



BETERE MOBILITEIT IN TEKEN VAN DE ZWAKKE WEGGEBRUIKER

GEMEENTERAAD 05/06/2023 VERKEERSVEILIGHEIDSPAN



1. DOELSTELLING	5
a. Beleidsdoelstelling	5
b. Doelstellingen van hogere overheden	5
c. Bewustzijn van de burger	6
d. Timing	6
e. Budget, subsidiekanalen	6
f. Raamcontracten, bestaande kanalen	6
g. Consultatietraject	6
h. Participatie	6
2. MAATREGELEN	8
a. 0-meting	8
b. Reglementeringen	9
- Van 50 naar 30 binnen de woonkernen	9
- Weloverwogen fietsstraten	9
- Strenger toezien op verkeer + 3,5t	9
- Woonerven	10
- Handhaving	10
c. Infrastructuur	16
- Leesbaarheid in het straatbeeld	16
• Gebruik kleuren	16
• Thermoplasten	16
• Fietssuggestiestroken	17
• Bebording	17

- De zwakke weggebruiker staat centraal bij eigen openbare werken.....	18
- Kleine infrastructurele ingrepen op het openbaar domein.....	19
• knippen.....	19
• kruispunt Adinkerkelaan – Kerkstraat (als voorbeeld).....	19
• Doorsteken naar Duinkerkekeiweg (als voorbeeld).....	20
- Inrichtingsplannen op gemeentelijke wegen.....	21
• Waterplein Adinkerke.....	21
• Fietsverbinding aan de Langgeleedstraat, verbinding met stationsbuurt.....	22
• Fietsverbinding aan de spoorbundel.....	23
• Fietsverbinding via het spoor tussen Kindervreugde en Duinhoekstraat.....	24
• Fietsverbinding tussen de stationsbuurt en Veurne langs het spoor.....	24
• Fietsverbinding in de BuurtTuin Groene Corridor.....	24
• Aanpassing trambedding Westhoeklaan.....	26
- Slimme groene fietsverbindingen.....	27
• Slimme groene fietsverbinding St-Idesbald – centrum De Panne.....	29
• Slimme groene fietsverbinding Olmendreef.....	30
• Slimme groene fietsverbinding Ezelpad.....	31
• Slimme groene fietsverbinding Artiestenpad.....	32
• Slimme groene fietsverbinding Groene Biezenlaan – Duinhoekstraat.....	33
• Slimme groene fietsverbinding Watertoren – Duinhoekstraat.....	33
- Inrichtingsplannen op gewestwegen.....	34
• N35.....	34
• N386.....	35
• N34.....	36
• De omleidingsweg.....	37
d. openbaar vervoer.....	38
e. Conformereren parkeerplaatsen.....	39
f. Conformereren oversteekplaatsen.....	40
g. parkeren van fietsen.....	41
3. CAMPAGNE.....	44

VERKEERSVEILIGHEIDSPAN

1. DOELSTELLING

a. Beleidsdoelstelling

Het verkeersveiligheidsplan is de uitvoering van de beleidsdoelstelling “Betere mobiliteit in teken van de zwakke weggebruiker”:

Een geheel van kleine infrastructurele maatregelen op ons grondgebied moet een veiliger en comfortabeler fiets- en wandelverkeer opleveren. Een globaal plan hiertoe zal worden opgemaakt.

Deze beleidsdoelstelling werd verfijnd en wordt met het verkeersveiligheidsplan in uitvoering gebracht.

Het verkeersveiligheidsplan is een bundeling van maatregelen die door het lokaal bestuur worden genomen, voornamelijk op gemeentewegen. Een lokaal bestuur beschikt over een relatief grote bewegingsvrijheid voor de realisatie van het gewenste straatbeeld. Voor de maatregelen op gewestwegen zijn we afhankelijk van het Vlaams Gewest.

De doelstelling is duidelijk: meer en veiliger op de fiets en te voet, minder met de auto.

De duidelijke ambitie is om tegen 2025 25% meer fietsbewegingen te realiseren.

De Panne scoort niet goed op vlak van fietsveiligheid. Het verkeersveiligheidsplan moet daar verandering in brengen.

b. Doelstellingen van hogere overheden

De Vlaamse en provinciale overheden stellen de zwakke weggebruiker centraal in het verkeer. Er worden bijzondere budgetten vrijgemaakt voor de aanleg van fietspaden. Vlaanderen is het laatste decennium aan een ware inhaalbeweging bezig. Een veel gehanteerde principe is het STOP principe. Het STOP-principe wordt gehanteerd bij de ontwikkeling van mobiliteitsbeleid, waarbij de voorkeur wordt gegeven aan Stappen, Trappen (fietsen), Openbaar vervoer en ten slotte Personenwagens. Het principe is een belangrijke leidraad voor het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen, omdat het aantoont dat meer dan de helft van alle verplaatsingen op korte afstand kan worden afgelegd te voet of met de fiets.

Aangezet door Sustainable Development Goals van de Verenigde Naties, de European Green Deal, de burgemeestersconvenanten en tal van andere doelstellingen worden overheden ertoe aangezet om in te zetten op een “andere” en duurzamere mobiliteit. Deze hogere overheden moeten erover waken dat dat zichtbaar wordt in de straten en dat elk beleidsniveau de doelstellingen mee helpt realiseren.

Als lokaal bestuur willen we onze duit in het zakje doen en samen met Vlaamse en provinciale overheden onze verantwoordelijkheid nemen om tot een veiliger verkeer voor de zwakke weggebruiker te komen.

c. Bewustzijn van de burger

De klimaatadaptatie, de stijgende brandstofprijzen, fiscale stimuli ... en het feit dat verkeersslachtoffers niet langer maatschappelijk getolereerd worden, zorgen voor een bijzonder bewustzijn van burgers om anders te gaan bewegen.

De maatschappij is dus anders gemobiliseerd en bereid om een inspanning te doen: de gedragsverandering zit al in ons hoofd maar zie je nog niet op straat, deels omdat de infrastructuur nog te veel in het teken van “Koning Auto” staat.

Het lokaal bestuur moet van die draagkracht, van het momentum profiteren.

d. Timing

Het verkeersveiligheidsplan bestaat zowel uit kleine als uit grote maatregelen. De ene kunnen snel, de andere zullen wat tijd vragen.

