

Verbreden en verdiepen Mobiliteitsplan De Panne

UITWERKINGSNOTA

Versie RMC



Gemeente De Panne
Zeelaan 21
8660 De Panne

Sweco Belgium nv
Gent, augustus 2018

Verantwoording

Titel : Verbreden en verdiepen Mobiliteitsplan De Panne
Subtitel : UITWERKINGSNOTA
Projectnummer : 26830002
Referentienummer : 26830002-RAP02
Revisie : 02
Datum : augustus 2018

Auteur(s) : Veerle Duportail, Jonas De Temmerman
E-mail adres : veerle.duportail@swecobelgium.be
Gecontroleerd door : Els Verdurmen
Paraaf gecontroleerd :
Goedgekeurd door : Griet Van Waes
Paraaf goedgekeurd :
Contact : Sweco Belgium nv
Elfjulistraat 43
B-9000 Gent
T +32 9 241 59 20
gent@swecobelgium.be
www.swecobelgium.be

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Stand van zaken betreffende de mobiliteitsplanning in De Panne	5
1.2	Opzet van het rapport	6
1.3	Overlegmomenten	7
1.4	Samenstelling van de GBC	7
1.5	Participatietraject	7
1.6	Resultaten van de verkenningnota	8
2	THEMA 1 Impact ruimtelijke ontwikkelingen	10
2.1	Onderzoeksvragen	10
2.2	Analyse onderzoek	10
2.3	Uitwerking	15
2.4	Verschil met Beleidsplan 2012	29
2.5	Aanbevelingen 'Impact ruimtelijke ontwikkelingen'	30
3	THEMA 2 Verkeerscirculatie en verkeersveiligheid	32
3.1	Onderzoeksvragen	32
3.2	Analyse onderzoek	32
3.3	Uitwerking	50
3.4	Verschil met Beleidsplan 2012	64
3.5	Aanbevelingen 'Verkeerscirculatie en verkeersveiligheid'	64
4	THEMA 3 Fietsnetwerk	66
4.1	Onderzoeksvragen	66
4.2	Analyse van het onderzoek	66
4.3	Uitwerking	68
4.4	Verschil met beleidsplan 2012	92
4.5	Aanbevelingen 'Fietsnetwerk'	93
5	THEMA 4 Parkeerbeleid	95
5.1	Onderzoeksvragen	95
5.2	Analyse onderzoek	95
5.3	Uitwerking	102
5.4	Verschil met Beleidsplan 2012	106
5.5	Aanbevelingen 'Parkeerbeleid'	106
6	THEMA 5 Goederenvervoer	107
6.1	Onderzoeksvragen	107
6.2	Analyse van het onderzoek	107
6.3	Uitwerking	111
6.4	Verschil met beleidsplan 2012	114
6.5	Aanbevelingen goederenvervoer	114
7	Bijlagen	116
7.1	Parkeeronderzoek	116
7.2	Verslag GBC3 dd 8/6/2018	117

1 Inleiding

1.1 Stand van zaken betreffende de mobiliteitsplanning in De Panne

Een goed gemeentelijk mobiliteitsplan is cruciaal voor de uitbouw van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid waarvoor de gemeente autonoom bevoegd is. Bijvoorbeeld om een gemeentelijk parkeerbeleid uit te zetten, of een verkeersveiligheidsbeleid uit te tekenen langs de gemeentelijke straten, routes voor zwaar verkeer te definiëren, schoolomgevingen verkeersveiliger te maken, een lokaal fietsroutenetwerk uit te bouwen, enz.

Het mobiliteitsplan vormt voor de gemeente een kader waarmee ze haar beleid kan duiden, communiceren en verdedigen naar de bevolking.

Centraal daarbij is het streven naar een duurzame mobiliteit via een integrale aanpak. Duurzame mobiliteit betekent het vrijwaren van de bereikbaarheid, het garanderen van de toegankelijkheid, het verzekeren van de veiligheid, het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en het terugdringen van de schade aan natuur en milieu.

Het is een uitdaging voor het gemeentelijk mobiliteitsplan om voor al deze doelstellingen een pakket van maatregelen samen te stellen zodat een integrale aanpak en een duurzaam mobiliteitsbeleid bekomen worden.

Een gemeentelijk mobiliteitsplan vormt het beleidskader waarbinnen de mobiliteit in de gemeente aangepakt kan worden. Het is echter niet de bedoeling om in het mobiliteitsplan uitvoeringsplannen te voorzien. Verder studiewerk en uitwerking van plannen en projecten maken geen deel uit van het mobiliteitsplan. Ze kunnen er uit voortvloeien binnen het geschetste beleidskader.

De gemeente De Panne beschikte voor het eerst over een mobiliteitsplan op 06/09/2001. Dit mobiliteitsplan werd herzien (via spoor 2 Verbreden en Verdiepen) en op 09/10/2012 conform verklaard.

Omdat verkeer en mobiliteit een dynamisch gegeven zijn, is het mobiliteitsplan aan een tweede herziening toe. Om te beoordelen op welke manier deze actualisatie dient te gebeuren, werd in de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) van 17/05/2017 een sneltoets uitgevoerd van het bestaande mobiliteitsplan. De GBC kwam in de sneltoets tot het besluit dat 'Spoor 2: verbreden en verdiepen' gevolgd moest worden.

Alle actoren staan nog achter het huidige beleidsscenario en er werd voor gekozen om een aantal thema's te actualiseren. Het besluit van de GBC werd daarop voorgelegd aan de RMC van 11/09/2017 waarin een gunstig advies werd geformuleerd i.v.m. het te volgen spoor 2: verbreden en verdiepen.

In de verkenningsnota van het stappenplan 'verbreden en verdiepen' werd een plan van aanpak opgesteld voor de verschillende onderzoeken die in het kader van het verbreden en verdiepen nodig bleken. De verkenningsnota is de weergave van deze verkenningsfase. De verkenningsnota werd op GBC2 goedgekeurd doch nog niet conform verklaard door de kwaliteitsauditor. De verkenningsnota werd aangepast en ligt opnieuw voor samen met de uitwerkingsnota op GBC3.

De uitwerkingsfase omvat enerzijds het uitvoeren van de onderzoeken en eventueel een aanpassing van het duurzaam scenario, indien dit nodig blijkt. Onderhavig rapport (de uitwerkingsnota) is de weergave van deze uitwerkingsfase.

