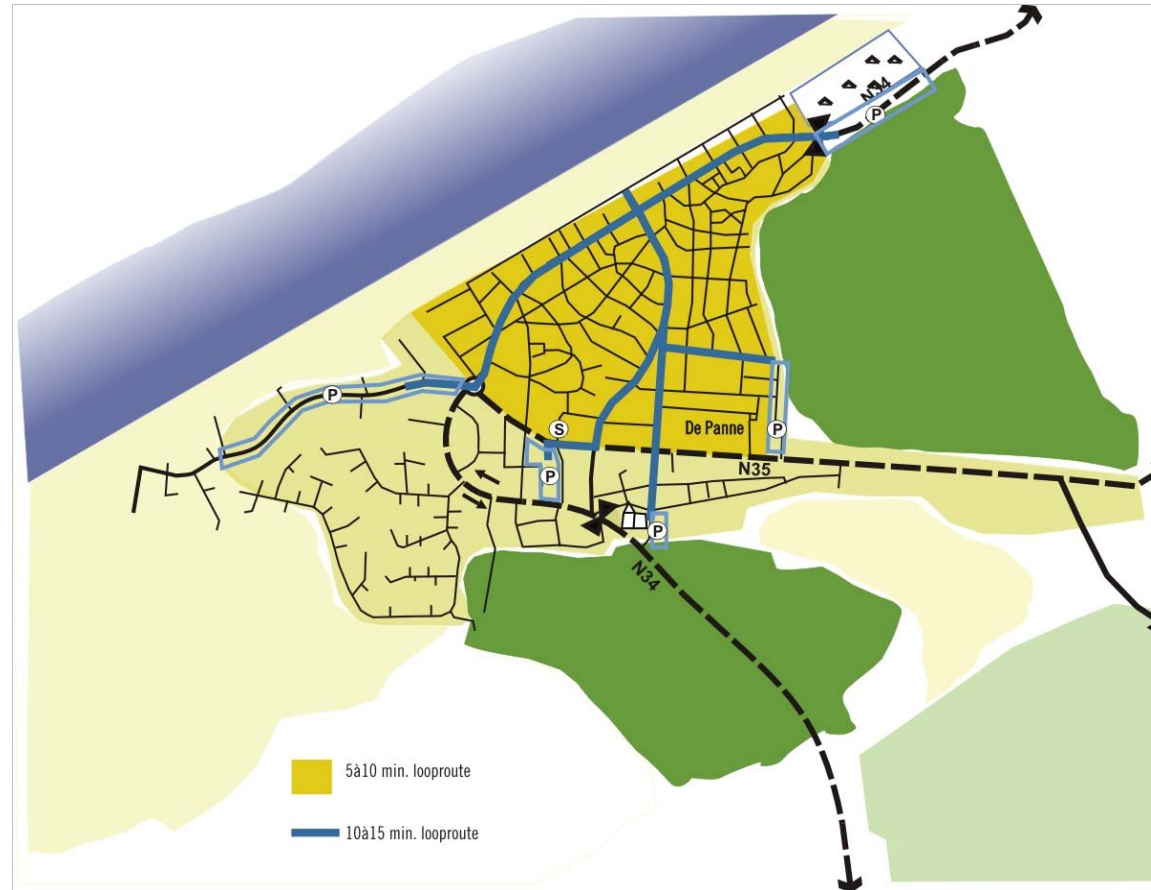
Naast de looproutes voor de Keesjesdreef, het Koningsplein en de Dynastylaan werd hier ook rekening gehouden met de nieuwe randparking aan het KTA. De gemeente wil immers langs de Adinkerkelaan, ter hoogte van de KTA-gebouwen een nieuwe randparking aanleggen die mee de parkeerdruk in het centrum moet ontlasten.

3.3.1.2 / AUTOLUWE KERNEN EN AUTOVRIJE GEBIEDEN

Doordat het parkeeraanbod wordt beperkt in de Dumontwijk en in de woonstraten tussen Zeelaan en Pr. Albertlaan, zal er ook minder zoekverkeer ontstaan en komt er ruimte vrij voor meer voetgangersruimte en autoluwe woonstraten.

3.3.1.3 / TOEGANKELIJK OPENBAAR DOMEIN

Het uitdunnen van het straatparkeren in de hierboven vermelde woonstraten en woonwijken zal er ook voor zorgen dat de toegankelijkheid in deze straten zal vergroten. Door de grote parkeerdruk vandaag moeten vele voetgangers, mensen met kinderwagens, mindervaliden en rolstoelgebruikers vaak op straat lopen omdat de doorgang wordt belet door geparkeerde wagens.