Wat snel kan, wordt in een korte periode uitgevoerd. Hierdoor moet ons straatbeeld in één korte beweging duidelijker veranderd zijn. De auto wordt Prins, de fiets wordt Koning.

De aanpassing van het straatbeeld, in één korte beweging, start in oktober 2023.

e. Budget, subsidiekanalen

Voor de uitrol van het verkeersveiligheidsplan voorziet het lokaal bestuur een budget van 400.000 euro. Er zijn bijkomende middelen voorzien uit het project “Transmobil”. Het Kopenhagenplan van de Vlaamse overheid voorziet voor De Panne een maximaal trekkingsrecht van 252.000 euro (2 euro investeren = 1 euro subsidie).

Het Masterplan toegankelijke Haltes voorziet een tussenkomst van 5.000 euro per toegankelijk gemaakte halte voor het openbaar vervoer.

Er zijn tevens subsidies beschikbaar voor het aanbrengen van voorzieningen voor mensen met een visuele beperking aan haltes van het openbaar vervoer.

Ook voor de aanleg van Hoppin-punten zijn subsidies voorzien. (zie verder)

Extra info: de gemeente wilt inzetten op extra hoppin punten waar de bedragen 100% van worden terug betaald en dit op het volledige grondgebied van DPA. terug te vinden bovenaan en onderlijning

f. Raamcontracten, bestaande kanalen

Voor een vlotte realisatie van de aanpassingen van het straatbeeld wordt maximaal gebruik gemaakt van bestaande raamcontracten.

Bestaande raamcontracten zijn die van Westtoer, WVI (transmobil), Trafiroad, PLANTEC, Seru. Door gebruik te maken van raamcontracten wordt administratieve tijd en energie gewonnen.

g. Consultatietraject

De eerste, grote lijnen van het verkeersveiligheidsplan werden ter consultatie voorgesteld aan de gemeentelijke adviesraden:

- adviesraad Senioren
- adviesraad personen met een beperking
- adviesraad jeugd
- adviesraad kinderopvang
- adviesraad sport
- adviesraad lokale economie

De insteken, tips en formele adviezen van de adviesraden werden tijdens het proces verwerkt in het verkeersveiligheidsplan. Het is duidelijk gebleken dat er draagvlak is en een bereidheid tot inspanning van ons allen.

Daarnaast werden de maatregelen die specifiek op de fietser gericht zijn, voorgelegd aan de Fietsersbond en Fietsberaad. Het voorstel tot verkeersveiligheidsplan werden door hen positief onthaald.

Bestaand eigen of extern studiewerk werd geconsulteerd: het Octopusplan, het Schoolrouteplan. Er werd deelgenomen aan seminars, webinars en opleidingen. Ook werden de ongevallenstatistieken als leidraad gebruikt.

Publicaties in kranten werden gescreend.

De grote lijnen van het verkeersveiligheidsplan en de nodige reglementering werden voorgelegd aan de gemeentelijke verkeerscel en de Politiezone Westkust.

Het hele traject werd intensief voorbereid en begeleid door de gemeentelijke mobiliteitsambtenaar Sören Deroo.

Tenslotte wordt er vooral geredeneerd vanuit de terreinkennis die we als lokale gebruikers van onze straten hebben.

h. Participatie

Het ontwerp van het verkeersveiligheidsplan werd aan de inwoner en tweedeverblijver van De Panne worden voorgelegd. De inwoner kon het plan verbeteren, verfijnen. Het participatietraject moet de draagkracht van het verkeersveiligheidsplan bijkomend verhogen.

Er wordt een raad voor verkeersveiligheid opgericht, in de schoot van de verkeerscommissie.

Er wordt een participatietraject opgestart waarbij de inwoner het verkeersveiligheidsplan kan beoordelen en verbeteren.

2. MAATREGELEN

a. 0-meting

De doelstelling is om tegen 2025 25% meer fietsbewegingen te realiseren

Om dit meetbaar te maken wordt een nulmeting verricht tijdens de maand september 2023. Een elektronische teller wordt aangekocht.

Elk jaar in september worden de gegevens gemonitord, gepubliceerd en geëvalueerd. Het systeem van het “straatvinken” kan gebruikt worden.



b.Reglementering

- Van 50 naar 30 binnen de woonkernen

Belangrijkste ingreep in het verkeersveiligheidsplan is **de algemene verlaging van de toegelaten snelheid binnen de woonkernen van 50 naar 30 km/h.**

Het hoeft geen betoog dat de algemene snelheidsverlaging van 50 naar 30 km/h de verkeersveiligheid ten goede zal komen. Ongevallenstatistieken zijn duidelijk: remafstanden zijn korter, het verkeer is rustiger en bij ongevallen is de impact opvallend lager.

In plaats van straten aan te duiden, worden zones aangeduid. Dat vereenvoudigt de spelregels en zorgt voor een pak minder verkeersborden.

Voor een aantal plaatsen op gewestwegen moet het fiat bekomen worden van de Vlaamse wegbeheerder.

- Weloverwogen fietsstraten

Een beperkt aantal straten worden fietsstraten. In een fietsstraat heeft de fietser voorrang op de auto en mag de auto de fiets niet inhalen. De fietsstraten zijn weloverwogen gekozen, de trajecten zijn niet té lang.

Gelet op de algemene snelheidsverlaging van 50 naar 30 km/h zijn bijkomende fietsstraten niet opportuun. Teveel of te lange fietsstraten zijn niet handhaafbaar of zorgen voor wrevel, zowel bij de auto als bij de fiets.

Duidelijke markering en belijning zorgen voor een leesbare straat.

Het lokaal bestuur wenst van enkele stroken op gewestwegen fietsstraten te maken. Hiertoe moeten we het fiat bekomen van de Vlaamse wegbeheerder. Deze stroken zijn belangrijk, want de fietser wordt momenteel weggedrukt door de auto.

Dit is het geval voor de stroken in de Stationsstraat, de Veurnestraat, de Koninklijke Baan en de Duinkerkeleen.

- Strenger toezien op verkeer +3,5t

Er wordt strenger toegezien op tonnagebepalingen in woonwijken.

Daar waar momenteel al een tonnagebepaling geldt maar die onvoldoende wordt nageleefd, worden de regels beter gecommuniceerd (en gehandhaafd).



- Woonerven

Er worden bijkomende woonerven ingevoerd. In een woonerf heeft de zwakke weggebruiker voorrang en is de snelheid beperkt tot 20 km/h. Parkeren gebeurt in parkeervakken. Kinderen kunnen er op straat spelen.