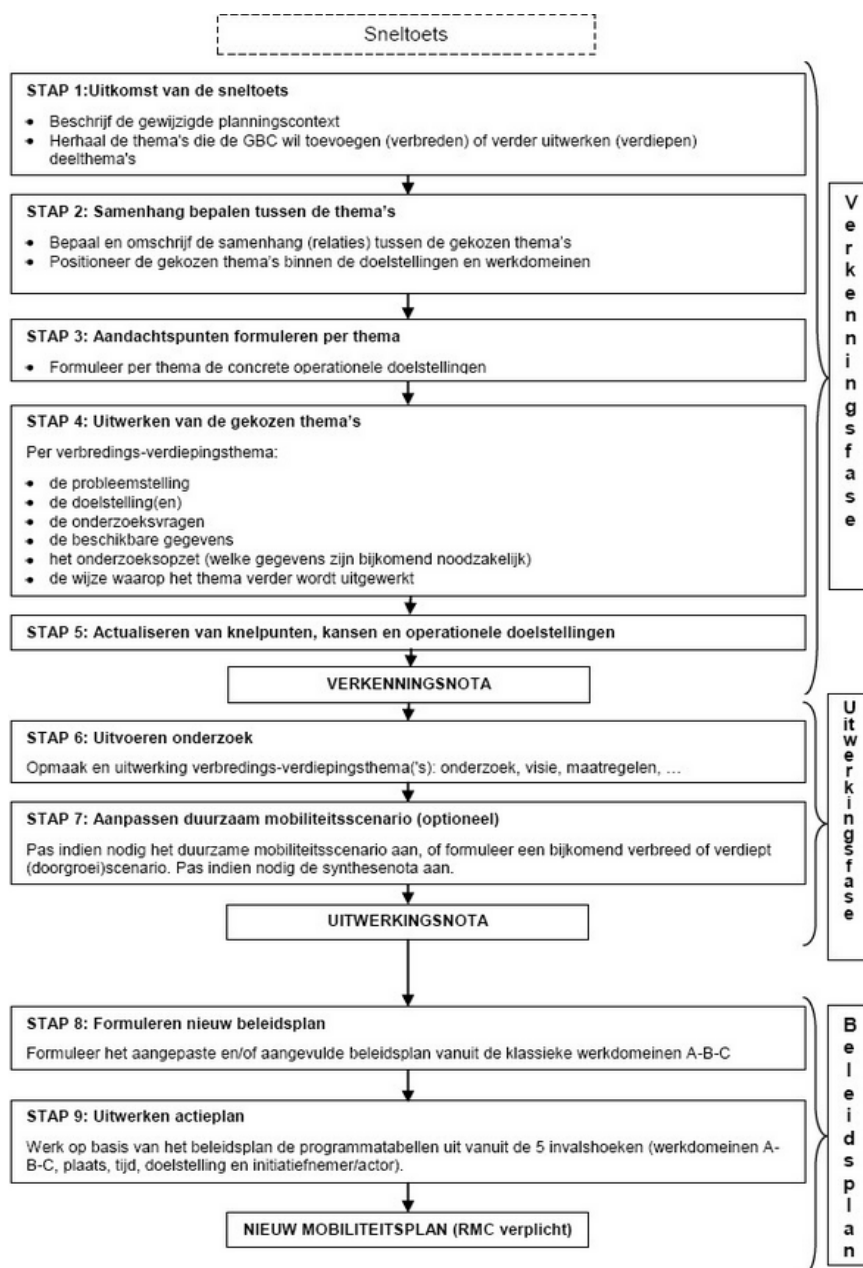
Na afronding van de uitwerkingsfase zal een beleidsplan opgesteld worden met de bijhorende actietabellen.

1.2 Opzet van het rapport

Verbreden en verdiepen moet men als één geheel beschouwen:

- Verbreden duidt op het aansnijden van nieuwe thema's in het mobiliteitsplan. Vervolgens kunnen deze nieuwe thema's eventueel in een aangepast (doorgroei) scenario worden uitgewerkt;
- Verdiepen duidt op het verder doorgronden en uitdiepen van de bestaande thema's van het voorgaande mobiliteitsplan. Vervolgens kan men verder gaan richting duurzame mobiliteit.

Het mobiliteitsplan bestaan uit drie fasen die moeten worden doorlopen met telkens een deelrapport als eindproduct. Volgende fase worden onderscheiden:



In de uitwerkingsnota wordt per thema het onderzoek uitgevoerd, visies geformuleerd en maatregelen voorgesteld. Vanuit elk werkdomein wordt het beleidsplan verder aangevuld of aangepast. Dit moet leiden tot een geactualiseerd beleidsplan. Na het onderzoek en de formulering van het beleidsplan dienen de taakstellingen (= concrete en meetbare doelstellingen) geëvalueerd te worden.

Onderhavige nota omvat de uitwerkingsfase.

1.3 Overlegmomenten

Voorafgaand aan de opmaak van deze uitwerkingsnota vonden volgende overlegmomenten plaats.

Fase	Datum	Vergadering	Locatie
Sneltoets	06/10/2016	Startoverleg	Gemeentehuis De Panne
Sneltoets	14/12/2016	Voortgangsoverleg	Gemeentehuis De Panne
Sneltoets	05/04/2017	Voortgangsoverleg	Gemeentehuis De Panne
Sneltoets	17/05/2017	GBC1	Gemeentehuis De Panne
Sneltoets	11/09/2017	RMC	VAC, Brugge
Verkenningfase	14/11/2017	Participatie Denkvondsten	Gemeentehuis De Panne
Verkenningfase	16/11/2017	Participatie Denkvondsten	Gemeentehuis De Panne
Verkenningfase	20/12/2017	GBC2	Gemeentehuis De Panne
Verkenningfase	05/02/2017	RMC	VAC, Brugge
Uitwerkingsnota	01/02/2017	Voortgangsoverleg	Gemeentehuis De Panne
Uitwerkingsnota	30/03/2018	Voortgangsoverleg	Gemeentehuis De Panne
Uitwerkingsnota	08/06/2018	GBC3	Gemeentehuis De Panne

1.4 Samenstelling van de GBC

De Gemeentelijke BegeleidingsCommissie (GBC) vergadert in volgende samenstelling:

Vaste leden

PERSON	INSTANTIE / FUNCTIE
Ann Vanheste	burgemeester De Panne
Wouter Deruwe	mobiliteitsambtenaar De Panne
Sofie De Meulenaere	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Guy Ameele en/of Maya Devriendt	AWV
Sven Hoverbeke en/of Annie Vermeulen	VVM De Lijn
Koen Vanneste	Provinciebestuur

Variabele leden

PERSON	INSTANTIE / FUNCTIE
Koen Vanneste	Provinciebestuur West-Vlaanderen
	Departement RWO
	Departement LNE
	NMBS

Adviserende leden

PERSON	INSTANTIE / FUNCTIE
Jozef Oyen en of Marc Tegethoff	Politie Westkust
Serge Van Damme	Fractie Visie 2020&N-VA

1.5 Participatietraject

Volgens het participatiebeginsel moeten burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak worden verleend bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van

het mobiliteitsbeleid. Het is evenwel aan de betrokken gemeente om te bepalen hoe dit praktisch wordt ingevuld. De gemeente De Panne legt het participatietraject vast bij besluit d.d. 2 oktober 2017.

Kort samengevat:

Sneltoets

- Bespreking op GBC1 dd 17/05/2017

Fase 1: verkenningsnota

- Via gemeentelijk infoblad, gemeentelijke website en Facebook info over opmaak mobiliteitsplan en oproep deelname informatieve workshop opmaak gemeentelijk mobiliteitsplan
- Informatieve denkvonden opmaak gemeentelijk mobiliteitsplan dd 14 en 16/11/2017
- Bespreking op GBC2 dd 20/12/2017
- Bespreking op RMC dd 05/02/2018
- Bespreking op GBC3 dd 08/06/2018
- Bespreking op RMC dd /2018

Fase 2: uitwerkingsnota

- Bespreking op GBC3 dd 08/06/2018
- Bespreking op RMC dd 8/10/2018

Fase 3: Mobiliteitsplan (Beleidsplan)

- Interactieve infomarkt opmaak gemeentelijk mobiliteitsplan
- Bespreking op de GBC4
- Bespreking op de RMC

Na definitieve goedkeuring door de gemeenteraad zal het mobiliteitsplan online raadpleegbaar zijn.

1.6 Resultaten van de verkenningsnota

Voorliggende uitwerkingsnota bouwt rechtstreeks voort op de verkenningsnota. Uit de verkenningsnota volgt dat volgende thema's verder dienen uitgewerkt te worden:

- Impact ruimtelijke ontwikkelingen

In en om de gemeente De Panne zijn er een aantal ruimtelijke planprocessen en projecten lopende. Deze zullen ongetwijfeld een mobiliteitsimpact veroorzaken of aanleiding geven tot maatregelen om de mobiliteit in goede banen te leiden. In het algemeen is een sterkere afstemming tussen mobiliteit en ruimtelijke planning noodzakelijk om de mobiliteitsnoden in de toekomst beter te kunnen sturen.

De uitwerking van een verkeersstructuurschets met omleidingsweg per vervoersnetwerk dient de bereikbaarheid van Adinkerke en De Panne te garanderen en de leefbaarheid te verbeteren.

