
GEMEENTE DE PANNE
VERBREDEN EN VERDIEPEN MOBILITEITSPLAN

FASE 1 / VERKENNINGSNOTA

OPDRACHT	Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan
Opdrachtgever	Gemeente
Opdrachtnemer	VECTRIS cbva
Projectleider	Geert Vercruysse

LEDEN	Gemeentelijke Begeleidingscommissie
R. Butsraen	Burgemeester De Panne
R. Florizoone	Schepen De Panne
R. Van cleemput	Gemeenteraadslid De Panne
V. Van Ackere	Gemeentesecretaris De Panne
W. Morel	Ingenieur De Panne
L. Anno	Stedenbouwkundig ambtenaar De Panne
K. Hautekeur	Milieuambtenaar De Panne
W. Deruwe	Mobiliteitsambtenaar De Panne
H. Deblaere	Mobiliteitsbegeleider afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid
J. Oyen	Commissaris politiezone Westkust
G. D'hont	Commissaris politiezone Westkust
K. Vanneste	Mobiliteitsplanner provincie West-Vlaanderen
M. Steen	De Lijn
S. Luyckx	WVI
V. Vanneste	Duurzaamheidsambtenaar
L. Vandeveld	Agentschap RO Vlaanderen
G. Deloof	NMBS

INHOUD

1 / INLEIDING	1
2 / PLANNINGSCONTEXT	3
2.1 / GEWIJZIGDE RUIMTELIJKE PLANNINGSCONTEXT	3
2.2 / GEWIJZIGDE VERKEERSKUNDIGE PLANNINGSCONTEXT	16
3 / GESELECTEERDE THEMA'S	28
3.1 / THEMA 1: VERKEERSAFWIKKELING ROND ADINKERKE	28
3.1.1 / Probleemstelling	28
3.1.2 / Doelstelling	28
3.1.3 / Verbredings- en verdiepingsmatrix	29
3.1.4 / Relatietabel en taakstelling	30
3.1.5 / Onderzoeksopzet	31
3.2 / THEMA 2: PARKEERBELEID IN DE PANNE	33
3.3 / THEMA 3: CIRCULATIE IN CENTRUM DE PANNE	38
3.4 / THEMA 4: SLUIPVERKEER / PROBLEMATIEK LANDBOUWWEGEN	43
BIJLAGEN	48

FIGUREN

Figuur 1: Selectie secundaire wegen (bron: PRS-WV)	5
Figuur 2: Deelruimten provincie West-Vlaanderen (bron: PRS-WV)	6
Figuur 3: Gewenste woon- en leefstructuur	8
Figuur 4: Gewenste structuur kern De Panne	11
Figuur 5: Gewenste structuur Adinkerke	12
Figuur 6: Mobiliteitsvisie 2020 De Lijn: Provinciale openbaarvervoerstructuur West-Vlaanderen	21
Figuur 7: Knooppuntennetwerk	24
Figuur 8: Kustfietsroute	25
Figuur 9: Internationale LF, Noordzeeroute	26

Verkenningnota MP De Panne, PAC 9 november 2009

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

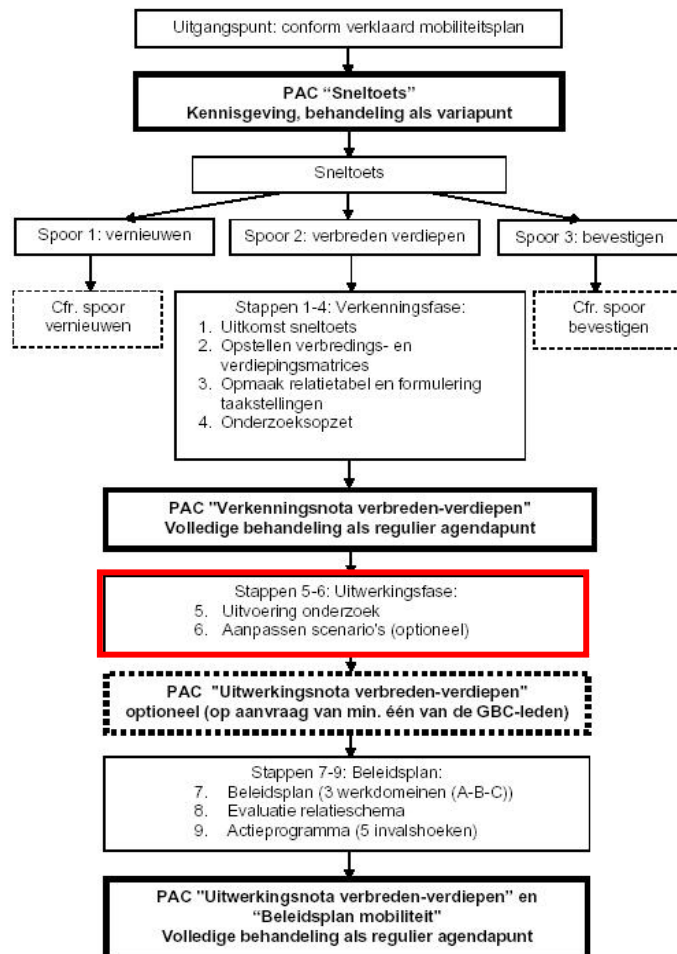
1.1 / UITKOMST SNELTOETS

Op basis van de uitkomst van de sneltoets, uitgevoerd op 26 november 2008, werden een viertal thema's naar voor geschoven, die aanleiding zijn voor de verdieping en verbreding van het huidige mobiliteitsplan.

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

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. Deze nota is de verkenningsnota en bestaat uit 4 stappen, terug te vinden in onderstaande figuur.



Deze **eerste 4 stappen** zullen uitgewerkt worden in deze nota en de hoofdstukken worden als volgt toebedeeld:

- **Hoofdstuk 2** beschrijft de (gewijzigde) planningscontext.
- **Hoofdstuk 3** beschrijft het plan van aanpak per thema. In deze hoofdstukken zijn ook de verbindingsmatrices en relatietabellen opgenomen.

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.

2 / PLANNINGSCONTEXT

2.1 / GEWIJZIGDE RUIMTELIJKE PLANNINGSCONTEXT

2.1.1 / Structuurplan Vlaanderen

STATUUT	Beleidsdocument. Bindend voor de overheden. Vormt het algemene kader voor ruimtelijke plannen op elk meer gedetailleerd niveau
ACTUALITEITSWAARDE	Goedgekeurd op 23.09.1997 – herzien op 12.12.2003

Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen is reeds van 1997 van kracht en stamt dus af van voor het huidige mobiliteitsplan. De Panne werd daar geselecteerd als hoofddorp in het stedelijk netwerk de Kust.

De stedelijke netwerken op Vlaams niveau zijn door hun ligging en samenhang van infrastructurele, ecologische, functioneel- en/of fysiek-ruimtelijke kenmerken structuurbepalend voor Vlaanderen.

In deze stedelijke netwerken wenst de Vlaamse regering de leefbaarheid en economie te versterken, maar wil ze ook de openruimte te vrijwaren. Daarbij dienen nieuwe woongebieden en bedrijvigheid aangesloten te worden op de bestaande kernen.

Het structuurplan werd wel op reeds 2 maal herzien, namelijk in 2003 en 2009.

Herziening 2003: Het RSV legt op dat er onderzoek dient te gebeuren naar de mogelijkheid om de westelijke verlenging van de IJzeren Rijn via De Panne in te schakelen in het hoofdspoorwegennet voor personenvervoer.

2.1.2 / Provinciaal structuurplan West-Vlaanderen

STATUUT	Beleidsdocument. Bindend voor de overheden. Geeft kader voor opmaak provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen.
ACTUALITEITSWAARDE	Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 6 maart 2002.

De Panne ligt in het gebied dat in het structuurplan West-Vlaanderen wordt omschreven als de Kustzone. Deze zone kan beschouwd worden als een stedelijk netwerk, gelegen langs de kuststrook. De Panne wordt op provinciaal niveau geselecteerd als kusthoofddorp, Adinkerke wordt geselecteerd als woonkern. Deze kustzone is bepalend voor de **gewenste nederzettingsstructuur**.

De Panne werd geselecteerd als structuurondersteunend kusthoofddorp. Deze selectie is bepalend voor **de gewenste ruimtelijke structuur - bedrijvigheid**. Een lokaal bedrijventerrein is niet mogelijk wegens prioritaire toeristische ontwikkelingen. In een woonkern (Adinkerke) is een lokaal bedrijventerrein evenmin mogelijk. Bedrijven verweven in het woongebied kunnen blijven bestaan en beperkt uitbreiden. Nieuw bedrijven zijn kleinschalig en verweven in het woongebied.

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

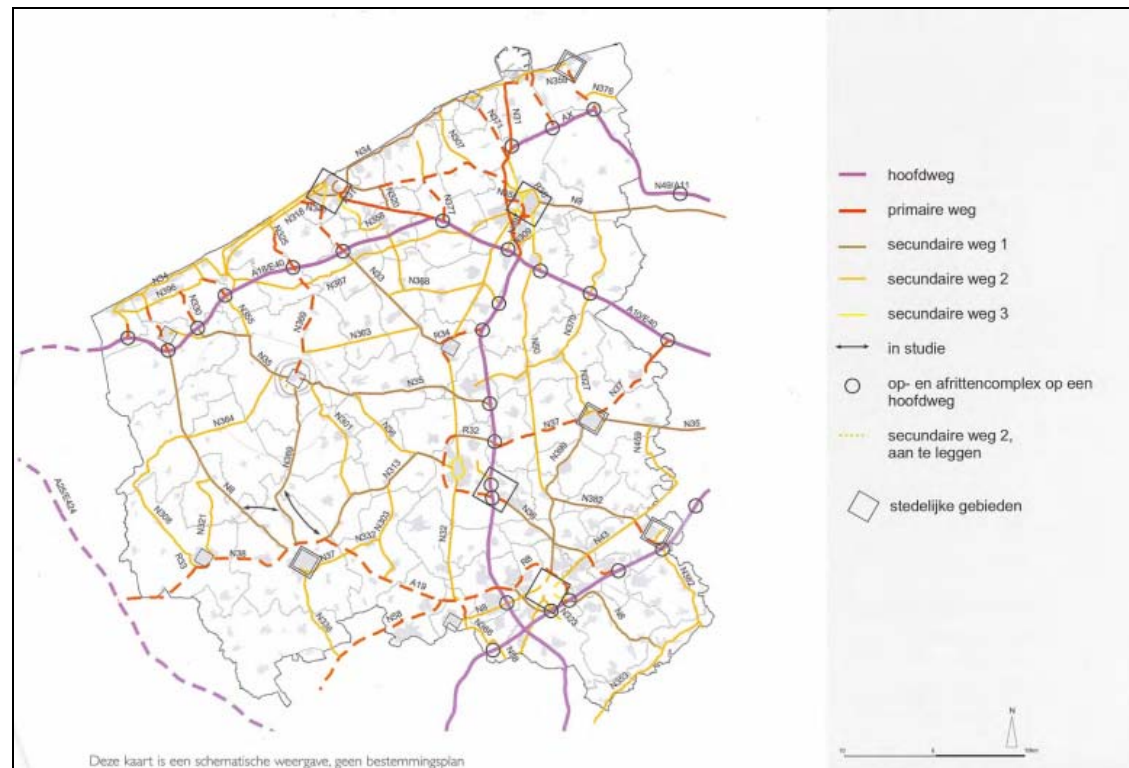
- De Panne wordt als kusthoofddorp geselecteerd.
- Het Garzebekeveld behoort tot de nieuwe openluchtrecreatieve groene domeinen van provinciaal niveau.
- Het Westhoekreservaat, het Calmeynbos en de Oosthoek behoren eveneens tot openluchtrecreatieve groene domeinen van provinciaal niveau.
- Het kanaal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

Voor de strandconstructies verbindt de provincie zich ertoe een provinciaal uitvoeringsplan of verordening op te maken. Dit wordt besproken in 2.1.3. Ook voor nieuwe openluchtrecreatieve groene domeinen stelt de provincie voor provinciale uitvoeringsplannen op te maken.