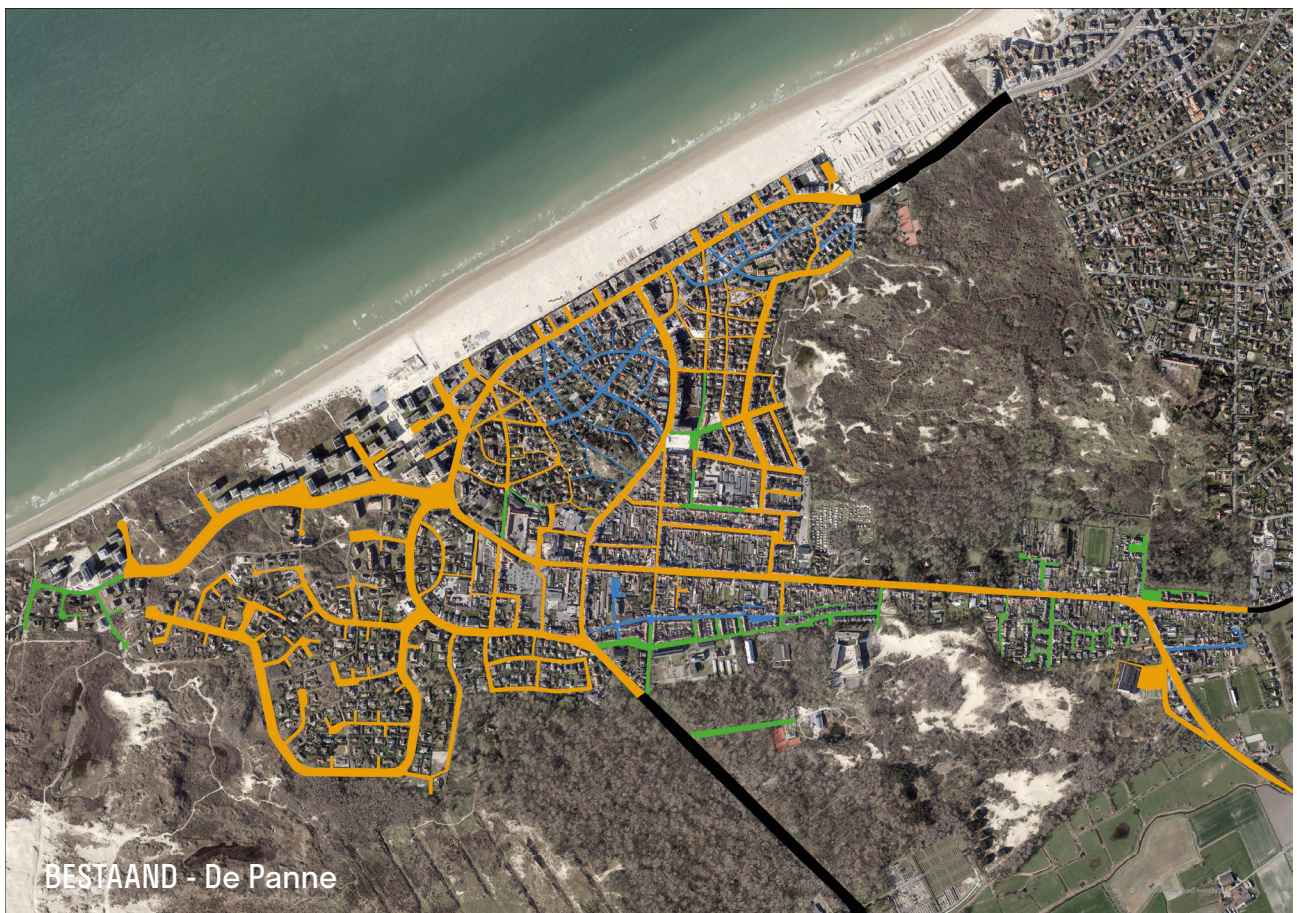
Woonerven kunnen enkel in wijken waar geen doorgaand verkeer (wenselijk) is.

Er worden 3 bestaande woonerven uitgebreid en 8 nieuwe woonerven worden ingevoerd. Nieuwe straten in wijken zonder (wenselijk) doorgaand verkeer worden zoveel waar mogelijk ontworpen als woonerf.

- Handhaving

Een reglement heeft pas zin als het kan worden gehandhaafd. **Dat betekent dat naast sensibiliseren ook controles nodig zullen zijn.** Dit wordt een opdracht voor de lokale politie. De controles kunnen permanent zijn (flitser, anpr, trajectcontroles) of ad hoc. De inkomsten van de boetes komen in een fonds terecht dat zal dienen voor bijkomende gemeentelijke investeringen in de verkeersveiligheid.







Bestaande woonerven - Adinkerke



Bestaande woonerven - De Panne



NIEUW woonerven - Adinkerke



NIEUW woonerven - De Panne



Fietsstraten - Adinkerke



Fietsstraten - De Panne



c. Infrastructuur

- Leesbaarheid in het straatbeeld

Het straatbeeld moet rustig en leesbaar worden.

Wie De Panne binnenrijdt langs de invalswegen moet de boodschap krijgen dat de zwakke weggebruiker bij ons een prominente rol heeft. Dat moet uit het straatbeeld blijken.

- **Gebruik kleuren**

Markeringen die met de **fiets** te maken hebben, krijgen een **rode kleur**.

Markeringen die met de **voetganger** te maken hebben, krijgen een **groene kleur**.

Fietssuggestiestroken volgen de kleuren van de gewestwegen: **oker en rood**.

Markeringen die met **mensen met een beperking** te maken hebben, krijgen een **blauwe kleur**.

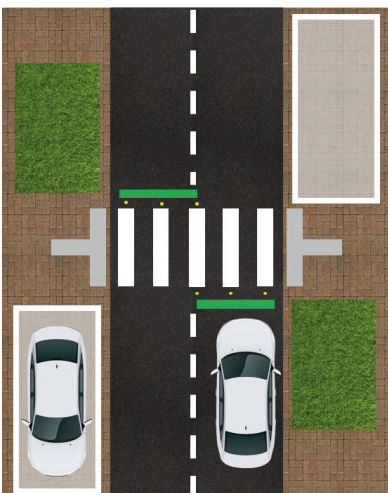
Het straatbeeld mag geen kleurboek worden, maar het repetitieve karakter van de markeringen zorgen voor een leesbaar geheel. Aandacht dient te worden besteed dat de markeringen niet glad worden aangelegd.