3.3.2 / Fietsroutenetwerken

De verschillende randparkings zijn verknoopt aan de verschillende fietsroutenetwerken (kustfietsroute, knooppuntennetwerk, bovenlokaal fietsroutenetwerk). We stellen voor op de randparkings huurfietsen ter beschikking te stellen, betalend of gratis (cf. park-and-bike in Oostende).

3.3.3 / Openbaarvervoernetwerk

Uit de probleemstelling blijkt heel duidelijk dat zich door het vele parkeerzoekverkeer in het centrum van De Panne problemen voordoen met de doorstroming van de kusttram. Vooral het kruispunt Zeelaan - Nieuwpoortlaan en Duinkerkelaan, dat de draaischijf vormt voor het autoverkeer, zorgt daarbij voor doorstromingsproblemen. Verder zorgt het parkeren in de zijstraten tussen Zeedijk en Duinkerkelaan - Nieuwpoortlaan voor doorstromingsproblemen door de parkeerbewegingen. Bezoekers proberen de zijstraten in te rijden, stellen vast dat er geen plaats is, blijven op de weg staan of moeten moeilijke keerbewegingen maken. Het vermijden van het zoekverkeer door de uitbouw van een gedifferentieerd parkeerbeleid zal voor minder zoekverkeer zorgen, waardoor de doorstroming verbetert. De verschillende randparkings zijn ook gelegen op loopafstand van de haltes van de kusttram (P+R Adinkerke, randparking KTA, parking Dynastielaan.)

3.3.4 / Bewegwijzering en parkeerroute

Voor het centrum van De Panne werd reeds een parkeerbeleidsplan opgesteld met een dynamische bewegwijzering. Hiervoor werd het geleidingssysteem dat Tritel ter hoogte van de rotonde Esplanade uitwerkte, behouden. Dit parkeerplan blijft de basis voor het nieuwe parkeerplan, zij het dat enkele nieuwe parkings worden toegevoegd. Zo werd de P&R te Adinkerke niet mee opgenomen in het bewegwijzeringssysteem naar de verschillende parkings. Daarnaast wordt ook gezocht naar nieuwe in te zetten randparkings.

In dit parkeerplan werden volgende drie parkings opgenomen: parking Keesjesdreef, parking Koningsplein en parking Dynastielaan.

Ook de parking aan het KTA kan worden ingepast binnen dit parkeerbewegwijzeringsplan.

Voorgesteld werd dat de parkings enkel bewegwijzerd zouden worden wanneer men afkomstig was van de N34-zuid of de N35. Wagens komende van N34-noord passeren immers al parkings Nieuwpoortlaan en Pr. Albertlaan op de openbare weg. Er wordt een onderscheid gemaakt naarmate de N34 open of gesloten is. Het verschil zit in de dynamische bewegwijzering.

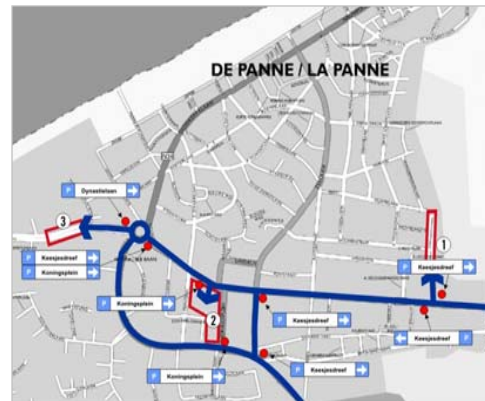
Deze bewegwijzering wordt behouden, maar de nieuwe randparkings moeten hieraan toegevoegd worden. Bovendien moeten de mogelijkheden tot parkeren in het centrum verminderen. Momenteel worden de randparkings nog niet gebruikt omdat men het centrum van De Panne nog te gemakkelijk kan bereiken. Dit centrum wordt vandaag doelbewust bereikbaar gehouden zodat klanten vlot bij handelaars en horecazaken geraken. Toch zal hier verandering in moeten komen.