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

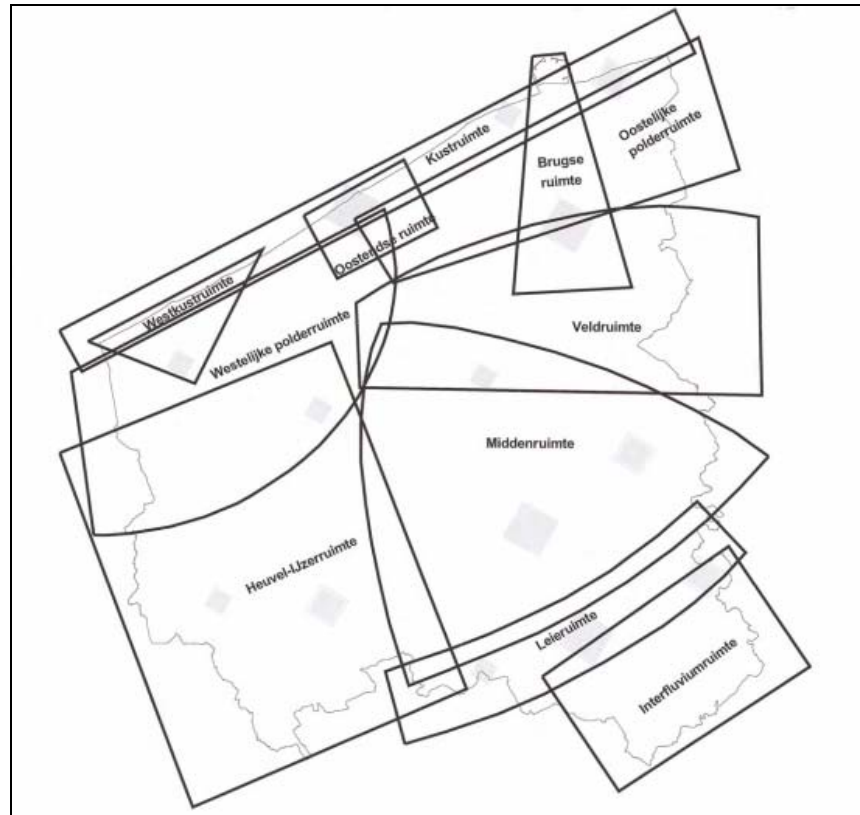
- secundaire weg type I: geen;
- secundaire weg type II:
 - N34 (van het pretpark Plopsaland tot het kruispunt Spreeuwenberg (Nieuwpoort),
 - N35 (Van de N34 tot de N396),
 - N396 (Van de N35 tot de N355);
- secundaire weg type III: geen.

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



Figuur 1: Selectie secundaire wegen (bron: PRS-WV)

De visie van de provincie op de verschillende deelstructuren wordt vertaald naar deelruimten.



Figuur 2: Deelruimten provincie West-Vlaanderen (bron: PRS-WV)

De Panne is gelegen deels in de Kustruimte, met name in de Westkustruimte, en deels in de westelijke polderruimte. Typisch voor de Westkust zijn de dubbele gordel van kernen met daartussen een brede duinengordel. Achter deze duinengordel bevinden zich de oorspronkelijke dorpen, aan de zeezijde liggen de respectieve badplaatsen. De duinengordel heeft een hoge natuurwaarde, maar staat deels onder toeristisch-recreatieve druk. Volgende elementen zijn bepalend voor deze ruimte en het bijbehorende beleid:

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

Zoals geldt voor de hele kustruimte, verdient de duinengordel extra aandacht wegens de uitzonderlijke breedte van het duinengebied. Ter versterking van de natuurlijke kwaliteiten, aangevuld met recreatief medegebruik, moet de brede duinengordel gevrijwaard worden van bebouwing. In de nabijheid van de oude duinengordel wordt een nieuw openlucht recreatiedomein uitgebouwd in De Panne.

Het noordelijk deel tot de A18 is een aaneengesloten ruimte en functioneert als buffer tegen de verstedelijking van de kustband landinwaarts, en is onderdeel van de Westkustpolder. Ook hier heeft de provincie een beleidsvisie uitgewerkt:

- Grote aaneengesloten open ruimten met grootschalige grondgebonden landbouw
Grote delen van deze ruimte zullen worden afgebakend als serrevrije of bouwvrije zone om landschappelijke en/of landbouwkundige redenen. Toeristisch-recreatieve ontwikkelingen dienen te worden beperkt in het onmiddellijke achterland van de kust.
- IJervallei en kanalen als natuurlijke dragers met een toeristisch-recreatief medegebruik
Stedelijke gebieden Veurne en Diksmuide voor bundeling van dynamische activiteiten

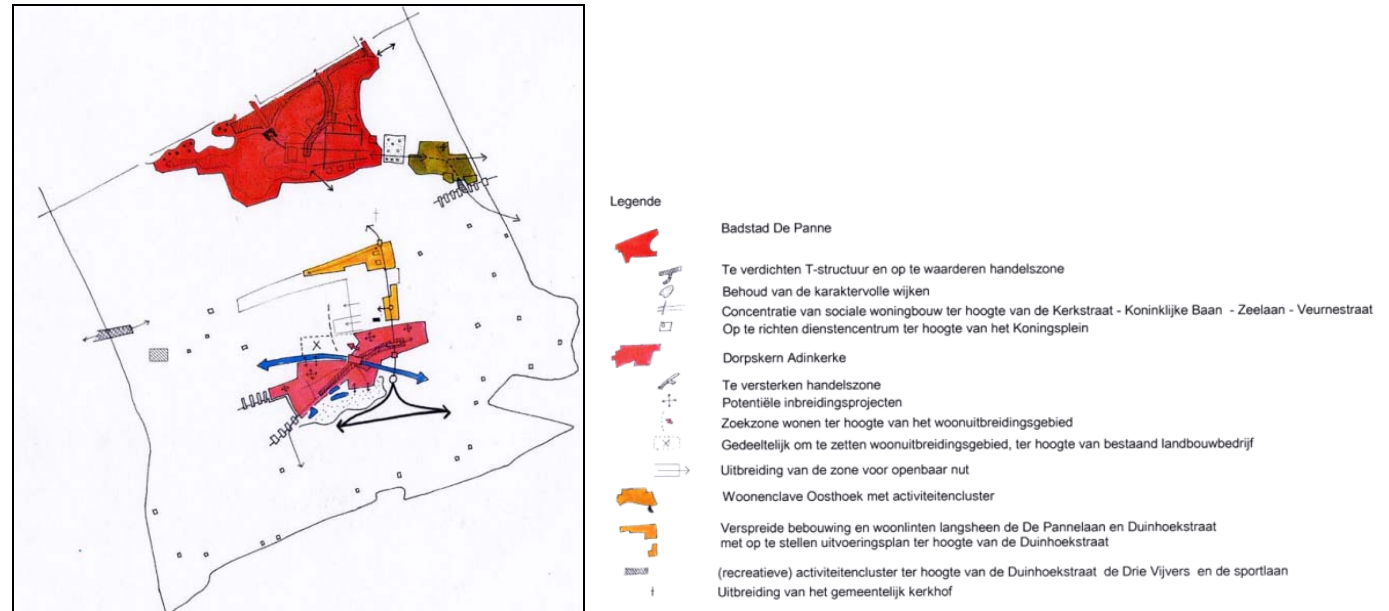
2.1.3 / Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

STATUUT

Beleidsdocument. Geeft kader voor opmaak gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen.

ACTUALITEITSWAARDE

Goedgekeurd op 12 januari 2006



Figuur 3: Gewenste woon- en leefstructuur

2.1.3.1 / GEWENSTE NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

De bebouwde ruimtestructuur binnen De Panne bestaat uit: de badstad De Panne, de kern van Adinkerke, de kleinere enclave Oosthoek en verspreide bebouwing en woonlinten langs de Veurnestraat, De Pannelaan en Duinhoekstraat. Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan wenst volgende beleidsmaatregelen uit te voeren in de komende planningstermijn van het GRS:

- Te reserveren woonuitbreidingsgebied: het woonuitbreidingsgebied te Adinkerke
- Gedeeltelijk om te zetten woonuitbreidingsgebied naar landbouwgebied: ter hoogte van bestaande landbouwer (enkel ter hoogte van de gebouwen) binnen het woonuitbreidingsgebied te Adinkerke.

-
- Uitbreiden van de begraafplaats: mogelijke zoekzones ter hoogte van de bestaande begraafplaats langsheen de Kerkstraat: de zone ten noorden van de militaire begraafplaats, aan de rand met de Oosthoekduinen of de zone onmiddellijk ten westen van de begraafplaats, ingesloten tussen de bestaande tramlijn, de kleine parking en de toegangsweg naar de begraafplaats toe.
 - Inbreidingsproject op nog niet uitgeruste gronden, waarbij een gedeelte dient te worden voorzien voor sociale woningbouw: het woongebied langsheen de Noordhoekstraat
 - Te selecteren woonlint waarbinnen een specifiek ruimtelijk uitvoeringsplan zal worden opgemaakt: de woningen en gronden gelegen ter hoogte van de Duinhoekstraat, gelegen in een, volgens het gewestplan, zone voor verblijfsrecreatie.

2.1.3.2 / GEWENSTE STRUCTUUR BEDRIJVGHEID

De Panne en Adinkerke kunnen geen aanspraak maken op een lokaal bedrijventerrein, bedrijvigheid is enkel mogelijk op het niveau van de kern, in combinatie met het wonen. De gemeente speelt weliswaar een belangrijke rol in het uittekenen van de ontwikkelingsperspectieven voor de beleidscategorie 'bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen'. Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan selecteert volgende gebieden in kader van de gewenste structuur qua bedrijvigheid:

- Zone voor gemeentelijke diensten: de zone ten westen van het gemeentelijk depot (ten noorden van de spoorweg), ter uitbreiding van de, volgens het gewestplan, zone voor openbaar nut.
- Op te waardenen handelszone:
 - De Panne: ter hoogte van de Nieuwpoortlaan – Duinkerkelaan.
 - Adinkerke: ter hoogte van de bestaande tabakszaken.
- (recreatieve) Activiteitencluster:
 - Ter hoogte van de Sportlaan, aanpalend aan de enclave Oosthoek
 - Ter hoogte van de tussenruimte, vnl. langsheen de Duinhoekstraat (aanpalend aan de Franse grens)
 - Ter hoogte van de Drie Vijvers, binnen de tussenruimte
- Er wordt voorgesteld het gemeentelijk containerpark te verhuizen. Dit zou kunnen gelokaliseerd worden in de zone voor openbaar nut die uitgebreid wordt. Deze zone ligt ter hoogte van het station, in het verlengde en ten westen van de bestaande zone voor openbaar nut.

2.1.3.3 / GEWENSTE TOERISTISCHE RECREATIEVE STRUCTUUR

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

- Oprichten van een dienstencentrum: ter hoogte van het Koningsplein
- Optimaliseren van een samenhangend toeristisch recreatief netwerk (bovenlokaal):
 - Recreatieve fiets- en wandelverbinding langsheen de spoorweg, onder voorbehoud
 - Verder uitbouwen recreatieve fietsverbinding ter hoogte van het kanaal Nieuwpoort – Duinkerke
 - Uitbouw van kleinschalige recreatieve infrastructuur geënt op het kanaal ter hoogte van de dorpskom van Adinkerke
 - Het creëren van een fietsbrug over het kanaal ter hoogte van de grensweg met Frankrijk
 - Het uitbouwen van een fietsroute ter hoogte van het Artiëstenpad
 - Uitstippelen van een toeristisch recreatieve route ter hoogte van het nieuw te ontwikkelen Garzebekeveld met de Cabourduinen
 - Uitbouw van een rechtstreeks oost-west traject onder de autostrade door voor fietsers en mountainbikers.