- **Thermoplasten**

Thermoplasten op de rijweg zijn een goeie, heldere manier om weggebruikers op de spelregels te duiden of te herinneren aan de 30 km/h. Het lokaal bestuur onderzoekt of maatwerk mogelijk is.

De markeringen in het straatbeeld maken deel uit van de campagne ter promotie van de zwakke weggebruiker.

Er worden 250 thermoplasten voorzien.



- Fietssuggestiestroken

In straten waar veel fietsverkeer is en die voldoende breed zijn, worden fietssuggestiestroken aangelegd. Deze stroken geven de fietser een plaats op straat. In een straat met fietssuggestiestroken zal de auto de fietser meer ruimte geven. De fietssuggestiestroken volgen de kleuren van de gewestwegen: oker, in combinatie met rood op de kruispunten.

Er worden 2500m fietssuggestiestroken bijkomend aangelegd.

- Bebording

Een specifiek voor De Panne ontworpen beeld moet de auto sensibiliseren dat De Panne de fiets een prominente plaats geeft op straat. Hiervan zijn tal van voorbeelden in binnen- en buitenland.

Duidelijke communicatie zal gevoerd worden aan de invalswegen van De Panne. Op specifieke plaatsen wordt de communicatie herhaald.



- Kleine infrastructurele ingrepen op het openbaar domein

Knippen en kleine infrastructurele maatregelen worden genomen in samenspraak met de buurt.

- knippen

In wijken waar geen doorgaand verkeer wenselijk is, kan overwogen worden om een “knip” te maken. Hierdoor wordt vermeden dat wijken gebruikt worden als short-cut om toch maar enkele seconden sneller met de auto op de bestemming te zijn.

Een “knip” is enkel voor de auto, niet voor de fiets. Een knip moet altijd op draagkracht van de wijk kunnen rekenen.

- kruispunt Adinkerkelaan – Kerkstraat (als voorbeeld)

Wie met de fiets vanuit centrum De Panne naar Bezoekerscentrum Duinpanne of naar Adinkerke wil, moet de Kerkstraat oversteken op een niet-beveiligde oversteek. Het fietspad aan de Kerkstraat tussen de Adinkerkelaan en de Olmendreef wordt een tweerichtingsfietspad en de aansluiting op de Adinkerkelaan wordt verbeterd.



- Doorsteken naar Duinkerkekeiweg (als voorbeeld)

Een aantal kleine doorsteken uit de achterliggende wijken naar de Duinkerkekeiweg kunnen snel en makkelijk gemaakt worden. Zo komen fietsers makkelijk op het fietspad aan de Duinkerkekeiweg.



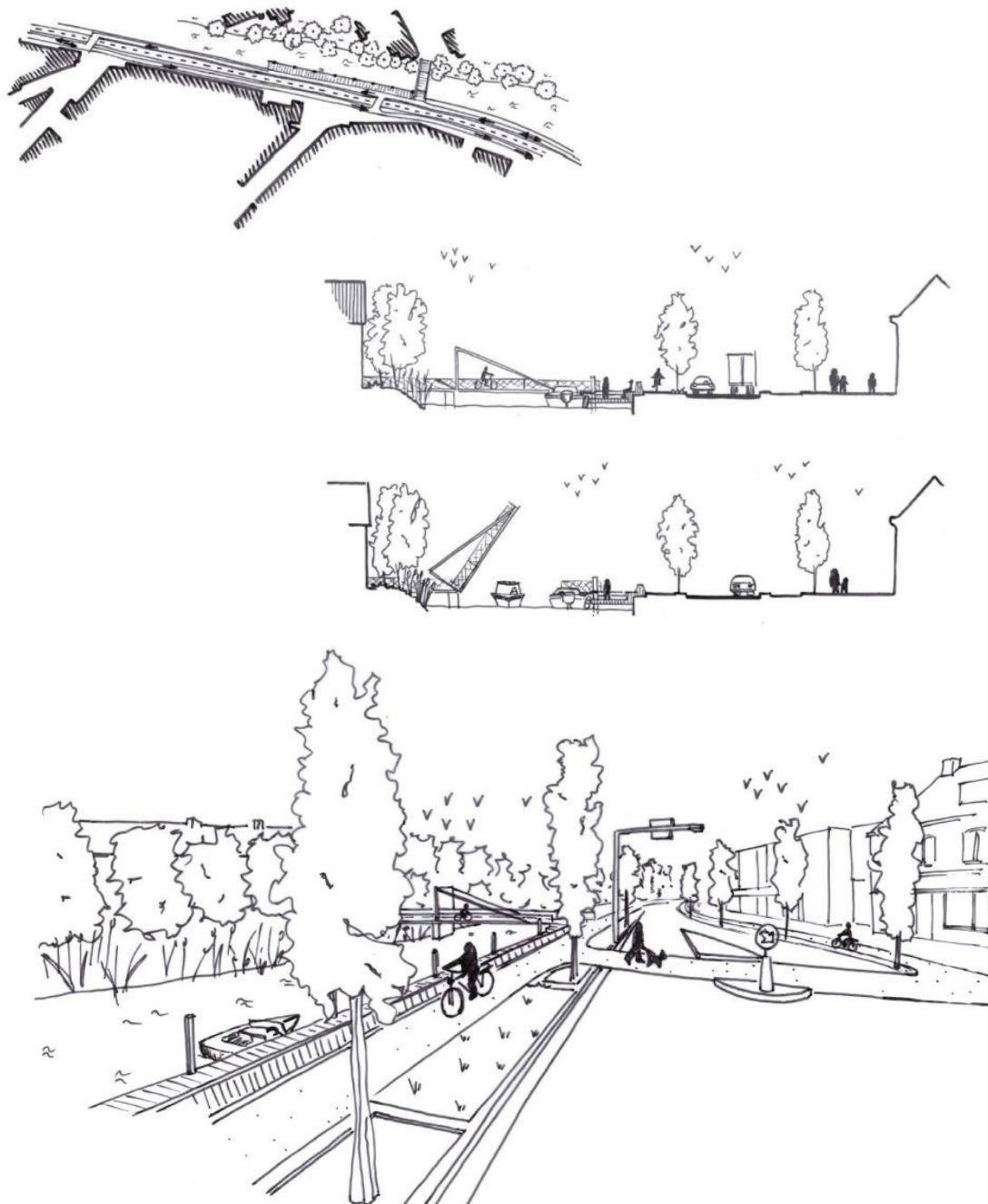
- Inrichtingsplannen op gemeentelijke wegen

Bestaande inrichtingsplannen voor een veiliger fietsverkeer worden blijvend nauw opgevolgd. Waar mogelijk worden nieuwe initiatieven genomen.