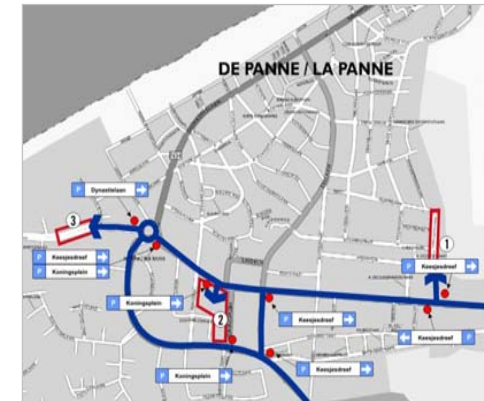
Figuur 6: Voorwegwijzers bij gesloten slagboom op de N34



Figuur 7: Voorwegwijzers bij geopende slagboom op de N34



Figuur 8: Beslissingswegwijzers bij geopende slagboom op de N34



Figuur 9: Beslissingswegwijzers bij gesloten slagboom op de N34

We stellen voor de P&R te Adinkerke te bewegwijzeren van zodra men via de E40 De Panne binnenrijdt. Via een dynamische bewegwijzering kan dan bovendien aangegeven worden dat het centrum van De Panne reeds volzet is, waardoor mensen sneller hun auto achterlaten op de P&R.

3.3.5 / Tarifiering

Een goede afstemming van de verschillende tarieven is noodzakelijk. Parkeren in het centrum van de gemeente moet duurder zijn dan het gebruik van de P+R en kusttram.

Een parkeerticket voor de P+R-parking kost voor een volledige dag 2,5 euro. Met het ticket kunnen alle inzittenden van de wagen gratis met de tram naar het centrum van De Panne en terug. De tram vertrekt in de zomer om de 10 minuten, in de winter om de 20 minuten. Het parkeertramticket is te koop in de Lijnwinkel op de parking.

3.3.6 / Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen

Aan de hand van informatiecampagnes dient het nieuwe parkeerplan te worden gepromoot bij de verschillende gebruikers en doelgroepen.

3.3.7 / Handhaving

Het sluitstuk van het parkeerplan bestaat erin het parkeerplan te handhaven en op te volgen. Het betalend parkeren kan worden opgevolgd door een privé-partner. Het ongeordend en wild parkeren worden gehandhaafd door de politie.

4 / THEMA 3: CIRCULATIE IN CENTRUM DE PANNE

4.1 / ANALYSE - ONDERZOEK

4.1.1 / Probleemstelling

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

4.1.2 / Onderzoeksvragen

- Met welke maatregelen kan het sluipverkeer geweerd worden in de Pr. Albertlaan – A. Decoussemaeckerstraat en andere woonstraten?
- Welke straten kunnen worden ingezet worden om de ontsluiting te bewerkstellingen?
- Op welke straten wenst men geen doorgaand verkeer?
- Welke mogelijkheden zijn er op het vlak van selectieve toegankelijkheid?
- Afstemming openbaar domein met gewenste verkeerscirculatie?

4.1.3 / Onderzoeksopzet

- Opmaak verkeerscirculatieplan voor De Panne, met aandacht voor het vrijwaren van de woonwijken voor sluipverkeer. De mogelijkheid van selectieve toegankelijkheid kan hierbij worden onderzocht.
- Ondersteuning circulatieplan aan de hand van ontwerpend onderzoek. Afstemming met parkeerplan noodzakelijk: in het bijzonder zullen we de rol van de Pr. Albertlaan in de verkeerscirculatie onderzoeken.
- Analyse omgevingscapaciteit centrumstraten tussen Zeelaan en Pr. Albertlaan.

4.2 / INHOUDELIJKE UITWERKING THEMA CIRCULATIE IN CENTRUM DE PANNE

Thema: Circulatie in centrum De Panne	
Relatie met ander thema	Taakstelling
Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Uitdunnen woonstraten met parkeren en weren van doorgaand verkeer in woonstraten moeten het verblijfskarakter van de wijk verbeteren en de toegankelijkheid vergroten.
Fietsroutenetwerk	Minder doorgaand verkeer in wijken moet zorgen voor meer fietscomfort. Invoeren van eenrichtingsverkeer moet fietscomfort in smalle straten verhogen.
Wegencategorisering:	Verfijning wegcategorisering op wijkniveau
Herinrichting wegen	Ondersteuning circulatieplan met gewenst snelheidsregime. Inrichting woonstraten hieraan koppelen. Door een adequaat verkeerscirculatieplan worden ook mogelijkheden geschapen voor andere weggebruikers. Zo kan een eenrichtingsstraat mogelijkheden bieden voor bredere fiets- en of voetpaden, maar wordt ook de oversteekbaarheid verbeterd. De verbetering in leefbaarheid voor andere doelgroepen dient ook mee bekeken te worden bij het opstellen van een circulatieplan.
Milieu	Minder zoekverkeer betekent uiteraard minder uitstoot en verbetert ook de verkeersleefbaarheid in de woonstraten.
Verkeersveiligheid	De snelheidsregimes en snelheidsmaatregelen zullen herbekeken moeten worden wanneer het circulatieplan verandert.
Openbaar vervoer	Verbeteren doorstroming door het nemen van circulatiemaatregelen
2C: Dynamische bewegwijzering, selectieve toegankelijkheid	De verkeerscirculatie wordt ondersteund via een dynamische bewegwijzering. In het streven naar het vrijwaren van de woonstraten kunnen ook de mogelijkheden van selectieve toegankelijkheid worden onderzocht.