3.1.3.4 / GEWENSTE VERKEERS EN VERVOERSSTRUCTUUR

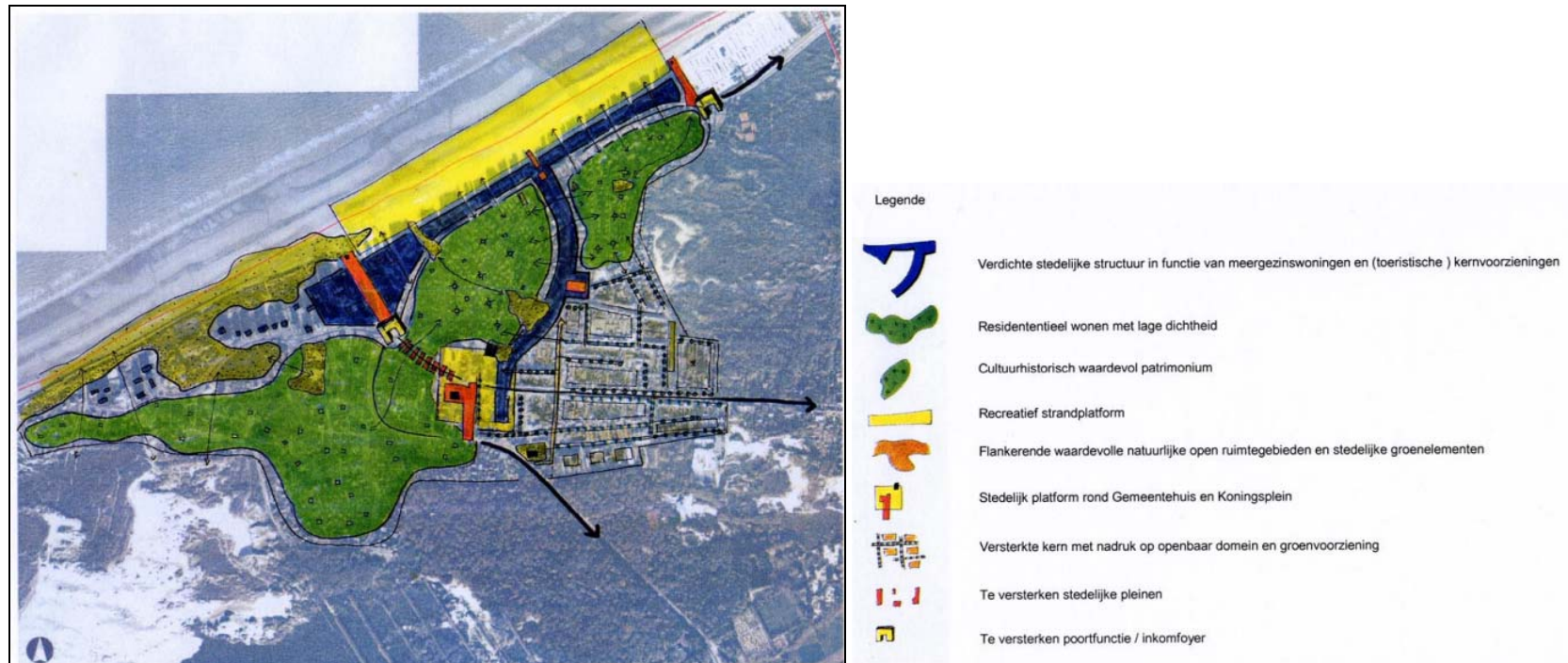
De Panne wordt als kustgemeente in de weekends, op feestdagen en in de vakantieperiodes overspoeld door een hoog aantal verblijvers en dagtoeristen. Dit gegeven wordt bovendien versterkt door de verkeersstroom die het recreatiepark Plopsaland genereert. Bijgevolg wil de gemeente de verkeersleefbaarheid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

- Hoofdwegen/primaire wegen (cf. de selectie van het RSV) (bovenlokaal): A18
- Primaire weg, categorie II (bovenlokaal): N34 (van A18 tot het rondpunt met de P&R-parking)
- Secundaire wegen, categorie II (bovenlokaal): N34 (van het rondpunt P&R - parking tot Nieuwpoort), N396
- Lokale wegen, categorie I: N39; N386 (Duinhoekstraat), N35

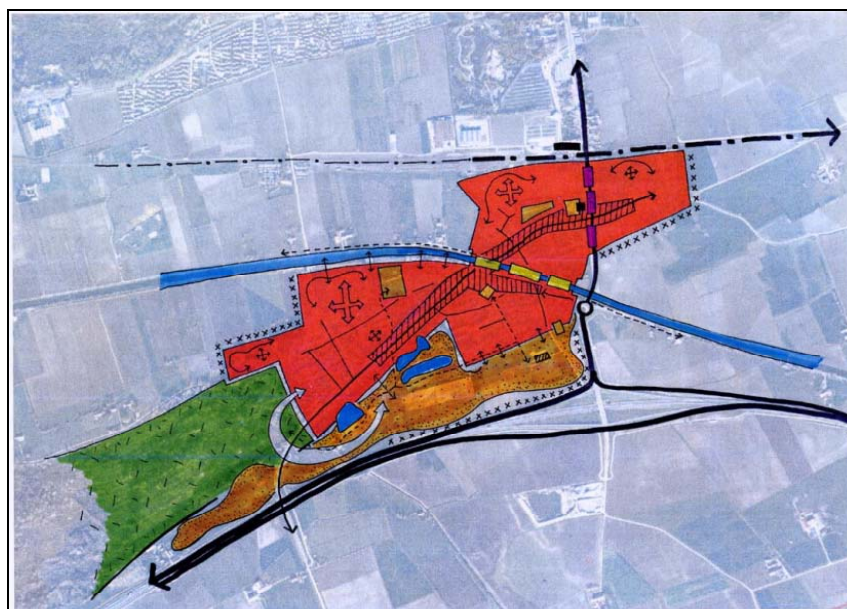
- Lokale wegen, categorie II: Moeresteenweg, Smekaertstraat –Langgeleedstraat, Dynastielaan, Zeelaan – Lindenlaan, Kerkstraat
- Lokale wegen, categorie III: overige wegen

De gemeente doet de suggestie om de N35 te selecteren als secundaire weg type 2, met volgende motivatie:

“Het PRS selecteert de N35 niet als secundaire weg, maar wenst deze verder uit te bouwen als lokale verbindingsweg tussen de Oosthoek en Veurne. De gemeente is echter van oordeel dat het autoverkeer naar/afkomstig uit De Panne dient verdeeld te worden over de twee invalswegen, met name de N34 en de N35. Hierdoor kan het fileprobleem voor een deel worden opgelost.”



Figuur 4: Gewenste structuur kern De Panne



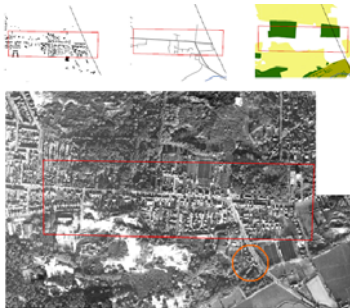
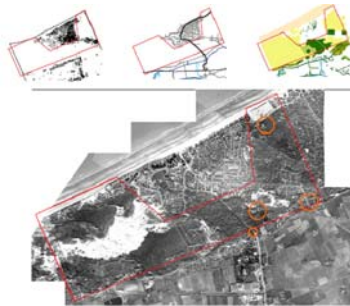
Legende

-  Versterkte dorpskern Adinkerke
-  Versterken van de dorpsas - centrumzone
-  Structuurondersteunend natuurontwikkelingsgebied Garzebekeveld, met mogelijkheid tot recreatie
-  Ruimtelijke zwaartepunten station en kerk
-  Ruimtelijke en functionele schakels ter hoogte van de invalsweg - versterken van de dorpsseenheid
-  Ruimtelijke en functionele schakels ter hoogte van het kanaal - versterken van de dorpsseenheid
-  Potentiële verdichtingsprojecten
-  Afwerking van de dorpskern met bebouwing en streekeigen beplanting
-  Relatie wonen/water versterken
-  Linken van de Cabourgduinen met Garzebekeveld en de kern van Adinkerke
-  Stedelijke open ruimtes opwaarderen en integreren op potentiële fiets en wandelassen
-  Kanaal versterken als recreatieve schakel

Figuur 5: Gewenste structuur Adinkerke

2.1.4 / RUP's

2.1.4.1 / BPA DE DRIE VIJVERS



BPA De Drie Vijvers, dat in herziening was, is momenteel stopgezet. Het gaat om een zone voor dagrecreatie gelegen in een zone voor landschappelijk waardevol agrarisch landschap. Het BPA is bovendien gelegen in een beschermd duinengebied waarvan ANB eigenaar is. De meeste functies, waaronder BLOSO, zijn ondertussen verhuisd. Een belangrijke verkeersaantrekkende functie op de site is de manege. De huidige ontsluiting dient vandaag te gebeuren via het jaagpad langs het kanaal. De gemeente wenst de ontsluiting eerder te organiseren via de Marestraat zodat het Jaagpad kan worden ontlast. Het probleem is echter dat hiervoor het terrein van ANB dient te worden gekruist. Het zoeken naar een goede ontsluiting voor deze site vormt een belangrijk aandachtspunt voor de uitwerkingsfase.

2.1.4.2 / RUP ZONEVREEMDE SPORTACCOMMODATIES

Gelet op het feit dat sommige activiteiten uitbreidings- en/of reorganisatiebehoeften hebben, zal op termijn een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan dienen te worden opgemaakt voor respectievelijk de Drie Vijvers (als een wijziging van het bestaande BPA – opgelegde duinendecreet maakt reorganisatie binnen de zones van het huidige BPA vrij moeilijk) en voor de zonevreemde sportaccommodatie, in hoofdzaak de twee tennisvelden in het Calmeynbos en de Houtsaegherduinen, het gemeentelijk sportcentrum, de twee jeugdlokalen langs de Sportlaan en het clubhuis van de motorclub in de Kerkstraat.

2.1.4.3 / BPA DORPSCENTRUM ADINKERKE Dit BPA werd opgemaakt voor de gemeente. Het BPA situeert zich in het centrum, tussen de spoorlijn en de Dorpsstraat en is integraal gelegen in woongebied, cf. het gewestplan. Het BPA kaderde in de doelstelling om een sociaalgericht woonproject te kunnen opstarten in het centrumgebied. De Panne beschikte immers, in vergelijking met het arrondissement, over een relatieve achterstand aan sociale (huur)woningen. Het project is nagenoeg volledig in uitvoering gebracht en werd via een verkavelingsvergunning volledig verwezenlijkt door de private sector.



2.1.4.3 / RUP DUMONTWIJK

Het gemeentebestuur streeft ernaar de ruimtelijke draagkracht van het gebied te verzekeren en de kwaliteit en de eigenheid van de wijk te bewaren. Het opmaken van een BPA voor de Dumontwijk moet zorgen voor het behoud van het specifiek karakter van de wijk in zijn totaliteit. Om te vermijden dat de druk zich zal verplaatsen naar de wijk Zeelaan – Zeedijk – Prins Albertlaan, is het dan ook aangewezen om voor deze wijk op langere termijn een BPA of ruimtelijk uitvoeringsplan op te stellen. De opmaak van het BPA zal in samenwerking met de afdeling Monumenten en Landschappen opgestart worden, die een historische studie zullen opmaken. De visie van het mobiliteitsplan en de resultaten van het in opmaak zijnde verkeerscirculatieplan voor de Dumontwijk zullen hierin worden mee opgenomen.

In het kader van de BPA voor de Dumontwijk, werd een algemeen herwaarderingsplan opgemaakt voor de wijk. Ook werd een mobiliteitsstudie opgemaakt voor de Dumontwijk.