- Verkeerscirculatie en verkeersveiligheid

Kern De Panne heeft te kampen met doorstromingsproblemen voor openbaar vervoer en ongewenste verkeer in de woonwijken. Kern Adinkerke heeft te kampen met doorstromingsproblemen in de Stationsstraat en De Pannelaan. Het doel is om de bereikbaarheid en leefbaarheid in beide kernen te verbeteren en optimaliseren door onder meer een aangepaste verkeerscirculatie en het verhogen van weerstanden in verblijfsgebieden ten oosten van de Zeelaan en omgeving Koningsplein in kern De Panne. Parallel dient dit gepaard te gaan met het verhogen van de verkeersveiligheid van alle weggebruikers door een aangepast snelheidsplan.

- Fietsnetwerk

De fietsinfrastructuur en voorzieningen blijken in de huidige toestand onvoldoende aangepast aan de normen (conform het fietsvademecum). Daarom is het noodzakelijk om een fietsnetwerk uit te zetten dat als leidraad gehanteerd kan worden bij de uitbouw van een veilige en fijnmazigere fietsinfrastructuur in combinatie met de nodige fietsvoorzieningen.

- **Parkeerbeleid**

Een objectivering van de problematiek en doordachte keuzes moeten een duurzaam geïntegreerd parkeerbeleid mogelijk maken. De doelstelling achter dit thema is het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid door een duurzaam parkeerbeleid te ontwikkelen, zowel voor bewoners als bezoekers waaraan de verkeerscirculatie dient gekoppeld te worden.

- **Goederenvervoer**

Het doel binnen goederenvervoer is om enerzijds het laden en lossen anders te reorganiseren in kern De Panne om de leefbaarheid en veiligheid te verbeteren bij het belevaren van handelszaken. Anderzijds dient de verkeersveiligheid in de omgeving van de tabakszone verbeterd te worden door het nemen van maatregelen voor vrachtverkeer (verkeerscirculatie als parkeren).

2 **THEMA 1 Impact ruimtelijke ontwikkelingen**

2.1 **Onderzoeksvragen**

- Welke effecten/knelpunten worden verwacht m.b.t. de bereikbaarheid (auto, openbaar vervoer, fiets, te voet)?
- Waar dienen maatregelen te worden genomen om de duurzame mobiliteit te bevorderen?
- Welke bijsturingen inzake wegencategorisering zijn gewenst t.g.v. de ruimtelijke ontwikkelingen, indien dit noodzakelijk zou zijn? – link thema 2 – Verkeerscirculatie en verkeersveiligheid
- Welke bijsturingen zijn nodig mbt het parkeerbeleid van gemeente De Panne? – link thema 4 - Parkeerbeleid

De focus ligt daarbij op volgende ontwikkelingen:

- Oostelijke Omleidingsweg Adinkerke en parkeersysteem Plopsa:
 - Wat is de toekomstige functie van de P&R binnen het ruime parkeerbeleid De Panne?
 - Is een herlocatie aangewezen?
 - Hoe verhoudt zich dit ten opzichte van een multimodaal knooppunt met de tramhalte?
 - Welke nieuwe knelpunten kunnen hierdoor opduiken?
- Impact van het lokaal bedrijventerrein Adinkerke:
 - Hoe kan het bedrijventerrein vlot ontsloten worden voor de verschillende vervoerswijzen naar het bovenlokale wegennet?
 - Hoe kan dit in afstemming op de wegencategorisering?

2.2 **Analyse onderzoek**

2.2.1 *Oostelijke Omleidingsweg Adinkerke en parkeersysteem Plopsa*

2.2.1.1 Beoordeling realisatie Omleidingsweg Adinkerke en parkeersysteem Plopsa

Oostelijke Omleidingsweg Adinkerke

Een omleidingsweg, samen met een reorganisatie van de parking Plopsaland, leidt tot een sterke verbetering van de huidige (problematische) verkeerssituatie tijdens topdagen en een verhoogde verkeersleefbaarheid in de doortocht Adinkerke. De afname in verkeersintensiteiten en hinderaspecten resulteert in een verbeterde leefkwaliteit in de doortocht Adinkerke. Door de ontwikkeling van een omleidingsweg rond de kern Adinkerke, wordt ook de samenhang van de kern als woonomgeving versterkt. De huidige barrièrewerking van de N34 in het woonweefsel wordt immers sterk gemilderd.

Naast de positieve effecten in de doortocht Adinkerke die gekoppeld zijn aan de daling in verkeersintensiteiten, worden negatieve milieueffecten verwacht die intrinsiek verbonden zijn aan de aanleg van nieuwe weginfrastructuur. Deze effecten kunnen gegroepeerd worden in effecten op het vlak van ruimte-inname, barrièrewerking en verstoring.

Bij de afweging van de alternatieven rekening houdende met de milderende maatregelen worden op basis van de onderscheidende milieuelementen volgende voorkeuren uitgedrukt:

- In de *mate van gescheiden verkeersafwikkeling* wordt het tussen scenario weerhouden: geen volledige scheiding van verkeer, er is geen loskoppeling van lokaal en bovenlokaal verkeer op de aansluiting van de N34 met de E40, maar verkeer binnen de kern Adinkerke wordt losgekoppeld van de omleidingsweg en verkeer tussen de verschillende kernen blijft gemengd.
- Een *ongelijkvloerse kruising van de spoorlijn* door middel van een tunnel omwille van lagere geluidsverstoring.
- Een *sobere weginkleding* in beperkte mate begeleid door groenelementen die verspreid en aansluitend op de bestaande greenstructuur worden voorzien. De visuele buffering ten aanzien van de Cosynmolenwijk kan hierin worden ingelast.
- Voor de langsrachten wordt, om de structuurkwaliteit van het *afwateringssysteem* te verhogen, zodanig dat de hoeveelheid bijkomende ruimte-inname beperkt blijft, voorgesteld om het talud plaatselijk te laten variëren tussen 6/4 en 8/4 en lokaal tot 10/4. Op deze manier wordt ook een uniforme inrichting vermeden.
- Het realiseren van een oostelijke omleidingsweg met als randvoorwaarde dat het *parkeersysteem van Plopsaland* gereorganiseerd wordt. De voorwaarden zijn:
 - een rechtstreekse ontsluiting van de hoofdparking op de omleidingsweg
 - voldoende buffer tussen omleidingsweg en de hoofdparking
 - voldoende parkeercapaciteit van de hoofdparking
- *behoud van de huidige spoorwegovergang in de Stationsstraat* voor gemotoriseerd verkeer in het belang van de ruimtelijke samenhang van de doortocht als activiteitenas op niveau van de kern Adinkerke en het verbreken van een belangrijke lokale verkeersrelatie.

Parkeersysteem Plopsaland

Een reorganisatie van het parkeersysteem draagt bij tot het vlot functioneren van de omleidingsweg en is noodzakelijk om een structurele oplossing voor de moeizame verkeersafwikkeling te kunnen realiseren. De mate waarin de doorstroming en bereikbaarheid verbetert in het noordelijk segment van de omleidingsweg is afhankelijk van het beschouwde alternatief (Figuur 2-1). Het netwerk bereikt echter zijn grenzen tijdens de spitsuren op topdagen (2020). Een verdere groei van de parkeerbehoefte op topdagen zal de verkeersafwikkeling negatief beïnvloeden.



Onderzoekspiste 1

Maximaal gebruik bestaande parking P2



Onderzoekspiste 2

Maximale koppeling met de omleidingsweg

Figuur 2-1: Alternatieven parkeren – Bron: Plan-MER parkeersysteem gekoppeld aan omleidingsweg

De mate waarin op een topdag 2020 een vlotte doorstroming wordt gerealiseerd, is onderscheidend. Een parkeersysteem met een maximale koppeling met de omleidingsweg kan beter aan de doelstellingen beantwoorden. De onderlinge verschillen inzake doorstroming laten zich ook vertalen in een onderscheid op vlak van bereikbaarheid en verkeersleefbaarheid.

Behalve de wijziging in verkeersafwikkeling leidt de reorganisatie van het parkeersysteem ook tot wijzigingen in ruimtegebruik, gewijzigde hindereffecten door een gewijzigd gebruik van de parkeerinfrastructuur en een gewijzigde ruimtelijke samenhang. Deze effecten zijn deels gelijkwaardig voor beide onderzoekspistes, deels onderscheidend.