4.2.1 / Een groot verblijfsgebied, twee wijken met elk hun eigen karakter

Uit de analyse van de omgevingscapaciteit is gebleken dat de wijk tussen de Zeelaan en de Pr. Albertlaan kan worden opgedeeld in twee wijken. Het gebied tussen de Zeelaan-Markt en Pr. Albertlaan vormt een wijk met hele smalle straatjes en kent zodoende verschillende eenrichtingsstraten. Het gebied gesitueerd tussen de Zeelaan, Veurnestraat en Markt wordt gekenmerkt door bredere straten met wegprofiel, goten, boordsteen en voldoende brede voetpaden. Voor het noordelijke deel van de wijk opteren we voor een erfachtige aanleg van gevel tot gevel, met invoering van eenrichtingsverkeer.



In de wijk gelegen ten zuiden van de Markt is het wegprofiel breder, waardoor eerder geopteerd wordt voor een zone 30-concept.

4.2.2 / De Pr. Albertlaan als ruimtelijke drager van de wijk en parkeerroute

- De Koninginnelaan – Astridlaan – Pr. Albertlaan – Ollevierlaan wordt geselecteerd als aanrijroute voor de Keesjesdreefparking en voor een nieuw te realiseren parking in het binnengebied van de Verenigingstraat – Ollivierlaan – K. Tegethofflaan – Brouwersstraat.
- Daarnaast wordt ook de Marktlaan aangetakt op deze parkeerroute, zodat ook de parking ter hoogte van de markt op eenvoudige wijze bereikt kan worden zonder dat het verkeer zijn weg zoekt door de verschillende woonstraten.
- Doorgaand verkeer wordt vermeden in de woonwijken door het hanteren van een adequate bewegwijzering.

4.2.3 / Toegangen tot de wijk accentueren met poorten

Een derde voorstel bestaat erin ook de route Koninginnelaan – Astridlaan – Pr. Albertlaan – Ollevierlaan open te laten voor doorgaand verkeer, maar de aansluitende woonstraten te ontlasten door het voorzien van poorten aan deze kruispunten. Door duidelijk het ondergeschikte karakter van de woonwijken te bevestigen, kan het verkeer ook aangespoord worden om de aangewezen route te blijven volgen.

Om een vlotte doorstroming te bekomen, wordt voorgesteld bij de aansluiting ter hoogte van de Nieuwpoortlaan een ovonde te voorzien. Ter hoogte van de aansluiting tussen de Veurnestraat en de Keesjesdreef worden verkeerslichten voorzien.



4.2.4 / Gewenste verkeerscirculatie woonwijk Pr. Albertlaan

Wat betreft de gewenste verkeerscirculatie zijn er twee modellen mogelijk.

4.2.4.1 / VARIANT 1: OPDELING VAN DE WIJK IN TWEE KAMERS, ELK APART ONTSLOTEN VANUIT DE ZEELAAN

In dit model wordt door circulatiemaatregelen vermeden dat verkeer via de Pr. Albertlaan een verbinding maakt tussen de N35 en de N34. Hiervoor wordt de rijrichting in de Pr. Albertlaan omgedraaid. Tussen de Marktlaan en Ollevierlaan geldt eenrichtingsverkeer richting Olivierlaan, en tussen Ollevierlaan en Brouwersstraat geldt eenrichtingsverkeer richting Ollevierlaan. Hierdoor rijdt het verkeer in de Pr. Albertlaan tegen elkaar in en moet men via de Ollevierlaan terugdraaien richting Brouwersstraat. In de Barkenlaan tussen Marktlaan en Ollevierlaan wordt de rijrichting eveneens omgedraaid.

Voordelen

- Geen doorgaand verkeer meer tussen N34-N35.
- Interne ontsluiting van beide wijken blijft overeind.
- Parkings blijven bereikbaar vanuit de Zeellaan.