2.1.4.4 / RUP PLOPSALAND

Het plangebied bevindt zich ter hoogte van de De Pannelaan (N34) en tussen de kern van Adinkerke en De Panne. Het doel van het gemeentelijk RUP is om een zone bij het pretpark Plopsaland, die momenteel op het gewestplan is ingekleurd als zone voor dagrecreatie, in te richten met een hotel (in functie van het pretpark) met feestzaal/ congreszaal, een parking en een groenbuffer. Het hotel zal 60 kamers tellen en er worden 100 parkeerplaatsen voorzien.

2.1.4.5 / GRUP CAMPINGS

Het gemeentelijk RUP heeft als doelstelling de verstening van de campings tegen te gaan.

2.1.4.6 / RUP DE TUSSENRUIMTE

Dit RUP heeft als doel de verschillende bestemmingen in het gebied (binnen het poldergebied ten noorden van het kanaal Duinkerke-Veurne) te ordenen en vast te leggen. Het RUP is momenteel stilgelegd omdat het Duinendecreet reeds voldoende richtlijnen bepaalt. De problematiek van de ontsluiting van de tussenruimte zal worden onderzocht in het mobiliteitsplan.

2.1.4.7 / RUP ZONEVREEMDE WONINGEN = WOONLINT DUINHOEKSTRAAT

Het RUP handelend over de zonevreemde woningen langs de Duinhoekstraat gelegen in recreatief gebied, werd onlangs goedgekeurd.

2.1.4.8 / RUP DE PANNE OOST (DE PANNE)

Er werd een studiebureau aangesteld voor het opmaken van een ruimtelijk uitvoeringsplan voor de wijk De Panne Oost. Dit RUP zal handelen over de centrumzone en de problematiek op de Prins Albertlaan.

2.1.5 / Andere ruimtelijke ontwikkelingen

- Er bestaat een inrichtingsplan, schets voor een mogelijke jachthaven in Adinkerke langs het kanaal. De gemeente bezorgt dit plan aan VECTRIS.
- De gemeente denkt eraan het containerpark te verhuizen van De Panne naar Adinkerke. Bij de uitwerking van het thema ontsluiting Adinkerke kan dit verder worden onderzocht.
- De gemeentelijke loodsen, gelegen aan het station, zouden worden aangekocht door Plopsaland indien de gemeente een alternatieve locatie kan vinden. Verder onderzoekt Plopsaland ook de mogelijkheid een camping in te richten, aansluitend bij het park. Ook hier moeten worden nagedacht over de toekomstige ontsluiting. Wat betreft de verhuis van de parking naar de oostzijde van de N34, wordt als randvoorwaarde door Plopsaland de aanleg van een monorail meegegeven.
- In het kader van een interregproject wordt de mogelijkheid onderzocht op de grens met Frankrijk tussen de Westhoekduinen - Zwartenhoek en de Carbourduinen een fietspad-ruiterpad aan te leggen. Hiervoor worden een bijkomende brug over het kanaal en een tunnel onder de E40 voorzien.
- De gemeente voorziet tevens de heraanleg van de Marestraat.
- Ten zuiden van de E40 wenst de gemeente een zandwinningput die momenteel nog in exploitatie is, een recreatieve nabestemming te geven. Hiervoor werd reeds een inrichtingsplan opgemaakt. Het is de bedoeling dat de zeescouts zouden verhuizen naar deze locatie. Ook wordt gedacht aan diverse watersportmogelijkheden op de plas. Ook hier dienen de ontsluitingsmogelijkheden in het kader van het mobiliteitsplan te worden onderzocht.

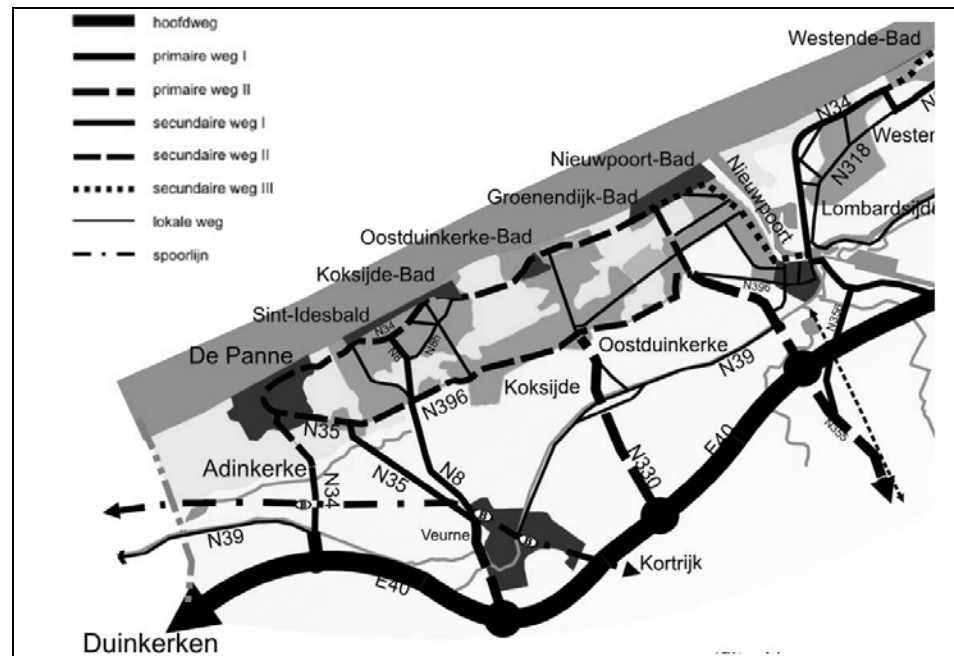
2.2 / GEWIJZIGDE VERKEERSKUNDIGE PLANNINGSCONTEXT

2.2.1 / Studie Koninklijke Baan N34

STATUUT

De studie werkt een visie uit met mogelijkheden voor de inrichting van de Koninklijke Baan. Tevens worden voorstellen gedaan i.v.m. wijziging van de huidige wegencategorisering.

Deze opdracht werd uitgevoerd in opdracht van de provincie West-Vlaanderen. De gewenste verkeersstructuur voor de Westkust gaat uit van een gelijkwaardige behandeling van de N34 en de N396 als secundaire weg type II. Beide wegen hebben hoofdzakelijk een ontsluitingsfunctie voor De Panne. De N34 wordt als primaire weg type II weerhouden tot aan de N39. De doortocht van Adinkerke wordt geselecteerd als secundaire weg type II. De reden hiervoor is dat de verkeersleefbaarheid in de doortocht van Adinkerke moet worden verbeterd. Wat de verbinding E40 – De Panne betreft, wordt voorgesteld de N35 als secundaire weg type I te selecteren. Samen met de N34 door Adinkerke verzorgt deze een complementaire verbinding richting de Panne, die ook ontlastend werkt voor de leefbaarheid in Adinkerke en Plopsaland.



2.2.2 / Doorstromingsstudie kusttram De Panne

STATUUT

De studie werkt een visie uit voor de doorstroming van de tram te verbeteren. Deze visie reikt eveneens mogelijkheden aan voor de ontsluitingsstructuur rond Adinkerke en de doorstroming in De Panne te verbeteren. De opdrachtgever was De Lijn West-Vlaanderen.

Uit de doorstromingsstudie kusttram De Panne (december 2004, Tritel) blijkt dat zich problemen voordoen op momenten dat zowel de kust als Plopsaland verlaten worden. Door een beperkte afwikkelingscapaciteit op de N34 ontstaat een file die reikt tot in het centrum van de Panne en tot de afrit/pechstrook op de E40, hierdoor komt de doorstroming van de tram in het gedrang. Ook door het gemengde verkeerssysteem in de doortocht van de Panne doen zich problemen voor met de doorstroming van de tram. Daarom werden enkele maatregelen uitgewerkt om de ontsluitingsstructuur rond Adinkerke te verbeteren. Een eerste oplossing werd gezocht in omleidingswegen doorheen en langs Adinkerke:

- Een eerste scenario voorzag in een capaciteitsverhogende maatregelen op de N34. Hierbij zouden rotondes vervangen worden door lichten en de sporen van tram en trein ondertunneld.
- Een tweede scenario bestond uit het invoeren van een omleidingsweg ten westen van Adinkerke.
- Een derde scenario bestond uit het invoeren van een omleidingsweg ten oosten van Adinkerke.

Daarnaast werden ook verschillende maatregelen getroffen om de doorstroming in De Panne te verbeteren. Zo werd een aangepaste signalisatie voorzien die de route richting de E40 aangeeft via de N8. De verkeerslichtenregeling en het kruispunt ter hoogte van 'Ster der Zee' werden beter op elkaar afgestemd, waardoor de linksafbeweging op de N34 richting de N8 op een vlotte manier kon verlopen. Door het invoeren van toeritdosering kon het verkeer ook gestuurd worden richting N8. Doorgaand verkeer wordt ontmoedigd door middel van verkeerslichten en de rerouting wordt aangemoedigd door middel van signalisatie en dynamische informatie.

Bovendien werd een dynamische route-informatie voorgesteld die het mogelijk laat het verkeer om te leiden bij ernstige file op de N34 richting Adinkerke. Het idee van dynamische bewegwijzering werd ook aangeraden ter bewegwijzering naar de verschillende randparkings en P&R.

Uit de studie kwam eveneens naar voren dat de verlenging van de trambedding richting Esplanade de gemengde verkeerssituatie in De Panne kon optimaliseren.



2.2.3 / Doorstromingsstudie N34

STATUUT

De studie werkt een visie uit voor de doorstroming van N34 te verbeteren waarbij verschillende scenario's worden uitgewerkt om de doorstroming te verbeteren rondom de kern van Adinkerke en De Panne.



Een latere studie met betrekking tot de doorstroming van de N34 in opdracht van het Vlaams Gewest hernam de problematiek die reeds aangekaart werd in de Doorstromingsstudie kusttram De Panne, maar ging een stap verder. In deze studie was er aandacht voor de doorstroming van alle verkeer op de N34. Voor het deelgebied De Panne werd bijgevolg gezocht naar oplossingen die zowel het tramverkeer als het autoverkeer ten goede kwamen. Ook werd het gebied uitgebreider bekeken.

Uit de doorstromingsstudie voor de N34 bleek vooral dat zich een doorstromingsprobleem voordoet tijdens de avondspits richting Adinkerke. De Duinkerkelaan heeft te kampen met doorstromingsproblemen. Ook het vele zoekverkeer in het centrum en de Duinkerkelaan in het bijzonder zorgt ervoor dat de doorstroming van de tram op piekmomenten wordt verstoord. De aandacht gaat echter niet alleen naar de doorstroming van de tram, er is ook nood aan een visie om het parkeren in De Panne in de hand te houden en een algemene strategie om het verblijfskarakter van de N34 en het centrum van de Panne te verbeteren.

Maatregelen om de doorstroming te verbeteren in en rondom de kern van Adinkerke:

– Onderzoek naar de wenselijkheid van een lokale omleidingsweg rond Adinkerke

In de doorstromingsstudie kusttram De Panne werden drie alternatieven voorgesteld om de verkeersleefbaarheid in Adinkerke te verhogen. Scenario 1 (zie hfdst 2.2.2) werd niet wenselijk geacht. De **westelijke omleidingsweg** roept vragen op in verband met de haalbaarheid (cf. openruimtekwiteit en juridische beschermingen). In het laatste voorstel wordt gebruik gemaakt van de bestaande N39 en de Langgeleedstraat als ontsluitingsweg voor Plopsaland. Dit voorstel biedt evenwel interessante mogelijkheden. De twee functies, met name ontsluiting Plopsaland en kust, worden hierdoor losgekoppeld van elkaar. Enkel de N34 tussen de op- en afrit en de N39 hebben dan een gezamenlijke ontsluitingsfunctie. Dit wegvak werd dan ook als primaire weg type II weerhouden. De doortocht van Adinkerke krijgt de functie van secundaire weg type II. Om te vermijden dat een te groot omwegeffect zou ontstaan, werd aanbevolen vanuit de N39 net achter de bebouwde kern van Adinkerke een verbinding te realiseren, in plaats van via de Langgeleedstraat. 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. Het derde scenario omvat de aanleg van een **oostelijke omleidingsweg** rond Adinkerke. Dit scenario werd weerhouden omwille van de geplande uitbreiding van Plopsaland en het toenemende toeristische verkeer. De aanleg van de oostelijke omleidingsweg is wel enkel te verantwoorden wanneer de parking van Plopsaland kan worden overgebracht naar de oostelijke omleidingsweg. De vrijgekomen ruimte kan dan worden ingevuld voor de uitbreiding van het park.