• Waterplein Adinkerke

De bestaande voetgangersbrug in Adinkerke, over de vaart Duinkerke-Veurne is in slechte staat en is niet geschikt voor fietsers, ouderen en mensen met een beperking. Om beide woonkernen beter met elkaar te laten communiceren wordt gewerkt aan het "Waterplein". Het concept van een gelijkgrondse ophaalbrug, gecombineerd met een aanlegsteiger voor de pleziervaart én een nieuw fietspad aan de kant van de vaart moet gerealiseerd worden in een samenwerkingsverband tussen het lokaal bestuur, de Vlaamse Waterweg en het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer (AWV).

De nodige afspraken en ontwerpen worden momenteel gemaakt.



- Fietsverbinding aan de Langgeleedstraat, verbinding met stationsbuurt

Als fietsverbinding tussen de Duinhoekstraat enerzijds en de stationsbuurt en de Smekaertstraat anderzijds wordt tussen de Duinhoekstraat en de Zwartenhoekstraat een fietspad aangelegd. Het lokaal bestuur is eigenaar van een strook naastliggende grond. Deze fietsverbinding maakt deel uit van de gewenste verbinding tussen de Voie Verte en de stationsbuurt.



- **Fietsverbinding aan de spoorbundel**

Als fietsverbinding tussen de Langedeerdstraat en de stationsbuurt wordt naast de spoorbundel een losliggend fietspad aangelegd. Het lokaal bestuur is in onderhandeling met Infrabel voor het verwerven van de gronden.

Deze fietsverbinding maakt deel uit van de gewenste verbinding tussen de Voie Verte en de stationsbuurt en het geheel van de fietssnelwegen.



- **Fietsverbinding via het spoor tussen Kindervreugde en Duinhoekstraat**

De Voie Verte komt toe aan camping Le Perroquet vanuit Frankrijk. Het lokaal bestuur heeft een overeenkomst met de NMBS betreffende het gebruik van deze spoorwegbedding. Westtoer zal fungeren als trekker in het dossier voor de aanleg van het fietspad.

Deze fietsverbinding maakt deel uit van de gewenste verbinding tussen de Voie Verte en de stationsbuurt en het geheel van de fietssnelwegen.



- **Fietsverbinding tussen de stationsbuurt en Veurne langs het spoor**

In het kader van de fietssnelwegen wordt onderzocht hoe een fietsverbinding kan worden aangelegd langs het spoor richting Veurne en waar die kan aantakken richting het centrum van Veurne en verder naar Ieper, Diksmuide of Nieuwpoort.

Deze fietsverbinding maakt deel uit van de gewenste verbinding tussen de Voie Verte en de stationsbuurt en het geheel van de fietssnelwegen. Westtoer zal fungeren als trekker in het dossier voor de aanleg van het fietspad.

- **Fietsverbinding in de BuurtTuin Groene Corridor**

De Groene Corridor wordt aangelegd als buurttuin op de aangekochte gronden tussen de Stationsstraat en de Houtstraat. Een fietsverbinding tussen de spoorweg en de Noordhoekstraat zorgt ervoor dat fietsers de Stationsstraat kunnen mijden.

- **Aanpassing trambedding Westhoeklaan**

De Westhoeklaan is een gevaarlijke straat voor fietsers. Auto's steken er fietsers voorbij en dat zorgt voor een oncomfortabel gevoel bij fietsers.

Bij de geplande renovatie van de trambedding wordt bestudeerd of een minimale beperking in breedte van de trambedding kan leiden tot een breder wegprofiel waar de fietser meer ruimte heeft.



- Slimme groene fietsverbindingen

Onze gemeente is omsingeld door natuurgebieden en daar zijn we trots op. Binnen of langs deze natuurgebieden zijn een aantal verbindingen wenselijk om een veiliger fietsverkeer te bekomen.

Deze verbindingen mogen niet langer een taboe zijn. Het lokaal bestuur zal deze zachte verbindingen bij de grondeigenaars en beheerders (het Agentschap Natuur en Bos, Aquaduin ...) bespreken. Het bestuur is zich er van bewust dat de aanleg van de voorgestelde slimme, groene verbindingen aan veel voorwaarden zal moeten voldoen.

Het voordeel van de slimme, groene verbindingen is dat we fietsers in staat kunnen stellen om veiliger van punt A naar punt B te gaan, weg van drukke gewestwegen. Bij de slimme, groene verbindingen staat het functioneel fietsverkeer (kinderen naar school, de jeugdvereniging of sportclub fietsen ...) boven het recreatief fietsverkeer.

De voorgestelde tracés zijn indicatief, een pad in schelpenklei is voldoende, verlichting is geen verwachting, er is weinig confrontatie tussen wandelaar en fietser ... Voorbeelden in binnen- en buitenland zijn legio.

Waar mogelijk moet de combinatie gemaakt worden tussen een fietsverbinding en een bestaand mountainbikepad.

De slimme groene fietsverbindingen staan hoog op de prioriteitenlijst van het lokaal bestuur.





- Slimme groene fietsverbinding St-Idesbald – centrum De Panne

Tussen het einde van de Marktlaan en het Kerkepannebosje kan gebruik gemaakt worden van de oude Kasteeldreef die lateraal met de Veurnestraat loopt. Door deze fietsverbinding kan al het schoolgaand fietsverkeer tussen Koksijde en De Panne de drukke Koksijdeweg en Veurnestraat vermijden.



- Slimme groene fietsverbinding Olmendreef

Tussen het einde van de M. Calmeynlaan en de Kerkstraat kan het bestaande tracé van de Olmendreef fietsgeschikt gehouden worden. Hierdoor kan de drukke Westhoeklaan voor de fietser vermeden worden.



- Slimme groene fietsverbinding Ezelpad

Tussen het einde van de Elisabethlaan dient het bestaande tracé van het pad fietsgeschikt gemaakt te worden. Dit is destijds zo in het beheersplan Oosthoekduinen opgenomen geweest maar werd nooit in uitvoering gebracht.