Nadeel

Extra verkeersdruk in de Zeellaan.

4.2.4.2 / VARIANT 2: UITBOUW PARKEERROUTE VIA PR. ALBERTLAAN EN EEN AUTOVRIJ CENTRUM

In dit scenario wordt de rol van de Pr. Albertlaan als parkeerroute versterkt. De Pr. Albertlaan takt via de Marktlaan en de Keesjesdreef aan op de Zeellaan en de N35. In alle overige straten rond deze hoofdontsluitingsstructuur worden maatregelen genomen om kortsluitingen te voorkomen. De mogelijkheid bestaat zelfs om de Pr. Albertlaan tijdens het toeristische seizoen als lokale omleiding te laten fungeren voor de Zeellaan. Hierbij wordt de Zeellaan vanaf de Markt en de Duinkerkeleen afgebakend als één groot autovrij gebied met uitzondering voor aangelanden en bewoners.

Voordelen

- De voetgangerskwaliteit in het centrum van de Panne vergroot.
- Parkings en verschillende functies blijven bereikbaar via de Pr. Albertlaan. Deze straat heeft voldoende profiel om dit verkeer op te vangen.

Nadeel

Verschuiving van de verkeersstromen naar de Pr. Albertlaan.

4.3 / RELATIE MET ANDERE THEMA'S

4.3.1 / Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

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

4.3.2 / Wegencategorisering

De wegcategorisering in De Panne wordt grotendeels behouden. Bij het selecteren van de Koninginnelaan – Astridlaan – Pr. Albertlaan – Ollevierlaan als ruimtelijke drager van de parkeerroute (zie hoofdstuk 4.2.1.2) wordt voorgesteld deze weg, evenals de Marktlaan te selecteren als lokale weg type II.

4.3.3 / Snelheidsregimes

De Pr. Albertlaan wordt als zone 50-straat afgebakend. De woonstraten ten noorden van de Markt worden afgebakend als één groot woonerf, met ook aanduiding van het juridische statuut ervan. De woonstraten ten zuiden van de Markt tussen Zeelaan en Keesjesdreef krijgen het statuut van zone30.

4.3.4 / Doorstroming openbaar vervoer

Uit voorgaande studies blijkt heel duidelijk dat zich door het vele parkeerzoekverkeer in het centrum van De Panne problemen voordoen met de doorstroming van de kusttram. Vooral het kruispunt Zeelaan - Nieuwpoortlaan en Duinkerkelaan, dat de draaischijf vormt voor het autoverkeer, zorgt daarbij voor doorstromingsproblemen. Verder heeft het parkeren in de zijstraten tussen Zeedijk en Duinkerkelaan - Nieuwpoortlaan doorstromingsproblemen tot gevolg: bezoekers proberen de zijstraten in te rijden, stellen vast dat er geen plaats is, blijven op de weg staan of moeten moeilijke keerbewegingen maken. Het vermijden van het zoekverkeer door de uitbouw van een gedifferentieerd parkeerbeleid zal voor minder zoekverkeer zorgen, waardoor de doorstroming verbetert. Ook het autoluw maken van de Zeelaan en Duinkerkelaan op piekmomenten zal voor een betere doorstroming zorgen van de tram.

4.3.5 / Fietsnetwerken

Door het invoeren van eenrichtingsverkeer in de woonstraten wordt het comfort van de fietsers in deze straten vergroot. Als norm hanteren we het principe dat alle straten in twee richtingen toegankelijk moeten zijn voor fietsers. Een profiel van 3.50-4 meter binnen een zone 30-omgeving of erfgebied moet dit mogelijk maken.

5 / THEMA 4: SLUIPVERKEER / PROBLEMATIEK LANDBOUWWEGEN

5.1 / ANALYSE – ONDERZOEK

5.1.1 / Probleemstelling

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

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

5.1.2 / Onderzoeksvragen

- Gaat het om verkeer dat daadwerkelijk het centrum afsnijdt en een kortsluiting maakt tussen de Nieuwpoortlaan en de Zeelaan, of zelfs de Veurnestraat? Of is het eerder parkeerzoekverkeer?
- Indien het gaat om sluiпverkeer, hoe groot is het aandeel op de as Pr. Albertlaan – A. Decoussemaekerstraat en op andere plaatsen waar overlast ervaren wordt?
- Op welke plaatsen wordt de meeste overlast gecreëerd?
- Welke bestemmingen kunnen enkel bereikt worden via de landbouwwegen?
- Zijn er gevaarlijke punten waar het gemotoriseerd verkeer en het recreatief verkeer elkaar kruisen op deze landbouwwegen?