De belangrijkste onderscheidende effecten situeren zich op het vlak van het ruimtegebruik (landbouwperceel in P4 versus nieuwe functiemogelijkheden op P2), de graad van geluidsverstoring aan de zuidzijde van P4 en de belevingswaarde.

Op een gemiddelde dag kan de doorstroming van de tram hinder ondervinden. Dit door de wachtrij die ontstaat op de omleidingsweg om (komende uit het zuiden) ter hoogte van het noordelijke kruispunt linksaf te slaan richting P2. Vanuit deze vaststelling wordt voorgesteld om ook op gemiddelde dagen P4 als hoofdparking te gebruiken.

Vanuit de milieu-beoordeling worden twee aanbevelingen aangehaald die relevant zijn om op te nemen in het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan:

- De locatie van de P&R en tramhalte: de omleidingsweg zorgt voor een vlottere bereikbaarheid van de P&R maar anderzijds vergroot ook de afstand tot de E40. De toekomstige rol van de P&R binnen het parkeerbeleid van De Panne dient geëvalueerd te worden rekening houdende met de huidige lage parkeerbezetting en de functie binnen het ruimere parkeerbeleid.
- Behoud aanbod openbaar vervoer wordt expliciet benadrukt vanuit de discipline mobiliteit. Daarbij dient een duurzame modal split (fiets, openbaar vervoer,...) gestimuleerd te worden voor zowel bezoekers als voor de werknemers.

2.2.1.2 Voorkeursscenario Oostelijke Omleidingsweg Adinkerke

Rol van de weg

De omleidingsweg dient als hoofdas voor verkeer van en naar De Panne en Plopsaland en wordt gecategoriseerd als primaire weg II. Het verkeer van en naar De Panne en Plopsaland wordt maximaal weggehouden van de huidige N34 (Stationsstraat - De Pannelaan), die een functie heeft voor lokaal verkeer en gecategoriseerd wordt als lokale weg type III.

Wegprofiel

- 2x2 profiel met middenberm, zijbermen en langsgrachten
- globaal gelegen op maaiveld, uitgezonderd ongelijkvloerse kruising spoorlijn (tunnel), brug over het kanaal en aansluiting E40
- ontwerpsnelheid is 70km/u

Aansluitingspunten en kruisingen

De inrichting van de omleidingsweg is afgestemd op een vlotte doorstroming voor verkeer waarbij conflicten maximaal vermeden worden.

Van noord naar zuid komen volgende aansluitingen voor (Figuur 2-2):

1. verknoping omleidingsweg – N34
2. gelijkvloerse kruising kusttram
3. ongelijkvloerse kruising spoorlijn (intunneling omleidingsweg)
4. lichtengeregeld kruispunt aftakking richting N34 Stationsstraat
5. ongelijkvloerse kruising kanaal (brug over kanaal en N39)
6. lichtengeregelde aansluiting met de E40

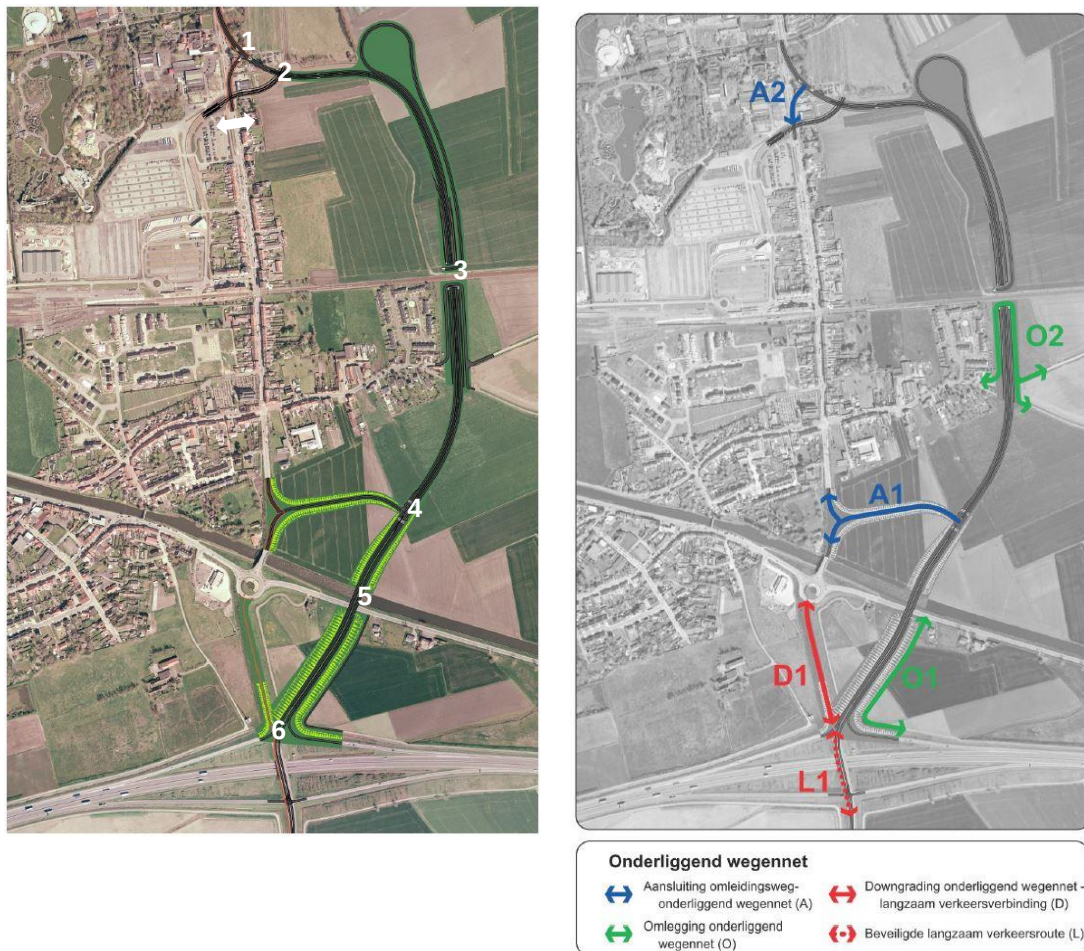
Lokale verkeersrelaties

Waar het onderliggende wegennet wordt gekruist, worden lokale aanpassingen voorzien zodat de lokale verkeersrelaties gegarandeerd blijven:

- Noordhoekstraat – Burgweg worden plaatselijk omgeleid (O2, Figuur 2-2)
- Buizeleedstraat wordt plaatselijk omgeleid tussen de E40 en het kanaal (O1, Figuur 2-2)
- De N34 – Kromfortstraat – tussen E40 en kanaal wordt omgevormd tot weg voor langzaam verkeer (D1, Figuur 2-2)
- De N34 – deel Stationsstraat en De Pannelaan – tussen het kanaal en de aansluiting met de omleidingsweg noord wordt gedowngrade naar een lokale weg type II.

Ook op het onderliggende wegennet worden een aantal lokale aanpassingen voorzien:

- Ter hoogte van De Pannelaan wordt een ongelijkvloerse kruising voorzien voor voetgangers tussen P4 en ingang Plopsaland (Figuur 2-2).
- De bereikbaarheid van parking P4 dient gegarandeerd te worden komende vanuit De Panne.