- Slimme groene fietsverbinding Artiestenpad

Het bestaande Artiestenpad, of het naastliggende mountainbikepad, dient fietsgeschikt gemaakt te worden. Hierdoor kan een veilige fietsverbinding tussen Adinkerke en de sport- en jeugdinfrastructuur aan de Oosthoek gecreëerd worden.



- **Slimme groene fietsverbinding Groene Biezenlaan – Duinhoekstraat**

Het voorgestelde tracé volgt grotendeels het bestaande mountainbikepad in de Krakeelduinen en verbindt de Groene Biezenlaan met de (oude) Duinhoekstraat. Hierdoor kan de drukke (en momenteel fietsonveilige) Duinhoekstraat vermeden worden.

Het pad maakt deel uit van de fietsverbinding tussen De Panne en de Moeren via de Maerebrug en de tunnel onder de E40.



- **Slimme groene fietsverbinding Watertoren – Duinhoekstraat**

Het voorgestelde tracé volgt grotendeels het verharde Marcel Lassencepad, dat op zich deels onthard kan worden. Op het einde van het Marcel Lassencepad, en richting de Duinhoekstraat, dient het pad fietsgeschikt gemaakt te worden.



- Inrichtingsplannen op gewestwegen

Het lokaal bestuur neemt op haar eigen wegennet de nodige maatregelen om tot een veiliger fietsverkeer te komen. Voor het fietsverkeer op gewestwegen moet het Vlaams Gewest worden aangesproken. De voorgestelde maatregelen zullen op een open blik moeten kunnen rekenen van de wegbeheerder.

De gewestwegen vormen een essentiële schakel in het verkeersveiligheidsplan.

Het lokaal bestuur zal bestaande en nieuwe inrichtingsplannen op gewestwegen nauwlettend opvolgen en initiëren.

• N35

Momenteel zijn de nieuwe fietspaden op de N35 De Panne-Veurne in uitvoering. Het lokaal bestuur bewerkstelligt een addendum binnen het project voor de heraanleg van het kruispunt Koksijdeweg-Veurnestraat. De oversteek voor fietsers is er bijzonder gevaarlijk. Ook de in- en uitrit van de Noorddreef via de parking dient aangepast te worden.



De Veurnestraat tussen de Kasteelstraat en de Zeelaan is voor fietsers onveilig. Er is geen ruimte voor de aanleg van volwaardige fietspaden.

Het lokaal bestuur wenst van dit stuk Veurnestraat een fietsstraat te maken zodat de fietser een prominente plaats krijgt. Het traject is voldoende kort.

Het lokaal bestuur zal dit bepleiten bij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV).



Het kruispunt van de Kasteelstraat met de Veurnestraat moet veiliger ingericht worden voor de fietser en de voetganger. Het kruispunt ligt op de meest gebruikte fietsverbinding tussen centrum De Panne en Adinkerke.



- **N386**

Momenteel worden de plannen gefinaliseerd voor de N386 Duinhoekstraat, de omgevingsvergunning lijkt in zicht. De definitieve plannen worden in het voorjaar 2023 aan de gemeenteraad voorgelegd.

In afwachting van de uitvoering van de plannen wordt de snelheid er beperkt tot 30 km/h en dringen kleine maatregelen zich op.



- N34

Het Vlaams Gewest voorziet de heraanleg van de N34 (kustbaan) tussen het Canadezenplein en St.-Idesbald, in functie van aanleg van conforme fietspaden aan weerszijden van de straat. Een samenwerkingsovereenkomst is in opmaak.



De Duinkerkelaan tussen de Bortierlaan en het rondpunt aan de Esplanade is voor fietsers onveilig. Het lokaal bestuur wenst van dit stuk Duinkerkelaan een fietsstraat te maken, zodat de fietser een prominente plaats krijgt. Het traject is voldoende kort. Het lokaal bestuur zal dit bepleiten bij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV).



De Stationsstraat is de meest fietsonveilige straat van onze gemeente. Het lokaal bestuur wenst van de Stationsstraat een fietsstraat te maken, zodat de fietser een prominente plaats krijgt. Het traject is voldoende kort. Het lokaal bestuur zal dit bepleiten bij het AWV.



- De omleidingsweg

De realisatie van de Omleidingsweg rond Adinkerke is niet meteen in zicht. Het planproces van de Vlaamse Overheid ligt zo goed als stil, tot ieders grote frustratie. De Omleidingsweg is de grootste uitdaging voor onze gemeente op het vlak van mobiliteit. Het lokaal bestuur zal blijven hameren op de noodzaak voor een oplossing, in functie van de verkeersveiligheid op de E40 maar vooral in functie van de leefbaarheid van de dorpskern Adinkerke.



d. openbaar vervoer

- Masterplan toegankelijke haltes

Het lokaal bestuur wenst alle haltes voor het openbaar vervoer toegankelijk te maken voor mensen met een beperking en zal hiertoe gebruik maken van het “coachingtraject Masterplan toegankelijke haltes”.

In het project heraanleg voetpaden Zeelaan worden de haltes in de Zeelaan alvast toegankelijk gemaakt. Waar mogelijk dienen schuilhuisjes geplaatst te worden.

Alle haltes van het openbaar vervoer worden toegankelijk gemaakt.