Optimaliseren Kruispunt N39 - N34 en op- en afritcomplex E40 met het oog op een betere ontsluiting Adinkerke

De inrichting van beide kruispunten bleek ontoereikend om de grote verkeersstromen op te vangen. Er dient werk te worden gemaakt van

een optimalisatie van beide kruispunten om een vlottere doorstroming te kunnen garanderen. Het onderzoek naar het beter functioneren van deze kruispunten maakt onderdeel uit van de doorstromingsstudie voor de N34.

Maatregelen om de doorstroming te verbeteren in en rondom de kern van De Panne:

- De Panne als één groot verblijfsgebied, ontsloten door de ontsluitingslus en afgebakend door poorten
Om de verkeersafwikkeling overzichtelijker te maken en meer ruimte te creëren, werd voorgesteld eenrichtingsverkeer in te voeren in de Duinkerkelaan. Samen met de Zeelaan wordt dan een ontsluitingslus gevormd in het centrum van de gemeente. De genomen circulatiemaatregelen in de Dumontwijk verhinderen dat sluipverkeer zou ontstaan in de wijk. Uiteindelijk heeft de gemeente ervoor geopteerd de huidige verkeerscirculatie niet te wijzigen.
- Naar een gedifferentieerd parkeerbeleid met verdere uitbouw randparkings ter hoogte van de centrumpoorten en kort parkeren in centrumgebied
De gemeente voorziet een uitbouw van randparkings, gekoppeld aan poorten bij het binnenrijden van het grondgebied. Dit is onder meer het geval ter hoogte van het Koningsplein. Ook ter hoogte van de N35 zal de parking Keesjesdreef verder worden uitgebreid als volwaardige randparking. Een verruiming van het parkeeraanbod op deze plaatsen biedt de mogelijkheid om tijdens de zomermaand de parkeerdruk op het centrumgebied te beperken, zodat minder zoekverkeer ontstaat in het centrum. Om het gebruik van de randparkings te stimuleren wordt het betalend parkeren in het centrum verder uitgebreid.
- Naar een dynamische bewegwijzering
Naast de uitbouw van de randparkings en het ontmoedigen van langparkeren in het centrum, werd ook een parkeerroute uitgewerkt, ondersteund met een dynamische bewegwijzering die afhankelijk van de fileproblematiek ook aangeeft welke route het best wordt gevolgd bij het verlaten van de Panne.

2.2.4 / Openbaar vervoer

2.2.4.1 / NMBS

De spoorlijn 73 (Gent-Deinze-Veurne) heeft haar eindstation in Adinkerke. Op dit spoor rijden er momenteel vooral IR-treinen, enkele ICT-treinen en een paar P-treinen.

De spoorlijn stopt echter niet in De Panne maar loopt door naar Duinkerke. De Lijn voorziet in haar toekomstplannen de mogelijkheid om dit spoor te gebruiken voor de doortrekking van een tram of lightrail (zie hieronder).

2.2.4.2 / DE LIJN

Basismobiliteit

Naar aanleiding van het invoeren van de basismobiliteit werd de toenmalige lijn 55 vervangen door de belbus Veurne-Noordwest.

Neptunusplan

Officieel standpunt

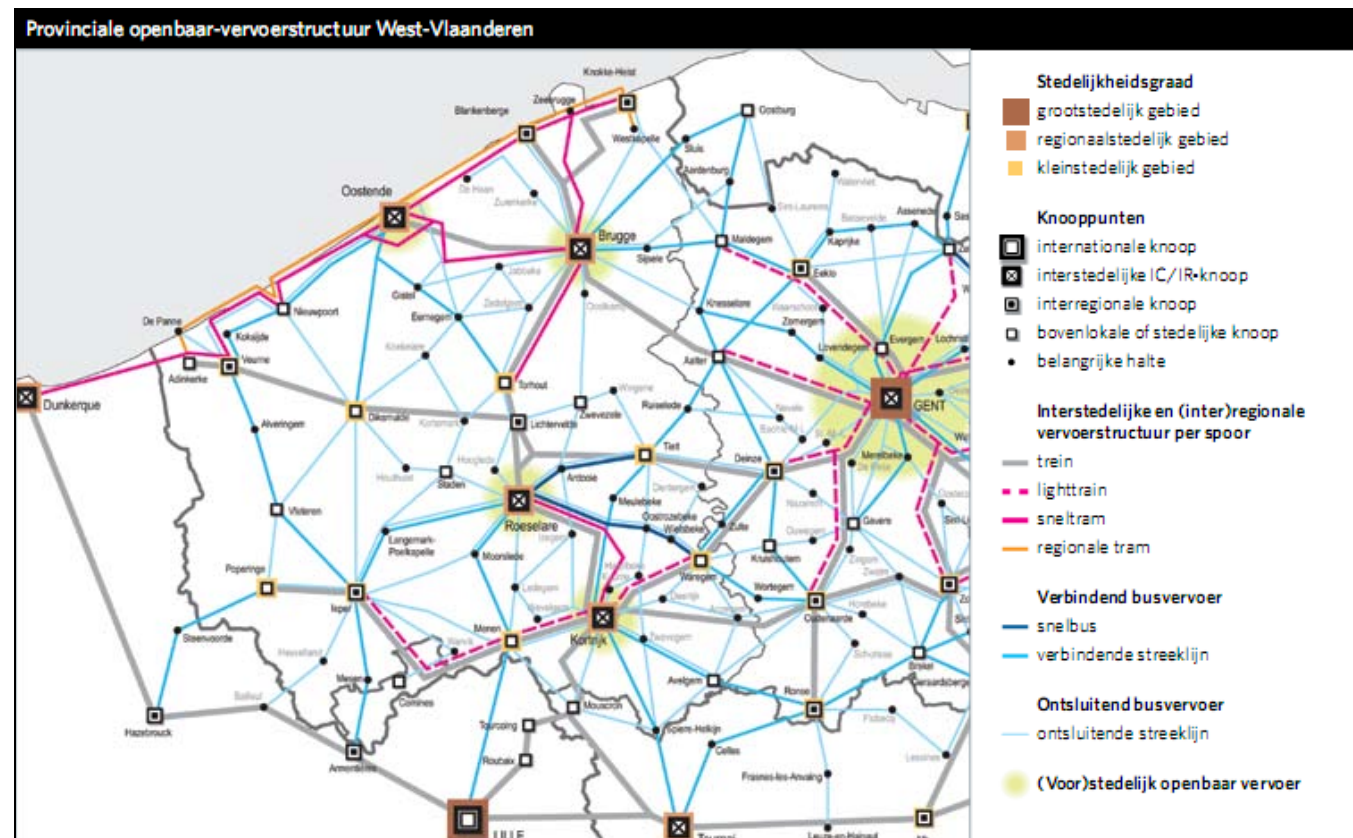
- Op korte termijn (2007 – 2014) wil De Lijn de kwaliteit van de trambaan en toegankelijkheid van de haltes verbeteren. Daarnaast wordt gestreefd naar een frequentieverhoging op de drukke trajecten van het Kusttramnet.
- Ook op langere termijn (2014 – 2022) wil Neptunus investeren in een betere frequentie en sneltrams. Daarnaast ambieert het plan tramverlengingen. De tramverlenging die van belang kan zijn voor de gemeente De Panne is de mogelijke verbinding die De Lijn eventueel wenst aan te leggen tussen De Panne of Veurne tot Duinkerke. Dit kan gedaan worden via een Kusttram, een lightrailtram of light train.

Mobiliteitsvisie De Lijn 2020

- Binnen het openbaarvervoersysteem bouwt De Lijn mee aan een verbeterde ontsluiting van het stedelijk netwerk 'kust'. Ook De Panne behoort tot dit stedelijk netwerk. De rol van dit stedelijk gebied ligt vooral in de kustgebonden toeristisch-recreatieve ontwikkeling. Net zoals andere grootstedelijke gebieden heeft het kustfront, gelet op de grote toeristische stromen vanuit het binnenland, nood aan een kwaliteitsvolle 'bovengewestelijke bereikbaarheid'. Een sneltram als drager van de openbaarvervoerstructuur binnen dit grootstedelijk netwerk vormt de basis voor de beheersing van de mobiliteit, zowel tijdens als buiten het toeristisch seizoen. Tevens wordt met deze sneltram een evenwichtigere ontsluiting tussen de oost- en de westkust gerealiseerd. Momenteel is de westkust, als rechtstreeks gevolg van de ligging van de bestaande

spoorinfrastructuur, minder goed ontsloten. Op termijn zal de westkust met de sneltram vanuit de knooppunten Oostende en Veurne snel bereikt kunnen worden vanuit het binnen- en buitenland.

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



Figuur 6: Mobiliteitsvisie 2020 De Lijn: Provinciale openbaarvervoerstructuur West-Vlaanderen

2.2.4.3 / STUDIE STEDELIJKE LOCATIES WESTHOEK 2007 IN OPDRACHT VAN WVI

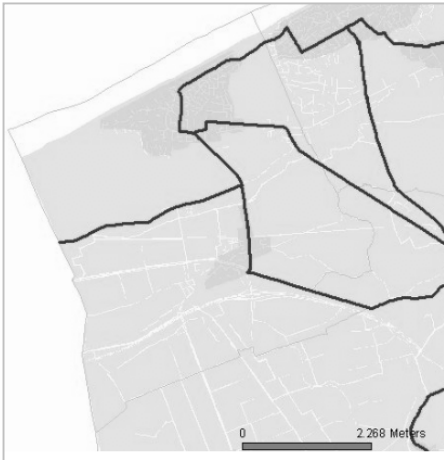
Deze studie deed een uitspraak over de stationsomgeving van Veurne en Diksmuide, waarbij ook aandacht uitging naar de potenties van het openbaar vervoer. Hierbij is tevens de verbinding van de Vlaamse kuststeden met Frankrijk aan de orde. Verschillende scenario's voor het doortrekken van de tram werden onderzocht. Zo was er sprake een doortrekking van de tram tot Veurne. Hierbij zou de eindhalte zich bevinden aan het station Koksijde. Aansluiting op een trein richting Duinkerke is dan mogelijk in het station.

Een tweede mogelijkheid bestaat erin de tram door te trekken naar Diksmuide. In dit station kan wederom verbinding worden gezocht met Duinkerke.

2.2.5 / Fietsroutenetwerk

2.2.5.1 / BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK

STATUUT	Beleidsdocument. Basis voor subsidies fietsinfrastructuur. Er kan gemotiveerd van afgeweken worden.
----------------	---



Het Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk is een programma dat door Vlaanderen in samenwerking met de provincies werd opgestart. Het heeft tot doel een concept van fietsroutenetwerk op te stellen. In dit concept worden de belangrijkste gemeentelijke/stedelijke kernen en attractiepolen met elkaar verbonden. Het gaat om een functioneel routenetwerk omdat het betrekking heeft op de zogenaamde 'functionele' verplaatsingen (werken, onderwijs volgen, winkelen...) en niet op het fietsen als ontspanning.