5.1.3 / Onderzoeksopzet

- Opmaak scenario's in verband met gewenste ontsluiting oostelijk landbouwgebied Adinkerke.
- Uitwerken maatregelen om sluiпverkeer in het centrum van de Panne te ontmoedigen. Mogelijkheden van selectieve bereikbaarheid onderzoeken.

5.2 / INHOUDELIJKE UITWERKING THEMA SLUIPVERKEER

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

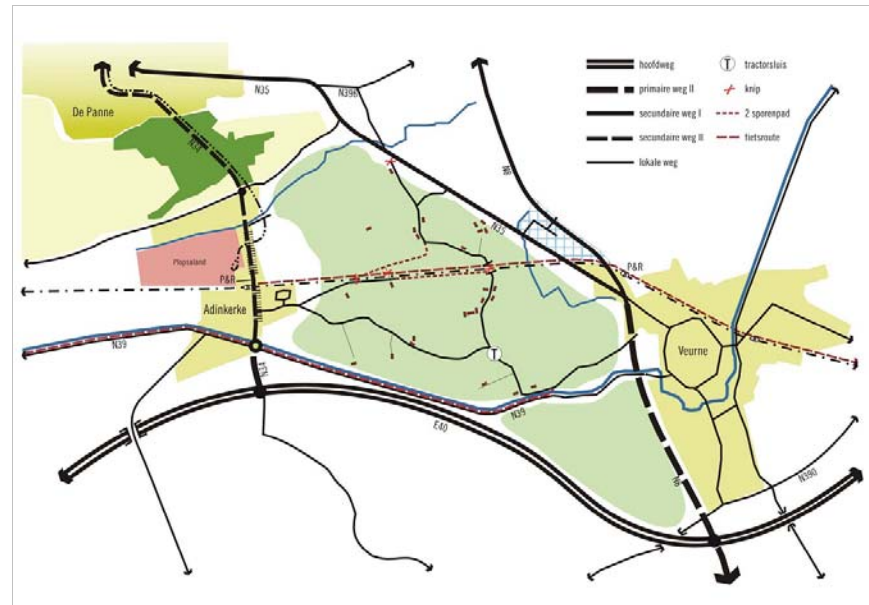
5.2.1 / Visie gewenste ontsluiting landbouwgebied Adinkerke

De Noordhoekstraat en de Burgweg zijn twee straten die sterk onderhevig zijn aan sluipverkeer. Beide wegen worden door de lokale bewoners vaak gebruikt als interne verbindingsweg, maar worden ook gebruikt als sluiproute voor het kustverkeer, en bezoekers van Plopsaland die de file op de N34 (Stationsstraat en De Pannelaan) omzeilen en via de N8 naar de E40 rijden. De rechtsafslagbeweging op de N8 zal steeds mogelijk blijven, ook na de werken op de N8. Het sluipverkeer conflicteert ook met het recreatief medegebruik van de Burgweg en Noordhoekstraat. De Burgweg is immers opgenomen in het recreatief knooppuntennetwerk. Ook de onderhoudsstaat van beide wegen zorgt voor problemen. De vraag stelt zich of de straten dienen te worden heraangelegd en of het nodig is of er ook fietspaden worden voorzien langs de weg. Het gevaar bestaat dat hierdoor extra verkeer zal worden aangezogen op deze wegen. Naast de problematiek van het sluipverkeer zorgt ook de te hoge snelheid van het verkeer voor problemen op deze smalle wegen.

5.2.1.1 / SCENARIO 1

- De overweg aan de Noordhoekstraat en Oosthoekstraat worden afgesloten. De individuele woning die bereikbaar is vanuit de Noordhoekstraat maar waarvoor de spoorweg moet gekruist worden, zal worden ontsloten via een parallelweg met de spoorweg. Vanuit het stationsplein voorzien we een fietspad/tweesporenpad dat aansluit op de Noordhoekstraat boven de spoorweg. Hierdoor blijven de landbouwpercelen bereikbaar, en wordt een fietsverbinding naar het station gerealiseerd.
- De Noordhoekstraat tussen spoorweg en Oosthoekstraat heeft geen bebouwing: de mogelijkheid bestaat om van deze weg ook een tweesporenpad te maken. De Burgweg behoudt zijn inrichting van de weg, wel wordt ter hoogte van het kruispunt Klokhofstraat - Burgweg een 'knip' voorzien om het sluipverkeer vanuit Adinkerke naar de N8 te vermijden (op de N8 zal immers nog wel een rechtsin- en rechtsuitbeweging mogelijk blijven). De mensen die op grondgebied Veurne wonen in de Klokhofstraat blijven ontsloten naar Veurne.