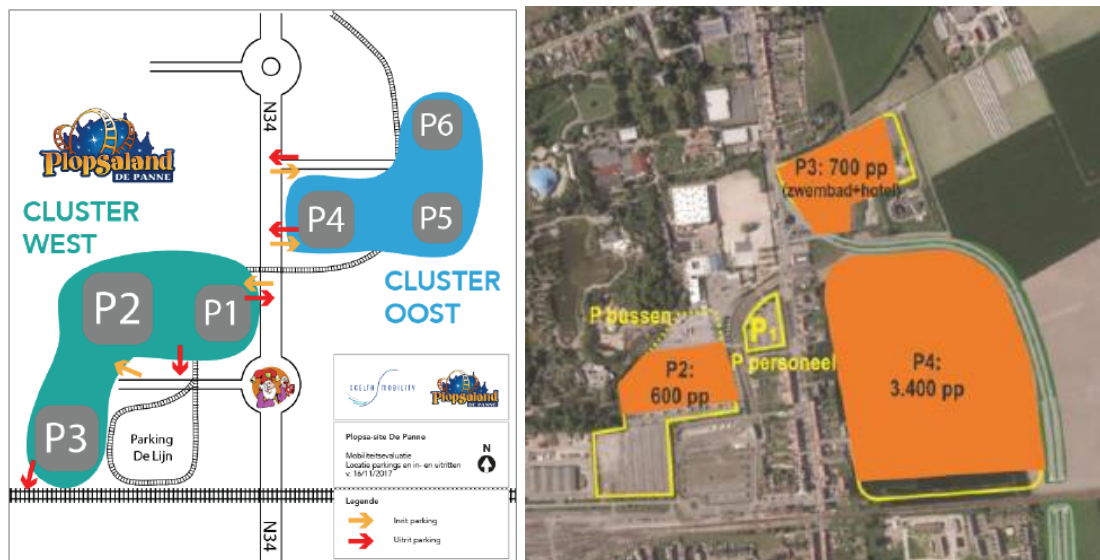
Figuur 2-2: voorkeursscenario omleidingsweg

2.2.1.3 Studie N34 – Omleiding Adinkerke: studie en opmaak project-MER

Deze studie is gestart najaar 2017 en is lopende.

2.2.2 Functie en locatie P&R

De P&R station vormt een belangrijk element in een duurzaam mobiliteitsbeleid ten aanzien van de ontsluiting van De Panne. Door het realiseren van de omleidingsweg wordt de P&R beter bereikbaar vanaf de E40 waardoor de parking potentieel beter kan functioneren in vergelijking met de huidige situatie. In de huidige situatie is de bereikbaarheid vanaf de hoofdweg op drukke momenten immers problematisch door de doorstromingsproblemen op de N34. Figuur 2-3.



Figuur 2-3: Parkeersysteem Plopsaland (links huidig – rechts toekomstig met omleidingsweg)

Voor de P&R dienen in functie van de aangepaste ontsluiting in kader van de Oostelijke Omleidingsweg alternatieve locaties onderzocht te worden. Alternatieve locaties die ruimtelijk aansluiten op de Oostelijke Omleidingsweg (bv nabij het waterzuiveringsstation). In de startnota Omleidingsweg doortocht Adinkerke¹ werden er echter geen alternatieve locaties onderzocht om volgende redenen:

- Er is een bijkomende tramhalte nodig op korte afstand van de alternatieve locatie en bijgevolg op korte afstand van bestaande haltes;
- Het risico dat de P&R als 'overloopparking' voor Plopsaland functioneert is groter dan bij behoud op de huidige locatie waarbij een duidelijke loskoppeling wordt gerealiseerd;
- Er is geen zinvol programma als invulling voor de huidige P&R in de keerlus van de kusttram;
- De betekenis als overstappunt-transferium gaat verloren: geen bundeling meer met trein, tram en bus.

2.2.3 Lokaal bedrijventerrein Adinkerke

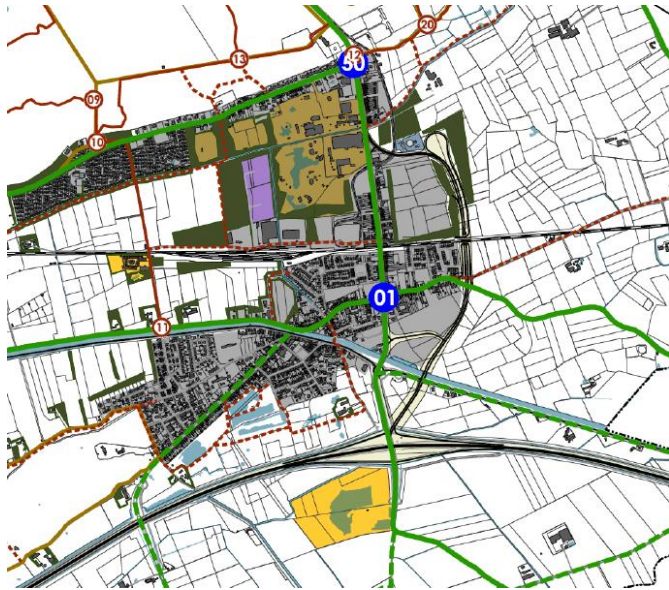
De gemeente stelt in haar visie voor Adinkerke de ontwikkeling van een lokaal bedrijventerrein voor de hele gemeente De Panne voor. Op het grondgebied van De Panne zijn vele kleine lokale bedrijven (n=19) gesitueerd, o.a. in natuurgebied, in landschappelijk waardevol agrarisch gebied, WUG en in het woongebied in de kernen van Adinkerke en De Panne. Alle ondernemers van De Panne en Adinkerke werden bevroegd naar hun interesse. De gemeente De Panne wil oplossingen bieden voor het probleem van de hinder voor de bewoners, door deze bedrijven weg te halen uit de woonomgeving. Hierdoor, wordt er meer ruimte gecreëerd voor woonkwaliteit en kernversterking door mogelijke inbreidingsprojecten, waar permanent gewoond wordt door inwoners van De Panne. Dit is een belangrijke beleidsoptie. Op die manier is de leefbaarheid van de kernen De Panne en Adinkerke gegarandeerd en kan de woonkwaliteit verbeterd worden. De locatie en de omvang van de KMO-zone bedraagt max 5 ha. Het betreft een kleine zone, aansluitend bij het bestaande bedrijf Cailliau, de gemeentelijke technische dienst, Plopsaland en de stationsomgeving met het rangeerstation.

Maar aangezien Adinkerke als woonkern geselecteerd is in het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen, is de oprichting van dit bedrijventerrein vandaag onmogelijk. Er is echter een Beleidsplan Ruimte Vlaanderen in opmaak. Dit kan eventueel perspectieven bieden voor

¹ Startnota Globale studie omleiding doortocht Adinkerke, oktober 2012

het bedrijventerrein. Maar dit dossier, dat zich nog maar in de voorbereidende fase bevindt, staat dus on hold minstens tot de goedkeuring van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

Desondanks wenst de gemeente De Panne de globale impact en de bereikbaarheid van het lokale bedrijventerrein per vervoerswijze in het mobiliteitsplan mee op te nemen.



Figuur 2-4: voorstel locatie lokaal bedrijventerrein Adinkerke (paars)-Bron: gemeente De Panne

2.3 Uitwerking

2.3.1 Gewenste ontsluiting De Panne

De aanleg van de omleidingsweg vanaf het op- en afrittencomplex Adinkerke leidt tot een vlottere doorstroming van en naar de E40 en een ontlasting van niet-bestemmingsverkeer in de kern van Adinkerke. De Panne en Adinkerke wordt op bovenlokaal niveau ontsloten via de omleidingsweg en de E40. Dit betekent eveneens een wijziging in de rol van de wegenis op lokaal niveau.



Figuur 2-5: Ontsluiting Adinkerke - De Panne omleidingsweg

Voor De Panne leidt dit tot volgende gewenste wegencategorisering. De wegencategorisering uit het voorgaande mobiliteitsplan is hierbij richtinggevend, Figuur 2-6.

- De *hoofdwegen en primaire wegen* worden geselecteerd op Vlaams niveau en hebben tot doel het verbinden op internationaal en Vlaams niveau:
 - E40 als hoofdweg
 - Omleidingsweg als primaire weg type II tussen de E40 en toegang tot Plopsaland
- Op provinciaal niveau worden de secundaire wegen geselecteerd:

De secundaire wegen type II hebben hoofdzakelijk een verzamelfunctie op bovenlokaal niveau.