Op het grondgebied van De Panne zijn geen hoofdroutes gelegen. Wel zijn enkele wegen geselecteerd als functionele fietsroutes, en dus onderdeel van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

Het betreft:

- N34: Duinkerkelaan – Nieuwpoortlaan
- N34: Kerkstraat – De Pannelaan - Stationstraat
- N39: Dijk - Duinkerkekeiweg
- E. d' Arripelaan – L. Maskenslaan
- Westhoeklaan
- Duinhoekstraat
- Duinenstraat
- Adinkerkelaan
- Veurnestraat
- Veurnekeiweg

2.2.5.2 / RECREATIEF FIETSROUTENETWERK

De provincie werkt ook aan recreatieve fietsroutes. Westtoer werkt aan continue verbetering en uitbreiding van het aanbod, onder meer via het knooppuntennetwerk. Daarnaast lopen ook andere recreatieve fietsroutes over het grondgebied.

Knooppuntennetwerk

Op het grondgebied van De Panne situeert zich het eerste knooppunt van het knooppuntennetwerk Westtoer. Dit punt is gelegen op het kruispunt van de Stationsstraat met de Dorpstraat - Noordhoekstraat.



Figuur 7: Knooppuntennetwerk

Cobergherfietsroute

De Cobergherfietsroute flirt met de Franse grens. Je vertrekt wel vanuit Adinkerke maar je fietst meteen door naar het Franse Hondskoote. Op dit fietstraject staan de Moeren centraal. Dat is een 3.000 ha groot landbouwgebied met rechthoekige kavels en loodrechte grachten. Vroeger was hier een groot binnenmeer maar dat werd in de 17de eeuw drooggelegd door Wenzel Cobergher. Je fietst terug naar je startpunt langs het Frans-Vlaamse Houtland en de binnenduinen van Ghyvelde en Cabour.

Kustfietsroute

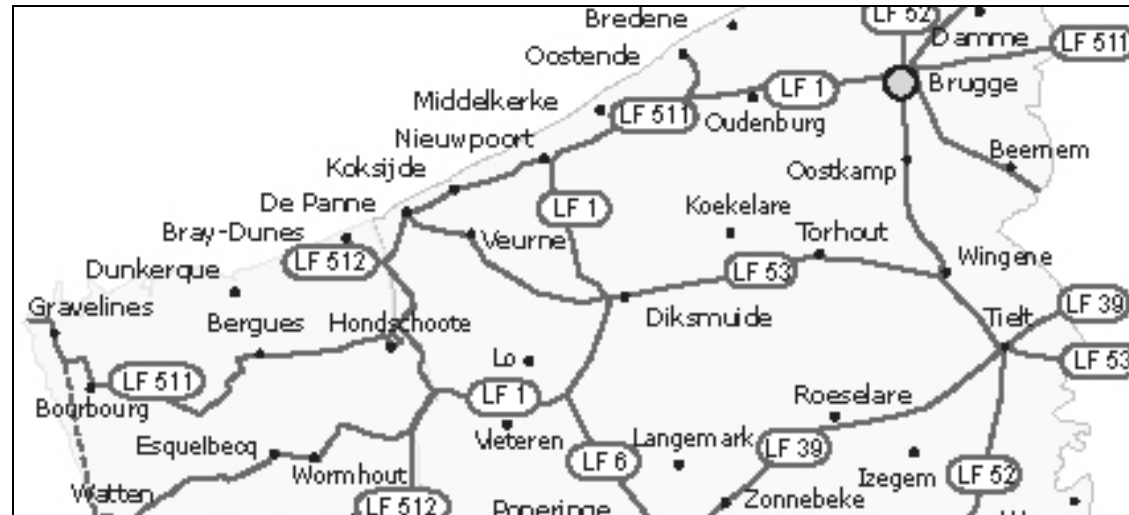
De kustfietsroute is een **nieuwe recreatieve fietsas** tussen De Panne en Knokke-Heist. Ze vormt een veilige en attractieve verbinding tussen de badsteden en loopt parallel met de kustlijn. De 86 km lange route laat je een heel gevarieerd kustlandschap zien. Je fietst langs duinen, polders, zeedijken, havens en maritieme bezienswaardigheden.



Figuur 8: Kustfietsroute

Internationale LF1, Noordzeeroute

De route volgt in hoofdzaak de kustlijn tussen Den Haag en Boulogne sur Mer. Rustige binnenwegen en vrijliggende fietspaden leiden je door schilderachtige stadjes, badplaatsen en oude vissersdorpen. De Noordzeeroute start in de Hollandse duinen en voert je door de Zeeuwse delta, de Vlaamse polders, langs het Franse houtland, over de heuvels van Artesië tot aan de witte krijtkust van le Boulonnais.



Figuur 9: Internationale LF, Noordzeeroute

2.2.6 / Synthese planningscontext

In het Provinciaal Structuurplan West-Vlaanderen is de K. Baan N34 geselecteerd als een secundaire weg type II, vanaf de toegang tot Plopsaland (centraal gelegen in de doortocht van Adinkerke) tot De Panne. De N35 heeft enkel het statuut van een lokale verbindingsweg. In het Actieplan voor de Koninklijke Baan, waarvan de provincie eveneens opdrachtgever was, werd de categorisering van de N34 en de N35 herzien. Omwille van de verkeersleefbaarheidsproblematiek in de doortocht van Adinkerke werd de selectie van primaire weg beperkt tot de aansluiting met de N39. Om de verkeersdruk te spreiden werd ook voorgesteld de N35 op te waarderen tot secundaire weg type I. Dit sluit ook aan bij de visie van het gemeentelijk structuurplan en het mobiliteitsplan, die de N35 als een belangrijke ontsluitingsas ziet voor De Panne. Om de verkeersleefbaarheid in de doortocht van Adinkerke te verbeteren werden in de doorstromingsstudie van De Lijn (2004) drie scenario's onderzocht (tunnel onder spoorweg, oostelijke omleiding, westelijke omleiding). Deze drie scenario's werden later hernomen en verder uitgewerkt in de doorstromingsstudie van het Vlaams Gewest. Op basis van het H/B-onderzoek, de bijkomende verkeerstellingen, en vooral de berekening van de mobiliteitseffecten van de verdere uitbreiding van Plopsaland, bleek dat de aanleg van een oostelijke omleidingsweg een structurele oplossing biedt voor de leefbaarheid van Adinkerke, op voorwaarde dat er ook een herstructurering komt van het terrein van Plopsaland. Het verplaatsen van de parking naar de oostelijke omleidingsweg biedt de mogelijkheid de vrijgekomen ruimte in te nemen voor de uitbreiding van het park. Ook de gemeentelijke loods zou dan als technische loods voor Plopsaland kunnen fungeren. Dit alles maakt dat er geen uitbreiding komt in westelijke richting, zodat de tussenruimte tussen kanaal en Duinhoekstraat gevrijwaard kan blijven. Indien wordt geopteerd voor een lokale omleidingsweg, dan sluit een oostelijke omleidingsweg het best aan bij de gewenste ruimtelijke structuur van Adinkerke. In het GRS wordt de oost-westgeoriënteerde ruimtelijke band versterkt. Op korte termijn wordt er werk van gemaakt de N34 tussen E40 en N39 op te waarderen als primaire weg door het verbreden van de weg tot een volwaardige 2x2-rijweg met veilige invoegstroken.

Wat het openbaar vervoer betreft, voorziet het toekomstplan van De Lijn de doortrekking van de tram richting Veurne, en in een latere fase richting Duinkerke, parallel met de spoorweg. In de studie Stedelijke Locaties Westhoek in opdracht voor de WVI werd door VECTRIS voorgesteld de tram niet enkel door te trekken tot Veurne - huidig station Koksijde -, maar de tram te verlengen tot in het station van Veurne zodat een betere overstap ontstaat tussen trein en tram, en de bediening van Veurne als kleinstedelijk gebied wordt versterkt. Een eventuele doortrekking van de kusttram naar Frankrijk zou dan ook via De Panne kunnen gebeuren.

In de inventaris van de verschillende plannen die uitspraken doen rond het 'recreatief' fietsnetwerk valt op dat het netwerk vooral noord-zuidgericht is, met als doel de kuststrook beter te verbinden met het hinterland (kust – duinengordel - Moeren). Toch stellen we vast dat er onder meer in Adinkerke ook heel wat activiteiten zijn die eerder oost-westgeoriënteerd zijn (De Drie Vijvers). Ook zijn er verschillende oost-westgeoriënteerde lijninfrastructuren die een structurele drager zouden kunnen zijn van een bovenlokaal fietsnetwerk (fietsroutes langs spoorweg, route langs kanaal, oost-westgeoriënteerde landbouwwegen). Plannen voor een eventuele omleidingsweg dienen hier mee rekening te houden bij het kruisen van deze routes.

3 / GESELECTEERDE THEMA'S

3.1 / THEMA 1: VERKEERSAFWIKKELING ROND ADINKERKE

3.1.1 / 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 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 te kunnen opvangen. Door deze toch wel 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 kortetermijnoplossing 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 tussenruimte 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.

3.1.2 / Doelstelling

In het kader van het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan dient verdere aandacht geschonken worden aan deze ontsluitingsproblematiek. Bovendien wensen we de resultaten uit de doorstromingsstudie mee te integreren in het mobiliteitsplan. Ook de interne ontsluiting en circulatie van Adinkerke zal verder onderzocht worden. Hierbij zal eveneens rekening gehouden worden met de ontwikkeling van het woonuitbreidingsgebied, de verschillende recreatieve domeinen in en rond de kern van Adinkerke en dient aandacht te gaan naar de ontsluiting van de stationsomgeving en de Park-and-Rideparking.

Daarnaast wensen we na te gaan wat het mobiliteitsprofiel is van het woonuitbreidingsgebied en na te gaan hoe dit zal ontsloten worden door de verschillende modi.

De verkeersstructuurschets die werd opgemaakt in het kader van de doorstromingsstudie, met aanleg van omleidingsweg, zal worden doorvertaald op lokaal niveau met aanduiding van de gewenste snelheidsregimes, snelheidsremmende maatregelen, parkeren, fietsvoorzieningen, inrichten straten.

3.1.3 / Verbredings- en verdiepingsmatrix

DOELSTELLINGEN	WERKDOMEINEN		
	A: Ruimtelijke ontwikkelingen	B: Verkeersnetwerken	C: Flankerende maatregelen
1. Verkeersveiligheid	Streven naar een kindvriendelijk netwerk tussen de verschillende attractiepolen in de gemeente.	Verbeteren verkeersveiligheid bij het afrijden van de autosnelweg.	Handhaving snelheid
2. Bereikbaarheid	Ruimtelijke projecten – Plopsaland & randfaciliteiten – Woonuitbreidingsgebied – Zwartten hoek – De drie vijvers – Waterput – Andere recreatieve functies – Tuincentrum – Mogelijke jachthaven	Verkeersafwikkeling rond Adinkerke voor stappers, trappers, openbaar vervoer en personenwagens	– Campagnes rond het stimuleren van duurzame verplaatsingen – Parkeren en parkeerbeleid – Streven naar een goede bewegwijzering om bezoekers zo snel mogelijk op hun bestemming te krijgen.
3. Leefbaarheid		Kern Adinkerke	
4. Toegankelijkheid	– Stationsomgeving – Randparkings		
5. Milieu		Onderzoek naar impact nieuwe omleidingsweg Bij opmaak ontsluitingsconcept tussenruimte moet rekening gehouden worden met het Duinendecreet.	