- De knip wordt voorzien door middel van een tractorsluis zodat landbouwers niet moeten omrijden. Indien een omleidingsweg wordt voorzien rond Adinkerke, worden de Burgweg en Noordhoekstraat niet meer rechtstreeks aangesloten op de omleidingsweg. Via een 'bretel' over de tunnel kan een verbinding met het centrum worden gerealiseerd.



Voordelen

- Geen gevaarlijke overwegen meer, individuele toegang tot boerderij dient ook de spoorweg niet meer te kruisen.
- Sluipverkeer wordt geweerd, er is enkel nog bestemmingsverkeer mogelijk.
- Burgweg wordt rustige fietsweg zonder sluipverkeer.
- Met uitzondering van de bewoners van de Oosthoekstraat blijft het gebied ontsloten naar Adinkerke.
- Aansluiting Noordhoekstraat op Stationsplein voor fiets past ook in visie om langs de spoorweg een fiets-0-strade te maken.

Nadelen

- Omwegeffect voor landbouwers die hun bedrijfszetel hebben aan de zuidzijde van de spoorweg en hun percelen aan de noordzijde van de spoorweg.
- Bewoners van de Burgweg en de Noordhoekstraat (ten zuiden van de spoorweg) behouden hun ontsluiting naar Adinkerke. Bewoners van de Oosthoekstraat dienen via de N35-N8-N39 naar Adinkerke te rijden.

5.2.1.2 / SCENARIO 2

- De Noordhoekstraat, Oosthoekstraat en Burgweg vormen één grote ontsluitingslus die het landbouwgebied ontsluit naar de kern van Adinkerke. De overweg met de Oosthoekstraat wordt vervangen door een ongelijkvloerse kruising voor fietsers en gemotoriseerd verkeer. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het bestaande niveauverschil, en het feit dat de spoorweg hier wat hoger ligt ten aanzien van het maaiveld. De overweg met de Noordhoekstraat wordt opgeheven, en de Noordhoekstraat wordt doorgetrokken naar het Stationsplein.
- Om te vermijden dat verkeer vanuit Adinkerke naar de N8 rijdt, wordt een knip voorzien ter hoogte van het kruispunt Burgweg - Klokhofstraat. De knip bestaat uit een tractorsluis zodat de toegankelijkheid van de landbouwpercelen behouden blijft. De inwoners van de Klokhofstraat blijven ontsloten naar Veurne.
- Tevens voorzien we een knip in de Oosthoekstraat om een kortsluiting tussen N34 en N35 te vermijden. Indien de omleidingsweg wordt aangelegd rond Adinkerke, wordt de Burgweg via een 'bretel' over de tunnel aangesloten op de Noordhoekstraat.



Voordelen

- Het volledige landbouwgebied blijft ontsloten vanuit Adinkerke, zonder omwegeffect voor bewoners en landbouwers.
- De tunnel spoorweg Oosthoekstraat zorgt ervoor dat er een veilige verbinding mogelijk is tussen het noordelijke en zuidelijke deel van het landbouwgebied.
- Sluipverkeer wordt geweerd op Burgweg en Noordhoekstraat.

Nadelen

- Omwegeffect voor bewoners langs een deel van de Noordhoekstraat - Oosthoekstraat (deel dat aansluit bij de N35, landbouwers kunnen via de tractorsluis het gebied wel binnenrijden).
- Aansluiting op Stationsplein niet evident tussen woningen.
- Dure ingreep ongelijkvloerse kruising spoorweg voor enkel landbouwverkeer.

5.2.1.3 / SCENARIO 3

- De Oosthoekstraat en de Klokhofstraat vormen één grote lus die aantakt op de N8 (enkel rechts-in en rechts-uit) en op de N35. Vanuit deze lus worden de omwonenden en landbouwbedrijven ontsloten. De Noordhoekstraat wordt afgesloten voor doorgaand verkeer. De overweg wordt opgeheven en de straat wordt ingericht met een tweesporenpad dat eventueel ook kan worden doorgetrokken naar het Stationsplein. Dit kan een onderdeel zijn van de fiets-O-strade langs de spoorweg richting Veurne, Diksmuide en Kortemark.
- De Burgweg blijft aansluiten op de Stationsstraat, er wordt wel een 'knip' voorzien ter hoogte van het kruispunt Klokhofstraat - Burgweg. Er wordt gewerkt met een tractorsluis om ook de doorgang voor landbouwvoertuigen en fietsers mogelijk te maken.
- Indien een omleidingsweg wordt aangelegd rond Adinkerke, wordt de Burgweg en het zuidelijke deel van de Noordhoekstraat via een 'bretel' over de tunnel aangesloten op het centrum.