- De N34, vanaf Nieuwpoort, zorgt voor de verbindingfunctie naar de omleidingsweg en E40.
- De verbindingsweg (tussen omleidingsweg en N34) en N34-Stationsstraat deel tussen verbindingsweg en rotonde Hogebrug.
- De N35, vanaf N396 tot N34, zorgt voor de verbindingfunctie met Koksijde en Veurne.
- De N396, vanaf N35 tot N355, zorgt voor de verbindingfunctie met Koksijde.
- **De gemeente doet de suggestie om de N35 richting Veurne te selecteren als secundaire weg type II. De N35 heeft samen met de N34 en verder omleidingsweg een verzamelfunctie en ontsluitende functie voor De Panne.**

Secundaire weg type III:

Er worden geen wegen gecategoriseerd als secundaire weg type III.

- Lokale wegen worden door de gemeente geselecteerd

Lokale weg type I: Hoofdfunctie van de weg is 'verbinden op lokaal niveau'.

Er worden geen wegen gecategoriseerd als lokale weg type I.

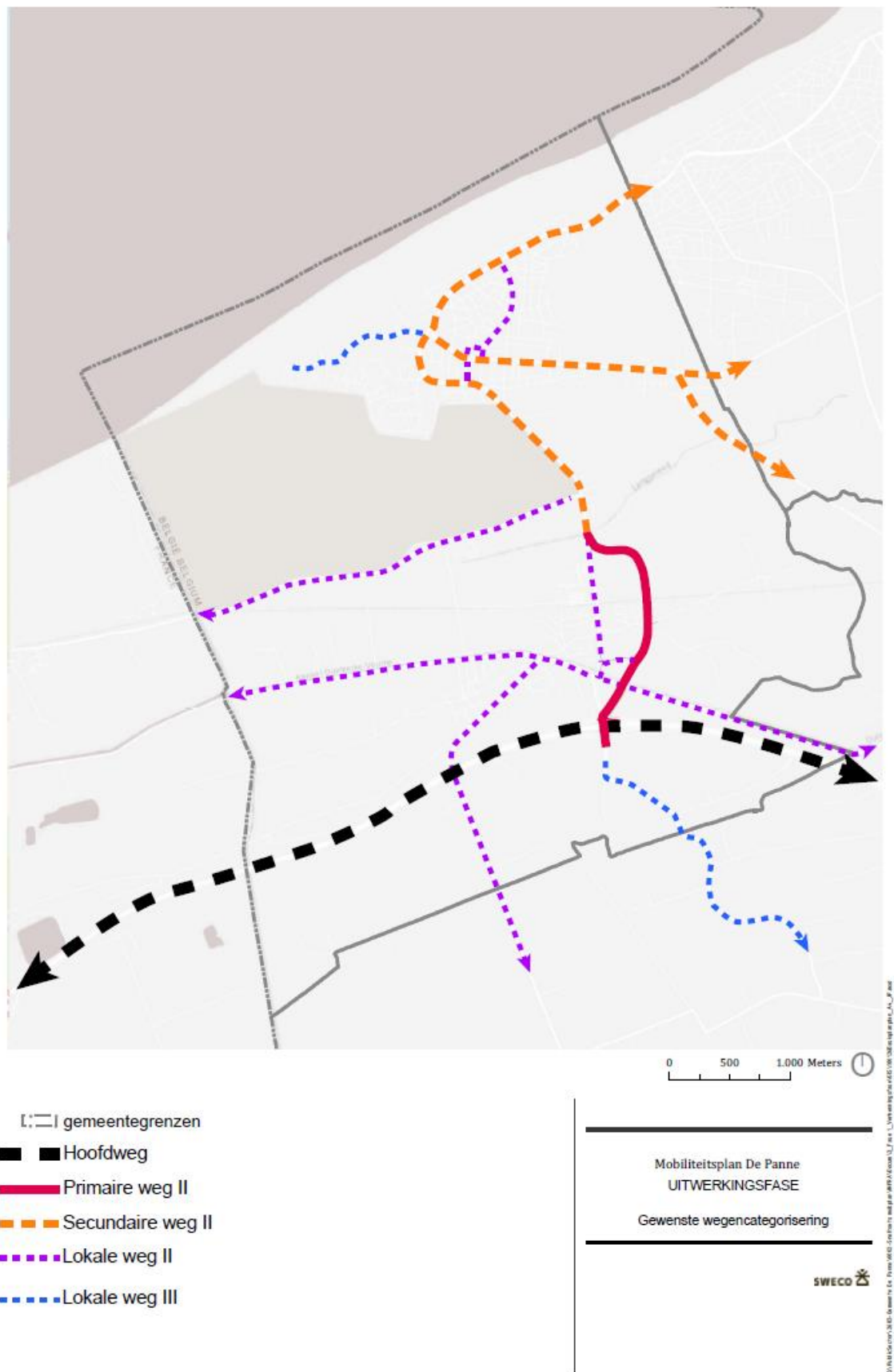
Lokale weg type II: Hoofdfunctie van de weg is 'verzamelen' of 'ontsluiten' op lokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De ontsluitingsfunctie primeert op deze weg.

- N386 - Duinhoekstraat
- Zeelaan
- Lindenlaan
- Koningsplein
- Moeresteenweg
- N39 – Veurnekeiweg tussen Adinkerke en Veurne
- N39 – Duinkerkeiweg tussen Adinkerke en Frankrijk
- Doortocht Adinkerke - N34 tussen verbindingsweg en ingang Plopsaland. De doortocht Adinkerke wordt immers ontlast van het verkeer naar De Panne en Plopsaland.

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

- Dynastielaan
- Kromfortstraat ten zuiden van de E40
- en alle andere wegen voor gemotoriseerd verkeer niet behorende tot lokale weg type I of II

De Kromfortstraat tussen kanaal en rotonde Hogebrug wordt een weg enkel toegankelijk voor langzaam verkeer.



Figuur 2-6: Gewenste wegcategorisering De Panne

2.3.2 Verkeersgeneratie lokaal bedrijventerrein

Om een beeld te hebben van de mogelijke impact wordt een indicatie van verkeersgeneratie berekend. Het betreffen hoofdzakelijk bestaande bedrijven die momenteel gespreid gevestigd zijn in De Panne. Uit de bevraging die gebeurd is door gemeente De Panne blijkt dat het bedrijven zijn met een bvo van 400 – 4000m².

Er wordt een maximale verkeersgeneratie bepaald bij een volledige ontwikkeling van het bedrijventerrein van 5ha op basis van kencijfers voor een KMO: best case en worst case². Daarbij wordt uitgegaan van een modal-split woon-werkverkeer met een autoaandeel als autobestuurder van 84%³. Gezien de ligging vlakbij het station kan deze modal split wel verduurzaamd worden. Dit is in detail te onderzoeken in een latere fase.

Bij een maximale ontwikkeling van het bedrijventerrein van 5ha in het worst-case scenario levert dit een bijkomende verkeersbelasting van 181 verplaatsingen in het ochtendspitsuur en 133 verplaatsingen in het avondspitsuur van en naar het bedrijventerrein. Op dagbasis betekent dit 635 bijkomende autoverplaatsingen van en naar het bedrijventerrein.

	best-case 50.000	worst-case 50.000			
oppervlakte bvo (m ²)					
aantal werknemers per 100m ²	0,51	0,72			
totaal aantal werknemers	255	360			
bezoekers	1,05	1,05			
modal split	0,80	0,80			
aantal verplaatsingen per dag	2,1	2,1			
			autoverplaatsingen	best-case	worst-case
			dag	450	635
avondspits	0,21	0,21	avondspits	94	133
ASP aankomend	0,05	0,05	ASP aankomend	4	6
ASP vertrekkend	0,95	0,95	ASP vertrekkend	90	127
ochtendspits	0,29	0,29	ochtendspits	128	181
ASP aankomend	0,98	0,98	OSP aankomend	126	178
ASP vertrekkend	0,02	0,02	OSP vertrekkend	2	3

Voor de verdeling van het verkeer over het wegennet wordt aangenomen dat de meerderheid van het verkeer afkomstig is van De Panne (uit de richting Koksijde), zijnde 80%. De overige 20% komen van de snelweg of via de zuidzijde vanaf de N39.