3.1.4 / Relatietabel en taakstelling

Thema: Verkeersafwikkeling rond Adinkerke	
Relatie met ander thema	Taakstelling
1A: Kindvriendelijke netwerken	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.
1B: Verbeteren verkeersveiligheid	Het verbeteren van de aansluiting van de N34 met de E40 moet er voor zorgen dat er een veilige aansluiting gebeurt.
2A: Ruimtelijke projecten	Uit verschillende studies is gebleken dat de verkeersdruk rond Adinkerke zal toenemen (onder meer door Plopsaland, het aansnijden van woonuitbreidingsgebieden, eventuele plannen rond een camping in de buurt van Plopsaland)... Daarnaast staan echter ook nog verschillende ruimtelijke projecten op touw aan de westzijde van Adinkerke (Zwarten hoek, De Drie Vijvers, de aanleg van een tuincentrum). Een belangrijke taakstelling voor het mobiliteitsplan bestaat erin een multimodale ontsluiting te voorzien van de kern van Adinkerke.
4A: Stationsomgeving & Randparkings	Er dient gezocht te worden naar goede verbindingen tussen het station en Plopsaland, de mogelijke nieuwe parking en Plopsaland, en een eventuele camping en Plopsaland. Deze verbindingen dienen bovendien uitgerust te zijn met de nodige infrastructuur en ook gebruikt kunnen worden door mindervaliden. Hierbij is het niet enkel de omgeving van Plopsaland die van belang is, maar ook de randparkings elders binnen Adinkerke moeten ook goed toegankelijk zijn voor alle doelgroepen. Bij de verkeersafwikkeling rond Adinkerke is ook de ontsluiting van de stationsomgeving een belangrijk topic.
1C: Snelheidsregimes, snelheidsremmende maatregelen	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 Zwarten Hoek, Waterput...), maar kan ook de veiligheid in de woonkern van Adinkerke verbeterd worden. Via handhaving zal dit snelheidsplan worden opgevolgd
2C: Multimodale ontsluiting toeristisch verkeer (badstad, recreatieve domeinen en Plopsaland)	Door het voeren van campagnes omtrent multimodale ontsluiting van De Panne als badstad (en Plopsaland) kunnen de problemen op de ontsluitingswegen ook verholpen worden. Er zal dus een actieprogramma opgesteld worden voor het bekomen van een gunstigere modal split bij grote verkeersaantrekkende functies.
2C: Parkeren & parkeerbeleid	Het voeren van een adequaat parkeerbeleid en het situeren van randparkings op strategische plaatsen kan ook de verkeersafwikkelingen in het centrum van Adinkerke ten goede komen. Het parkeerbeleid zal bijgevolg moeten worden afgestemd op de gewenste doortocht door Adinkerke.
2C: 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.

3.1.5 / Onderzoeksopzet

3.1.5.1 / DOELSTELLINGEN

- Verkeersveiligheid: Het verbeteren van de verkeersveiligheid op de doortocht rond Adinkerke en vanuit de verkeersafwikkeling E40. Daarnaast kunnen we ook de verkeersveiligheid verhogen door een adequate wegcategorisering en invulling van de wegen die door recreatieve gebieden lopen.
- Bereikbaarheid: We willen de verschillende woonprojecten en recreatieve projecten op een vlotte manier bereikbaar maken voor zowel autobestuurders, fietsers als openbaar vervoergebruikers. Hierbij mogen geen conflicten optreden tussen de verschillende vervoermodi.
- Leefbaarheid: Verbeteren leefbaarheid in doortocht van Adinkerke.
- Toegankelijkheid: Toegankelijkheid van de verschillende woon- en recreatieve projecten verzekeren na wijziging doortocht Adinkerke.
- Streetcanyon-effect tegengaan in de doortocht van Adinkerke.

3.1.5.2 / ONDERZOEKSVRAGEN

- Wat zijn de intensiteiten op de ontsluitingswegen veroorzaakt door verschillende toeristische projecten zoals Plopsaland, Zwarten 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 genomen worden op het wegennet om een vlotte doorstroming te bewerkstellen?
- 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 vervoersmodi?

3.1.5.3 / AANWEZIGE GEGEVENS

- Resultaten doorstromingsstudie N34
- Recente groeicijfers van Plopsaland
- Verschillende RUPs en BPA's

3.1.5.4 / BIJKOMENDE ONDERZOEKEN

- 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.
- Tot slot zullen ook de maatregelen uit de verschillende doorstromingsstudies worden meegenomen. Onder meer het voorstel om de N34 tussen rotonde N39 en E40 te verbreden tot een 2x2 om het verkeer van Frankrijk en het Vlaamse hinterland beter te laten invoegen.

3.2 / THEMA 2: PARKEERBELEID IN DE PANNE

3.2.1 / Probleemstelling

Naar aanleiding van de doorstromingsstudie voor de N34 werd in het centrum van de gemeente De Panne tijdens de maand augustus een uitvoering parkeeronderzoek uitgevoerd. Door het ontbreken van een gedifferentieerd parkeerbeleid maakt dat er vandaag een zeer grote parkeerdruk en 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.

3.2.2 / Doelstelling

Er wordt gestreefd naar een geïntegreerd parkeerbeleid dat verder gaat dan het aanduiden van randparkings en een parkeerroute. Ook betalend parkeren, blauwe zones, beleidsmaatregelen om de parkeerdruk te doen afnemen en langparkeren van bezoekers tegen te gaan zullen uitgewerkt worden waar mogelijk. Maar ook voor de inwoners van De Panne zelf dienen oplossingen gezocht te worden voor het tekort aan parkeerplaatsen in sommige van de woonstraten.

3.2.3 / Verbredings- en verdiepingsmatrix

DOELSTELLINGEN	WERKDOMEINEN		
	A: Ruimtelijke ontwikkelingen	B: Verkeersnetwerken	C: Flankerende maatregelen
1. Verkeersveiligheid			
2. Bereikbaarheid	– Kust – Afstemming parkeren met strategische ruimtelijke projecten (b.v. woonuitbreiding, recreatieve projecten...) – Ruimtelijk onderzoek naar mogelijke randparkings, b.v. terrein KTA	– Parkeerbeleid – Randparkings & parkeerroute	(Dynamische) bewegwijzering voor het aanrijden en wegrijden van de verschillende parkings.
3. Leefbaarheid	– Bewonersparkeren in woonwijken	Minder zoekverkeer in het centrum van de Panne	Beleidsmaatregelen om de parkeerdruk te verlagen: – Betalend parkeren – Blauwe zone – Bewonerskaarten – ... Informatiefolders met aanduiding van de parkings en de routes.
4. Toegankelijkheid		Goede integrale loopwegen van en naar de parkings.	
5. Milieu		Minder zoekverkeer betekent ook minder uitstoot.	

3.2.4 / Relatietabel en taakstelling

Thema: Parkeerbeleid	
Relatie met ander thema	Taakstelling
2A: Kust	Om De Panne, en de Westkust in het algemeen, bereikbaar te houden dient een gedifferentieerd parkeerbeleid te worden uitgewerkt, vertrekkend vanuit P+R parkings, randparkings rond de kernen.
2A: Afstemming parkeren ruimtelijke projecten (b.v. woonuitbreidingsgebied...)	Het voorzien van de nodige parkeerplaatsen dient op een duurzame manier te gebeuren. Doordat de parkeerinfrastructuur slechts tijdens de piekperioden wordt gebruikt, dient ernaar te worden gestreefd de parkeerinfrastructuur zo efficiënt mogelijk te gebruiken op een multifunctionele manier. De randparkings kunnen ook worden gekoppeld aan stedenbouwkundige projecten.
3A: Bewonersparkeren in woonwijken	Er dient een visie ontwikkeld te worden voor de hoge parkeerdruk in enkele woonwijken (b.v. de Zeelaan). Deze problemen worden voornamelijk veroorzaakt door het tekort aan parkeerplaatsen voor de bewoners zelf. Er dienen alternatieve plaatsen gezocht te worden binnen een acceptabele wandelafstand.
2B: Randparkings & parkeerroute	In de doorstromingsstudie van de N34 werd reeds een parkeerplan opgesteld met randparkings en een parkeerroute. Dit plan zal mee opgenomen moeten worden in het mobiliteitsplan.
3B: Minder zoekverkeer in het centrum van de Panne	Een adequaat parkeerbeleid vermindert het zoekverkeer en zorgt voor een betere verkeersleefbaarheid in de wijken.
4B: Goede integrale loopwegen van en naar de parkings.	Er dienen integrale loopwegen voorzien te worden van en naar de parkings en naar en van de verschillende functies en de woonwijken.
5B: Minder zoekverkeer betekent ook minder uitstoot.	Minder zoekverkeer betekent uiteraard minder uitstoot. Dit wordt nagestreefd als doelstelling maar hier dienen naast de reeds genomen maatregelen geen bijkomende taakstellingen voor te worden opgesteld.
2C: (Dynamische) bewegwijzering voor het aanrijden en wegrijden van de verschillende parkings	Om de parkings vlot toegankelijk te maken zal gewerkt worden met een dynamisch bewegwijzeringsysteem dat het mogelijk maakt zowel via de N34 als via de N35 deze randparkings te bereiken vanaf het hogerliggende netwerk.
3C: Informatiefolders met aanduiding van de parkings en de routes.	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.
3C: Beleidsmaatregelen om de parkeerdruk te verlagen	Het is van belang adequate beleidsmaatregelen te nemen om tot een geïntegreerd parkeerbeleid te komen. Er zal bijgevolg nagegaan worden welke parkeerregimes waar kunnen worden toegepast (b.v. betalend parkeren, blauwe zone...).

3.2.5 / Onderzoeksopzet

3.2.5.1 / DOELSTELLINGEN

- Bereikbaarheid: Bereikbaar maken van De Panne vanuit (rand)parkings die bereikbaar zijn via een dynamische bewegwijzering.
- Leefbaarheid: Het gemakkelijk bereiken van (rand)parkings zal er voor zorgen dat het zoekverkeer en de parkeerdruk afneemt binnen het centrum waardoor de leefbaarheid in de gemeente toeneemt. Daarnaast dient de leefbaarheid in de woonwijken ook verbeterd te worden door het uitwerken van een nieuwe visie rond bewonersparkeren.
- Toegankelijkheid: Alle strategische projecten dienen via integrale looproutes toegankelijk te zijn vanuit de randparkings.
- Milieu: Door het beperken van zoekverkeer kan ook de doelstelling bekomen worden om minder uitstoot te veroorzaken.

3.2.5.2 / 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?

3.2.5.3 / AANWEZIGE GEGEVENS

- Parkeerplan opgesteld in kader van doorstromingsstudie; Het huidige parkeerbeleid van gemeente De Panne; Parkeeronderzoeken uitgevoerd in het kader van de N34. Haalbaarheidsstudie rond dynamische bewegwijzering
- 3.2.5.4 / BIJKOMENDE ONDERZOEKEN
- Opmaak van een gedifferentieerd parkeerbeleidsplan met aandacht voor een beter gebruik van de P+R in Adinkerke.
- Aan de hand van een ontwerpend onderzoek wordt ook de mogelijkheid van een bijkomende randparking onderzocht, 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).

3.3 / THEMA 3: CIRCULATIE IN CENTRUM DE PANNE

3.3.1 / 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 P. Albertlaan – A. Decoussemaekerstraat. 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.

3.3.2 / Doelstelling

Er zal een nieuwe verkeerscirculatieplan worden opgemaakt voor het centrum van De Panne, met bijzondere aandacht voor het nemen van maatregelen tegen het sluipverkeer in de P. Albertlaan – A. Decoussemaekerstraat. In het kader van het mobiliteitsplan zullen dit maal alle centrumstraten mee worden opgenomen in het circulatieplan. Daarnaast wordt ook een afstemming nagestreefd met het parkeerplan. Zowel de bewegwijzering naar de verschillende randparkings als het hogerliggende netwerk zullen we trachten te realiseren via een dynamische bewegwijzering.