Voordelen

- Sluipverkeer wordt geweerd en het landbouwgebied blijft toch ontsloten voor landbouwverkeer zonder grote omwegeffecten.
- Burgweg wordt exclusieve fietsroute tussen Adinkerke en Veurne.

Nadelen

- Omwegeffect voor bewoners Oosthoekstraat naar Adinkerke.
- Dure ingreep ongelijkvloerse kruising Oosthoekstraat - spoorweg.

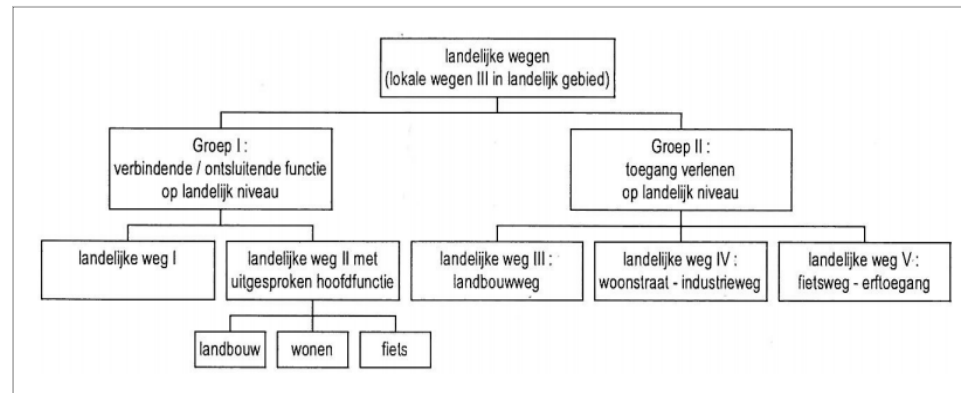
Besluit

Het schepencollege is geen voorstander van het afsluiten van de Noordhoekstraat.

5.3 / RELATIE MET ANDERE THEMA'S

5.3.1 / Wegencategorisering

De wegencategorisering voor de landelijke wegen: deze wegen vallen onder de lokale wegen type III. De hoofdfunctie van deze wegen is toegang verlenen tot verschillende erffuncties. Toch is hier ook een mogelijkheid tot het verfijnen van de wegencategorisering. Volgende categorieën zijn mogelijk.



De lus Noordhoekstraat - Oosthoekstraat - Burgweg fungeert als lokale ontsluitingslus voor de verschillende aangelanden en landbouwbedrijven. Deze drie straten worden weerhouden als een landelijke weg type II: ontsluiting geven van de verschillende functies naar een weg van een hoger niveau.

5.3.2 / Fietsroutenetwerk

Door het nemen van de circulatiemaatregelen op de landelijke wegen Noordhoekstraat – Oosthoekstraat, en in het bijzonder op de Burgweg (onderdeel van het recreatief knooppuntennetwerk), worden het fietscomfort en de belevingswaarde op deze landelijke wegen vergroot.

5.3.3 / Selectief aanbod nieuwe infrastructuur

Het nemen van de circulatiemaatregelen zorgt voor een grote effectiviteit op het vlak van het weren van sluipverkeer; het omvormen van deze landbouwwegen tot tweesporenpaden betekent ook minder onderhoud van deze wegen. Deze maatregelen staan in schril contrast met het idee om langs de Noordhoekstraat een fietspad aan te leggen en snelheidsremmende maatregelen te voorzien. Hierdoor ontstaat een 'verstening' van het platteland en zal ook het gebruik van deze wegen nog toenemen.

5.3.4 / Verkeersveiligheidsmaatregelen

Doordat het profiel van de landbouwwegen wordt aangepast en het doorgaand verkeer wordt geweerd door circulatiemaatregelen, zal de verkeersveiligheid op deze wegen verbeteren. Indien de huidige ontsluiting behouden blijft en gewerkt wordt met snelheidsremmende maatregelen, zal de veiligheid ook kunnen worden verbeterd, al is het zeer moeilijk om op alle landbouwwegen snelheidsremmende maatregelen te voorzien.