Gezien het hoofdzakelijk een herlocalisatie van bedrijven betreft die momenteel gevestigd zijn in De Panne en Adinkerke wordt de N34 als hoofdontsluiting aangeduid. Naar verkeersbelasting betekent dit dat dit hoofdzakelijk verkeer is dat zich reeds op het wegennet van De Panne bevindt, maar waarvan de route nu deels of volledig aangepast zal worden.

Tabel 1 toont de verkeersbelasting in september 2010 (tellussen AWV), augustus 2017 (telling Scelta Mobility) en na realisatie omleidingsweg (Studie Omleiding N34, lopend) alsook de bijkomende verkeersbelasting per spitsuur (8u en 17u) voor het worst-case scenario en de nieuwe verkeersbelasting op de N34.

² Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies v2

³ Modal split obv ervaring KMO-zone

De Pannelaan (tramoversteek)								
	ri adinkerke	ri koksijde	ri adinkerke	ri koksijde	ri adinkerke	ri koksijde		
	verkeer sep 2010 (pae)		bijkomend verkeer (pae)		nieuwe belasting (pae)		capaciteit 800pae/u	
OSP	182	238	143	38	325	276	41%	35%
ASP	456	377	30	103	486	480	61%	60%

De Pannelaan (tramoversteek)								
	ri adinkerke	ri koksijde	ri adinkerke	ri koksijde	ri adinkerke	ri koksijde		
	verkeer aug 2017 (pae)		bijkomend verkeer (pae)		nieuwe belasting (pae)		capaciteit 800pae/u	
OSP	167	249	143	38	310	287	39%	36%
ASP	549	490	30	103	579	593	72%	74%

De Pannelaan (tramoversteek)								
	ri adinkerke	ri koksijde	ri adinkerke	ri koksijde	ri adinkerke	ri koksijde		
	met omleidingsweg (pae)		bijkomend verkeer (pae)		nieuwe belasting (pae)		capaciteit 800pae/u	
OSP	127	32	143	38	270	70	34%	9%
ASP	43	80	30	103	73	183	9%	23%

Tabel 1: Verkeersbelasting doortocht N34 thv tramoversteek

Bij vergelijking van de situatie laagseizoen (september) versus hoogseizoen (augustus) valt op dat het avondspitsuur iets drukker wordt in het hoogseizoen gezien het vertrekkend verkeer van vermoedelijk Plopsaland en de kust. Daar de verkeersbelasting voor de N34 - De Pannelaan in de toekomst veel lager zal worden na realisatie van de Oostelijke Omleidingsweg, wordt ook de situatie met omleidingsweg vermeld. Het Plopsaverkeer concentreert zich in het weekend en het hoogseizoen. Door de realisatie van de Oostelijke Omleidingsweg wordt de N34 ontlast van Plopsaverkeer en verkeer van en naar de kust. In de verkeerscijfers is de avondspits maatgevend.

Uitgaande van een capaciteit van de doortocht N34 van 800 pae/u betekent dit een maximale verzadigingsgraad van 74% op de N34 in de avondspits in het hoogseizoen. Dit wijst op een vlotte verkeersafwikkeling op wegvakniveau. Vanaf een verzadigingsgraad van 80% kunnen er wachtrijen optreden. Na realisatie van de omleidingsweg blijft de verzadigingsgraad < 35%. De herlocalisatie brengt wel meer vrachtverkeer naar de doortocht N34. Een deel van het vrachtverkeer van en naar deze bedrijven zal heden reeds gebruik maken van de N34, een deel zal bijkomend vrachtverkeer zijn.

De herlocalisatie van het bedrijventerrein Adinkerke heeft voornamelijk een ruimtelijke impact in termen van zichtbaarheid en beleving. Vanuit het oogpunt van mobiliteit heeft dit voornamelijk impact op verkeersveiligheid en leefbaarheid (vanuit het oogpunt van bijkomend vrachtverkeer).

Vanuit mobiliteit kan voor het bedrijventerrein Adinkerke als randvoorwaarde gesteld worden dat er een mobiliteitscoördinator dient aangesteld te worden om de bedrijven te ondersteunen enerzijds bij de verhuis en anderzijds bij het ontwikkelen van een flankerend mobiliteitsbeleid dat inzet op duurzame alternatieven.

2.3.3 Locatie P&R

De oostelijke omleidingsweg zorgt voor een vlottere bereikbaarheid van de P&R maar anderzijds vergroot ook de afstand tot de E40. Een evaluatie van de P&R naar locatie ten opzichte van de omleidingsweg en naar functie ten opzichte van het parkeerbeleid in De Panne dringt zich op.

De P&R heeft een capaciteit van 388 parkeerplaatsen. Het parkeertarief 10€ per dag is afgestemd op het parkeertarief van de parkings Plopsaland.

De huidige parkeerbezetting van de P&R bedraagt maximaal 28% op zondagnamiddag in het hoogseizoen. De parking wordt dus onderbenut.

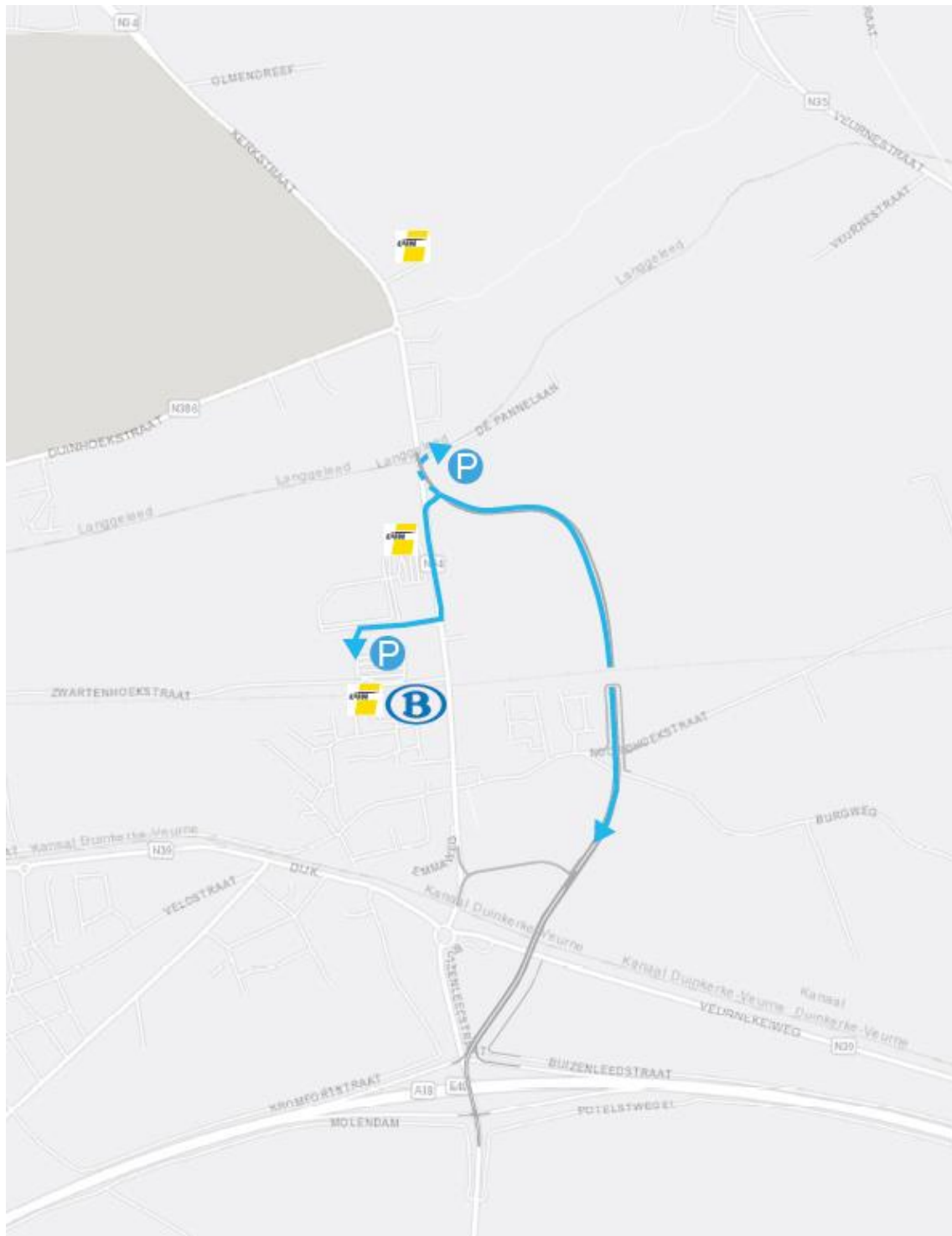
Naast de P&R is er ook een pendelparking die toebehoort aan de NMBS. Deze parking heeft een capaciteit van 57 parkeerplaatsen. De pendelparking bevindt zich ten zuid-oosten van de P&R. Figuur 2-7.