- Perrons station

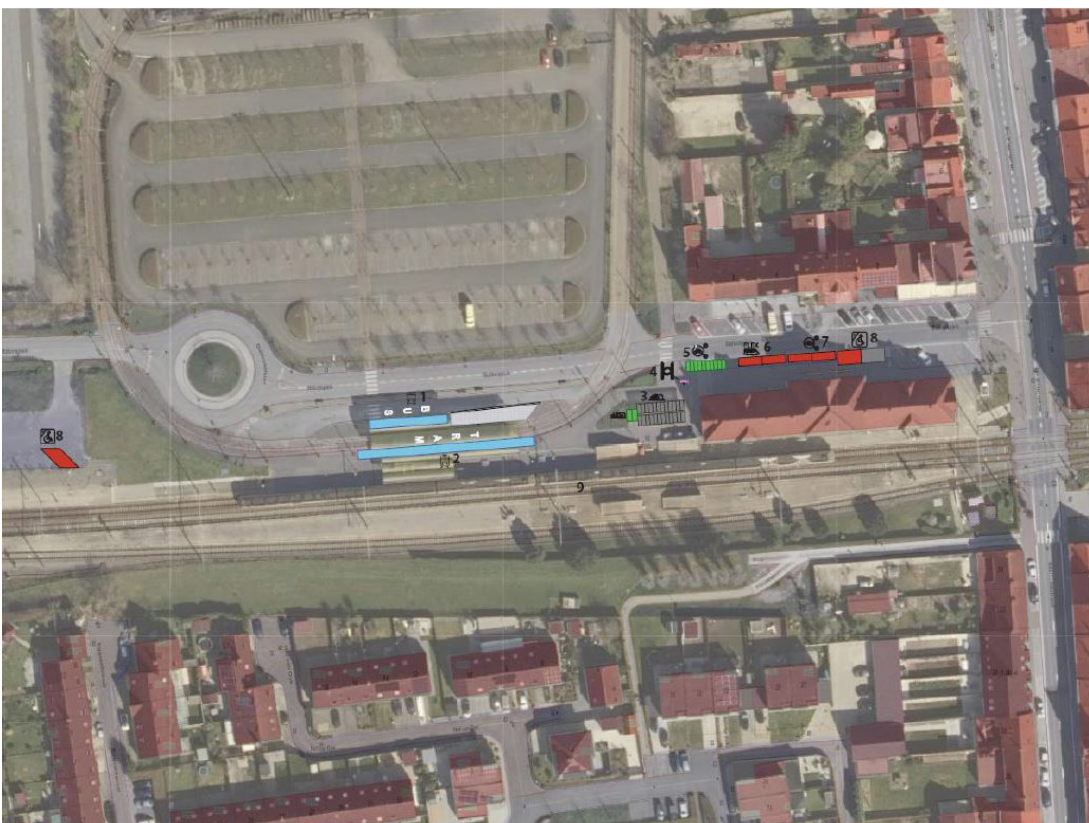
Bij Infrabel zal blijvend worden aangedrongen tot een verhoging en verlenging van de perrons aan het station te Adinkerke.

- Hoppin – punten

In het kader van de nodige mobiliteitsswitch wordt ingezet op het realiseren van de Hoppin-punten.

Aan een Hoppin-punt komen verschillende vervoersmodi samen ((deel)fietsen, deelauto's, tram, bus ...). Voor De Panne zijn twee Hoppin-punten voorzien en in studie: het rondpunt aan de Esplanade en de stationsomgeving.

Beide Hoppin-punten worden gerealiseerd in samenwerking met de betrokken partners. Waar mogelijk worden bijkomende Hoppin-punten gecreëerd.



- 1 Bushalte toegankelijk maken: perron verhogen, onnodige instulping wegwerken. Rekening houdend met Franse bussen?
- 2 Tramhalte toegankelijk maken: perron verhogen over volledige lengte.
- 3 Fietsenstalling: plaats voorzien voor buitenmaatse fietsen
- 4 Digitale Hoppinzuil
- 5 Deelfietsen verplaatsen naar meer centrale locatie, waar meer ruimte is.
- 6 Flexhalte op langspaarkeerstrook voor stationsgebouw
- 7 Deelwagens op langspaarkeerstrook voor stationsgebouw
- 8 Extra parkeerplaats voor gehandicapten op langspaarkeerstrook voor stationsgebouw en op stationsparking
- 9 Treinen niet toegankelijk voor rolstoelgebruikers: perron verhogen

e. Conformeren parkeerplaatsen mensen met een beperking

In De Panne zijn 136 parkeerplaatsen voor mensen met een beperking op gemeentewegen en 14 parkeerplaatsen voor mensen met een beperking op gewestwegen. Veel van die plaatsen zijn echter niet conform de normen ingericht. Vaak zijn ze te smal, te kort of kan men niet veilig in en uit het voertuig.

Waar mogelijk zullen de parkeerplaatsen voor mensen met een beperking geconformeerd worden.

Waar onvoldoende plaats is, wordt een alternatief gezocht. Waar aanpassingen aan de straat niet mogelijk zijn, worden de plaatsen beter aangeduid.

In nieuw ontworpen straten moeten alle voorziene plaatsen conform zijn.

De parkeerplaatsen voor mensen met een beperking worden beter en éénduidig aangeduid met blauwe markeringen op straat en/of op de rijweg.

Alle parkeerplaatsen voor mensen met een beperking worden geconformeerd of beter aangeduid.



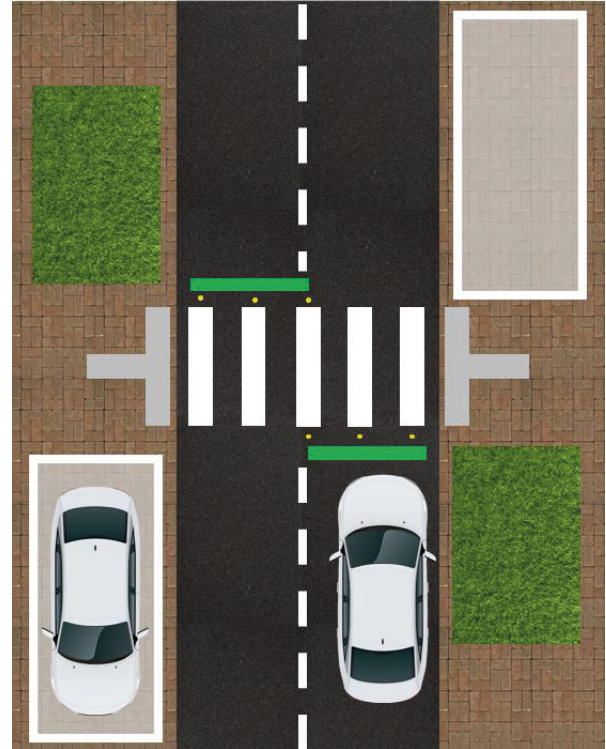
f. Conformeren en bijplaatsen van oversteekplaatsen

Alle oversteekplaatsen in De Panne worden geïnventariseerd en aangepast, enerzijds aan de verkeerswetgeving en anderzijds aan de standaard die het lokaal bestuur zichzelf oplegt.