3.3.3 / Verbredings- en verdiepingsmatrix

DOELSTELLINGEN	WERKDOMEINEN		
	A: Ruimtelijke ontwikkelingen	B: Verkeersnetwerken	C: Flankerende maatregelen
1. Verkeersveiligheid		Doorgaand verkeer weren in woonstraten	– Snelheidsregimes, snelheidswerende maatregelen – Wegenprofiel van straten die van functie veranderen.
2. Bereikbaarheid	Circulatieplan koppelen aan ontsluiting randparkings	– Parkeerplan – Wegencategorisering: diffuse ontsluiting N34, N35 gekoppeld aan parkeerplan – Doorstroming openbaar vervoer	Dynamische bewegwijzering, selectieve toegankelijkheid via beweegbare paaltjes?
3. Leefbaarheid		– Circulatie in het centrum De Panne – Doorstroming openbaar vervoer	Maatregelen tegen sluipverkeer
4. Toegankelijkheid		Toegankelijkheid voor andere weggebruikers ten goede.	
5. Milieu		Minder zoekverkeer betekent ook minder uitstoot.	

3.3.4 / Relatietabel en taakstelling

Thema: Circulatie in centrum De Panne	
Relatie met ander thema	Taakstelling
2A: Nieuwe woonprojecten	Bij de uitbouw van het parkeerplan dient ook een goede verkeerscirculatie te worden voorzien
1B: Doorgaand verkeer weren	Het mobiliteitsplan streeft ernaar het doorgaand verkeer in de woonstraten te beperken door het nemen van circulatiemaatregelen.
2B: Parkeerplan	Het circulatieplan kan best zo opgebouwd worden dat de bezoekers afgeleid worden naar de randparkings nog voor ze in het centrum van de gemeente rondrijden.
2B: Wegencategorisering: diffuse ontsluiting N34, N35	Het circulatieplan wordt gekoppeld aan de visie om de N34 en de N35 gelijkwaardig te behandelen en in te zetten in een diffuse ontsluiting van De Panne. Aan deze twee wegen worden best ook de randparkings gekoppeld, zodat het verkeer niet doorheen het centrum moet rijden.
3B: Doorstroming openbaar vervoer	Met het circulatieplan wordt gestreefd naar een oplossing waarbij het autoverkeer en het openbaar vervoer uit elkaar worden gehouden, zodat de doorstroming van het openbaar vervoer niet in het gedrang komt. Indien het niet anders kan, wordt gestreefd naar doorstromingsmaatregelen, bijvoorbeeld middels een vrije tram- en busbaan.
5B: Minder zoekverkeer betekent ook minder uitstoot.	Minder zoekverkeer betekent uiteraard minder uitstoot en verbetert ook de verkeersleefbaarheid in de woonstraten.
1C: Snelheidsregimes, snelheidswerende maatregelen	De snelheidsregimes en snelheidsmaatregelen zullen herbekeken moeten worden wanneer het circulatieplan verandert.
1C: Wegenprofiel van straten die van functie veranderen.	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.
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.
3C: Maatregelen tegen sluipverkeer	Het circulatieplan moet zo worden opgesteld dat sluipverkeer ook geweerd wordt binnen de woongebieden.

3.3.5 / Onderzoeksopzet

3.3.5.1 / DOELSTELLINGEN

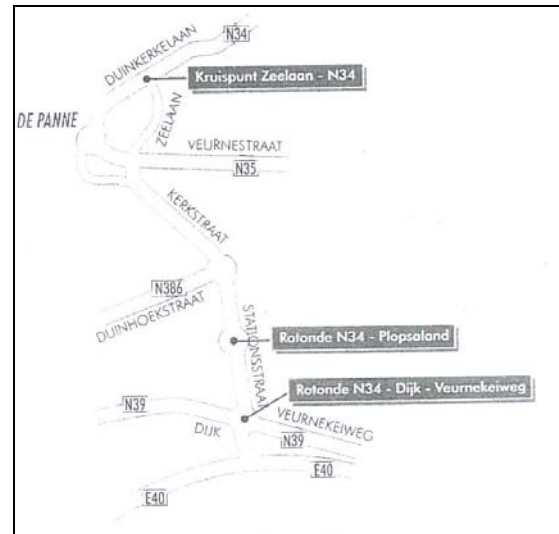
- Verkeersveiligheid: Door adequate snelheidsregimes en snelheidswerende maatregelen wensen we de verkeersveiligheid in het centrum van De Panne te verhogen.
- Bereikbaarheid: Het circulatieplan moet kunnen functioneren tijdens een gewone weekdag buiten het seizoen, zonder grote omweffecten voor de eigen inwoners, maar moet ook de soepelheid hebben om tijdens piekperioden de mogelijkheden van meer autoluwe zones te kunnen afbakenen.
- Verkeersleefbaarheid: We willen tevens de verkeersleefbaarheid in het centrum van de Panne verbeteren door te werken met een adequaat bewegwijzeringsstelsel. Hierdoor kan bij calamiteiten de verkeersdruk worden omgeleid. Hierdoor stijgt niet enkel de leefbaarheid voor autobestuurders, maar ook voor andere weggebruikers en de inwoners van De Panne. Mogelijkheden onderzoeken van selectieve toegankelijkheid van woonwijken, centrumgebied?

3.3.5.1 / ONDERZOEKSVRAGEN

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

3.3.5.2 / AANWEZIGE GEGEVENS

- Circulatieplan opgesteld in kader van de studie N34.
- Bestaande verkeerstellingen



3.3.5.3 / BIJKOMENDE ONDERZOEKEN

- 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 ontwerp onderzoek. Afstemming met parkeerplan noodzakelijk: in het bijzonder zullen we de rol van de P. Albertlaan in de verkeerscirculatie onderzoeken.

3.4 / THEMA 4: SLUIPVERKEER / PROBLEMATIEK LANDBOUWWEGEN

3.4.1 / Probleemstelling

Er doet zich een probleem voor met sluipverkeer in de P. Albertlaan – A. Decoussemaekerstraat. 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? Ook in Adinkerke doen zich problemen voor in verband met sluipverkeer. De gemeente wenst deze sluipverkeerproblematiek aan te pakken in afwachting van de omleidingsweg rond haar grondgebied.

De gemeente vraagt daarnaast ook aandacht voor de problematiek van het sluipverkeer op de landbouwwegen. 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. .

3.4.2 / Doelstelling

De aard van het doorgaand verkeer binnen de bebouwde omgeving zal moeten onderzocht worden op de desbetreffende assen, zodat kan worden nagegaan of het effectief sluipverkeer is, of we hier te maken hebben met zoekverkeer. Indien het gaat om zoekverkeer, zal dit thema in samenhang met het parkeerbeleid moeten aangepakt worden. Indien het toch gaat om sluipverkeer, zullen maatregelen genomen moeten worden die kaderen binnen het circulatieplan van de gemeente. Dit thema zal dus nauw in verband moeten gebracht worden met de voorgaande thema's.

Verder dient het sluipverkeer op de landbouwwegen geweerd te worden. Dit zorgt immers voor onveilige situaties voor de verschillende gebruikers van deze wegen (landbouwers, fietsers, wandelaars, ruiters...). Wanneer deze landbouwwegen een functie toegekend krijgen, kunnen maatregelen genomen worden om het verkeer dat niet thuishoort op deze wegen te weren.

3.4.3 / Verbredings- en verdiepingsmatrix

DOELSTELLINGEN	WERKDOMEINEN		
	A: Ruimtelijke ontwikkelingen	B: Verkeersnetwerken	C: Flankerende maatregelen
1. Verkeersveiligheid		Verhogen verkeersveiligheid binnen de woonkernen en op landbouwwegen	
2. Bereikbaarheid	– Landbouw – Woongebieden – Toeristische attractiepolen	– Verkeerscirculatieplan en – ontwikkelingsplan – Selectieve bereikbaarheid van landbouwwegen	
3. Leefbaarheid		Sluipverkeer	Flankerende maatregelen om sluipverkeer te weren
4. Toegankelijkheid			
5. Milieu		Geluidsoverlast in stille landbouwgebieden	

3.4.4 / Relatietabel en taakstelling

Thema: Sluipverkeer	
Relatie met ander thema	Taakstelling
2A: Bereikbaarheid landbouw	Bij het uitwerken van maatregelen tegen sluipverkeer op de landbouwwegen moet er rekening mee worden gehouden dat de akkervelden in deze zones bereikbaar moeten blijven voor het gemotoriseerd landbouwverkeer.
2A: Woongebieden	Hoewel maatregelen genomen zullen worden om sluipverkeer in woonstraten tegen te gaan, dienen deze woonstraten nog bereikbaar te blijven voor de inwoners, zonder dat hier overlast veroorzaakt wordt in de wijken zelf.
1B: Verhogen verkeersveiligheid binnen doortochten	Door het weren van sluipverkeer zal de verkeersveiligheid op straten waar momenteel sluipverkeer rijdt verbeteren.
2B: Verkeerscirculatieplan en -afwikkelingsplan	Bij het opstellen van het verkeerscirculatieplan en -afwikkelingsplan dient men ook de nodige aandacht te hebben om sluipverkeer te voorkomen in het centrum en omliggende woonwijken.
2B: Selectieve bereikbaarheid van landbouwwegen	De landbouwwegen moeten bereikbaar blijven voor verschillende doelgroepen: (recreatief) fietsverkeer en landbouwvoertuigen. Daarnaast dient de bereikbaarheid voor personenwagens toch ingeperkt te worden.
3C: Flankerende maatregelen om sluipverkeer te weren.	

3.4.5 / Onderzoeksopzet

3.4.5.1 / DOELSTELLINGEN

- Verkeersveiligheid: De verkeersleefbaarheid zal verhoogt kunnen worden door sluijverkeer te weren binnen de woonkernen en de landbouwwegen.
- Bereikbaarheid: Alle functies dienen voor iedereen bereikbaar te blijven, ook na het invoeren van maatregelen tegen sluijverkeer. Bovendien kan een betere bereikbaarheid van enkele projecten ook zorgen dat er minder nood is aan het sluijprijden.
- Leefbaarheid: De leefbaarheid in de kernen, woongebieden en landbouwwegen verbeteren door het weren van sluijverkeer.

3.4.5.2 / 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 sluijverkeer, hoe groot is het aandeel op de as P. 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?

3.4.5.3 / AANWEZIGE GEGEVENS

Geen aanwezig gegevens.

3.4.5.4 / BIJKOMENDE ONDERZOEKEN

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

TIMING

TIMING	VERKENNINGSNOTA	WERKGROEP	<i>GBC</i>	PAC	INSPRAAK/INFOAVOND
2 maand	Beschrijving gewijzigde planningscontext	Startvergadering met werkgroep, uitwisseling van gegevens i.v.m. planningscontext	Startvergadering GBC		
	Onderzoeksopzet	Bespreking tussentijds rapport			
	Verkenningsnota	Toelichting verkenningsnota	Toelichting verkenningsnota	Toelichting voor PAC	
TIMING	UITWERKINGSNOTA	WERKGROEP	<i>GBC</i>	PAC	
4 maand	Onderzoek	Bespreking resultaten onderzoek	Start fase 2		
	Uitwerking thema's	Bespreking scenario's en resultaten uitwerking thema's			
	Uitwerkingsnota	Toelichting uitwerkingsnota	Toelichting uitwerkingsnota	Toelichting voor PAC	Inspraak- of infoavond
TIMING	FASE III: BELEIDSPLAN	WERKGROEP	<i>GBC</i>	PAC	
	Evaluatie relatieschema	Bespreking resultaten evaluatie relatieschema	Start fase 3		
3 maand	Actieplan: prioriteiten en meerjarenprogramma	Voorbereiding actieplan het actieplan wordt op voorhand opgestuurd	Bespreking actieplan		
	Opmaak ontwerp beleidsplan	Bespreking ontwerp beleidsplan (2x)			
	Definitief Beleidsplan	Toelichting definitief beleidsplan	Bespreking beleidsplan	Conformverklaring beleidsplan februari 2010	
	Voorstel beleidsplan naar gemeenteraad		Toelichting beleidsplan voor gemeenteraad en college		

BIJLAGEN

Verslagen GBC / PAC