Dit houdt volgende onderdelen in:

- geen obstakels die het zicht verhinderen van de voetganger (hoge struiken, geparkeerde auto's, schuilhuisjes ...)
- waar mogelijk wordt puntverlichting aangebracht
- verklikkerlichten op de oversteekplaatsen waar onvoldoende verlichting is
- noppentegels voor mensen met een visuele beperking
- verlagen van boordstenen tot max. 2 cm voor rolwagens, kinderwagens
- groene markeringsstrook voor de oversteekplaats
- minimale breedte van oversteekplaatsen

Waar mogelijk worden gevleugelde oversteekplaatsen geplaatst.



Een sensibiliseringscampagne “ik zwaai naar jou” wordt opgestart waarbij de aandacht wordt gevestigd op overstekende kinderen en waarbij kinderen worden aangezet om oogcontact te maken met de autobestuurder.



g.parkeren van fietsen

Naast een veilige fietsomgeving, dient aandacht te worden geschonken aan het veilig en comfortabel fietsparkeren. Fietsen worden almaar duurder, de fiets degelijk kunnen stallen is belangrijk.



Alle ongeschikte fietsparkeerplaatsen worden vervangen. Bijkomende fietsparkeerplaatsen worden voorzien.

- Plaatsen fietsenbeugels

Op het grondgebied van De Panne zijn een veelvoud van types fietsrekken, nietjes, beugels, spiralen ... te vinden. Veel oude fietsenrekken zijn niet geschikt voor dikkere banden of zorgen voor een onstabiel geparkeerde fiets met schade aan de fiets tot gevolg.

Het lokaal bestuur vervangt alle ongeschikte fietsrekken, beugels ... door uniforme fietsbeugels uit het raamcontract van Westtoer ("nietjes"), **in een eerste fase worden 245 fietsbeugels geplaatst.**

Waar mogelijk en opportuun worden fietsbeugels in havens geplaatst: plaatsen waar parkeren van fietsen best gebundeld gebeurt in plaats van hier en daar een rekje. Dit verbetert de rust in het straatbeeld.

Waar veel fietsers samenkomen worden voldoende fietsenstallingen geplaatst (winkels, rampen Zeedijk, openbare gebouwen, instellingen ...).

Een combinatie van het conformeren van oversteekplaatsen kan gemaakt worden met het plaatsen van fietsenstallingen, zolang ze het zicht op de overstekende voetganger niet belemmeren.



- Plaatsen fietskluisen

Fietsen worden steeds duurder, het goed en veilig kunnen stallen van een fiets wint aan belang. Dit is zowel voor inwoners en/of tweedeverblijvers als voor bezoekers.

Een systeem van fietskluisen wordt ingevoerd. Een fietskluis is een afgesloten box waar een fiets veilig en individueel kan worden opgeborgen.

De toegang tot een fietskluis kan elektronisch gebeuren met een app of een badge. Een fietskluis kan per dag, per week, per maand gehuurd worden.

Op welbepaalde locaties worden 6 tot 9 fietskluisen gezamenlijk geplaatst. De locaties moeten steeds locaties zijn waar ook deelfietsen worden geplaatst (Transmobil). In de fietskluisen kunnen elektrische fietsen worden opgeladen.

Er worden 48 fietskluisen geplaatst.

Het gebruiken en/of reserveren van een fietskluis is betalend. Het tarief dient te worden bepaald. Het beheer kan door de parkeerconcessionaris gebeuren.



- Plaatsen gezamenlijke fietsenbergingen

Op welbepaalde plaatsen binnen woonwijken worden overdekte en gesloten fietsenbergingen geplaatst, bij voorkeur in wijken waar vele huizen geen garage of “achterpoortje” hebben of waar een concentratie is van veel fietsgebruikers (sociale woonwijken ...).

De toegang tot een fietsenberging kan elektronisch gebeuren.

Het gebruiken en/of reserveren van een fietsenberging is betalend. Het tarief dient te worden bepaald. Het beheer kan door de parkeerconcessionaris gebeuren.

Een proefproject gezamenlijke fietsenberging wordt uitgevoerd op de site Rijkswacht in de Ollevierlaan.



3. CAMPAGNE

Naast het aanpassen van de regelgeving (snelheidsregimes ...) en de vele voorgestelde infrastructurele maatregelen wordt een campagne gelanceerd om het wandelen en fietsen te promoten.

Met de campagne wordt de “mindshift” beoogd: minder auto, meer fiets. De Panne wil zich profileren als fietsveilige gemeente. Het doel is duidelijk: tegen 2025 25% méér fietsbewegingen.

De Panne is een kleine, compacte gemeente. Verplaatsingen met de fiets gaan meestal sneller dan met de auto. Naast het feit dat stappen en fietsen gezonder is dan in de auto te kruipen om een boodschap te doen, om naar het werk te gaan of bij opa en oma op bezoek te gaan, is er ook een ferme tijdswinst te boeken bij het gebruik van de fiets in plaats van de auto.

Met de campagne willen we inwoners en tweedeverblijvers overhalen om méér te stappen en te fietsen en minder met de auto te rijden.

Daarnaast zal de campagne zich focussen op de verkeersveiligheid. Wie De Panne binnenrijdt, moet snel de boodschap krijgen dat de fiets en de wandelaar een prominente rol hebben en dat bij ons spelregels gelden.

Ook in straten waar geen speciale maatregelen worden genomen, wordt de aandacht gevestigd op de verkeersveiligheid en het feit dat ook gemengd verkeer veilig moet zijn voor de fiets (vb. Noordhoekstraat).

Een fietsteller registreert het aantal fietsbewegingen op weloverwogen plaatsen (vb. Kerkstraat t.h.v. de Olmendreef).

De campagne gebruikt specifieke beeldvorming in het kader van de huisstijl van De Panne.

Het lokaal bestuur zal, na goedkeuring in de gemeenteraad, toetreden tot de “coalitie van 30”.

Het lokaal bestuur zal actief meewerken aan de “week van de mobiliteit” (september).

Het lokaal bestuur zal actief de scholen betrekken bij het uitvoeren van het verkeersveiligheidsplan. Kinderen worden de ambassadeurs.

Een onderzoek zal gebeuren aangaande het aanbod om een fietsbeloningssysteem uit te werken in samenwerking met de scholen. Fietsende en stappende kinderen kunnen een beloning krijgen (“credits”) als ze met de fiets/te voet naar school komen. Deze systemen bestaan reeds op vele plaatsen (met wisselend succes).





team Omgeving

Zeelaan 21

058 42 97 66

omgeving@depanne.be