Figuur 2-7: Situering P&R station en pendelparking station – Bron: google maps

Er worden drie scenario's voorgesteld voor de P&R. Telkens gelden volgende uitgangspunten

- zowel de oostelijke omleidingsweg als het nieuwe parkeersysteem van de parkings Plopsaland zijn gerealiseerd;
- vanuit De Lijn wordt er momenteel geen nieuwe tramhalte voor de Kusttram meer toegestaan ivk bewaken commerciële snelheid alsook blijven de huidige tramroutes behouden;
- het parkeerticket P&R omvat
 - of het parkeerticket + het tramticket heen/ terug voor elke inzittende van de wagen (max 5 pers, geldig 1 week): een aangepaste parkeerautomaat laat toe om het aantal inzittenden in te geven per parkeerticket voor de tramrit heen en terug naar een kustgemeente;
 - of het parkeerticket + een dagticket per inzittende dat recht heeft op een deelfiets;
- het parkeertarief P&R is afgestemd op het parkeerbeleid in De Panne. Voor scenario 1 en scenario 2 is er telkens nog een optie a – differentiatie in parkeertarief en een optie b – differentiatie in parkeerduur. Voor scenario 3 wordt gefocust op een lange termijn scenario qua parkeerbeleid waarbij de tarifiering en duur overkoepelend voor de verschillende kustgemeenten wordt bepaald in kader van de vervoersregio's.



Scenario 1 - Behoud huidige locatie P&R

De huidige locatie van de P&R blijft behouden. De capaciteit is 388 parkeerplaatsen. De kusttram is vlakbij aan halte De Panne Station.

Voorwaarden

- De aanrijroute is via de oostelijke omleidingsweg, N34 – De Pannelaan en rotonde Plopsaland naar de huidige inrit.
- De parkings Plopsa dienen zodanig ingericht te worden dat er een volledige scheiding ontstaat van beide parkeersystemen Plopsa en P&R. Dit betekent dat de Plopsaparkings maximaal gelegen zijn langsheen de oostelijke omleidingsweg. En dat de eventuele resterende

parkings (personeel en P2, Figuur 2-3) volledig afgescheiden worden qua toegang voor zowel gemotoriseerd verkeer als voor voetgangers langsheen de zijde van de P&R.

- Het parkeertarief en de parkeerduur P&R wordt afgestemd op het parkeerbeleid in De Panne.
- *Optie a:* het parkeertarief P&R wordt zo afgestemd op het parkeertarief van De Panne dat lang parkeren aantrekkelijker is op de P&R volgens het principe *parkeerticket centrumparking > parkeerticket P&R met inbegrip van de tijdswaardering voor de verplaatsing P&R – centrum*
- *Optie b:* de parkeerduur P&R wordt zo afgestemd op de parkeerduur van een centrum-parking De Panne dat lang parkeren enkel mogelijk is op de P&R. Dit gaat gepaard met een aangepaste prijsdifferentiatie. De P&R laat toe om een apart ticket te kopen voor een periode van 1 week aan een goedkoper tarief dan 7x het geldige dagtarief.

parkeerduur centrumparking < parkeerduur P&R
(bv: *parkeerduur centrumparking 10u < parkeerduur P&R 24u*)

	VOORDELEN	NADELEN
SCENARIO 1	Vlakbij tramhalte De Panne Station	Niet vlakbij omleidingsweg (afstand 550m)
	Aparte bewegwijzering P&R	Verkeer van en naar P&R gaat via N34 - De Pannelaan
	Onmiddellijk beschikbaar	capaciteit is vast: uitbreiding enkel mogelijk mits onderhandeling (bv inname voormalige parking P3 Plopsaland via Zwartehoekstraat)
	Geen inrichtingskosten	
	Gescheiden systeem toegang P&R en Plopsa	
OPTIE A	aantrekkelijk tarief P&R	beperkte capaciteit P&R geen sluitend systeem om bezoekers Plopsa te vermijden op de P&R met goedkoop tarief
OPTIE B	tarief Plopsaparking kan uitgangspunt zijn	enkel aantrekkelijk voor lang parkeerders > 10u en langverblijvers

Scenario 2 - Nieuwe locatie P&R aan de noordzijde van de omleidingsweg

De P&R wordt ingepland ten noorden van de omleidingsweg. De capaciteit is af te stemmen op de noodzaak.

De dichtstbijzijnde halte van de kusttram is op 360m afstand, halte Plopsaland.

Voorwaarden

- De aanrijroute is via de oostelijke omleidingsweg.
- De P&R is bereikbaar vanaf de zijde van De Panne, o.a. voor verkeer komende van Duinhoekstraat (Bray-Dunes).
- De parkings Plopsa dienen zodanig ingericht te worden dat er een volledige scheiding ontstaat van beide parkeersystemen Plopsa en P&R. Dit betekent dat de Plopsaparkings maximaal bereikbaar zijn vanaf de oostelijke omleidingsweg.
- Het parkeertarief en de parkeerduur P&R wordt afgestemd op het parkeerbeleid in De Panne.
- *Optie a:* het parkeertarief P&R wordt zo afgestemd op het parkeertarief van De Panne dat lang parkeren aantrekkelijker is op de P&R volgens het principe *parkeerticket centrumparking > parkeerticket P&R met inbegrip van de tijdswaardering voor de verplaatsing P&R – centrum*

- *Optie b:* de parkeerduur P&R wordt zo afgestemd op de parkeerduur van een centrum-parking De Panne dat lang parkeren enkel mogelijk is op de P&R. Dit gaat gepaard met een aangepaste prijsdifferentiatie. De P&R laat toe om een apart ticket te kopen voor een periode van 1 week aan een goedkoper tarief dan 7x het geldige dagtarief.

parkeerduur centumparking < parkeerduur P&R
(bv: parkeerduur centumparking 10u < parkeerduur P&R 24u)

	VOORDELEN	NADELEN
SCENARIO 2	Gelegen vlakbij Omleidingsweg	Tramhalte niet vlakbij maar op 360m afstand (4 à 5 min wandelen)
	Aparte bewegwijzering P&R	Pas beschikbaar na realisatie omleidingsweg
	Capaciteit kan afgestemd worden op de noodzaak	inrichtingskost
	Gescheiden systeem toegang P&R en Plopsa	
OPTIE A	aantrekkelijk tarief P&R	geen sluitend systeem om bezoekers Plopsa te vermijden op de P&R met goedkoop tarief
OPTIE B	voldoende ruimte beschikbaar tarief Plopsaparking kan uitgangspunt zijn	enkel aantrekkelijk voor lang parkeerders > 10u en langverblijvers

Zowel voor scenario 1 als voor scenario 2 dienen een aantal flankerende maatregelen uitgewerkt te worden om de P&R aantrekkelijk te maken voor de bezoekers aan de kust.

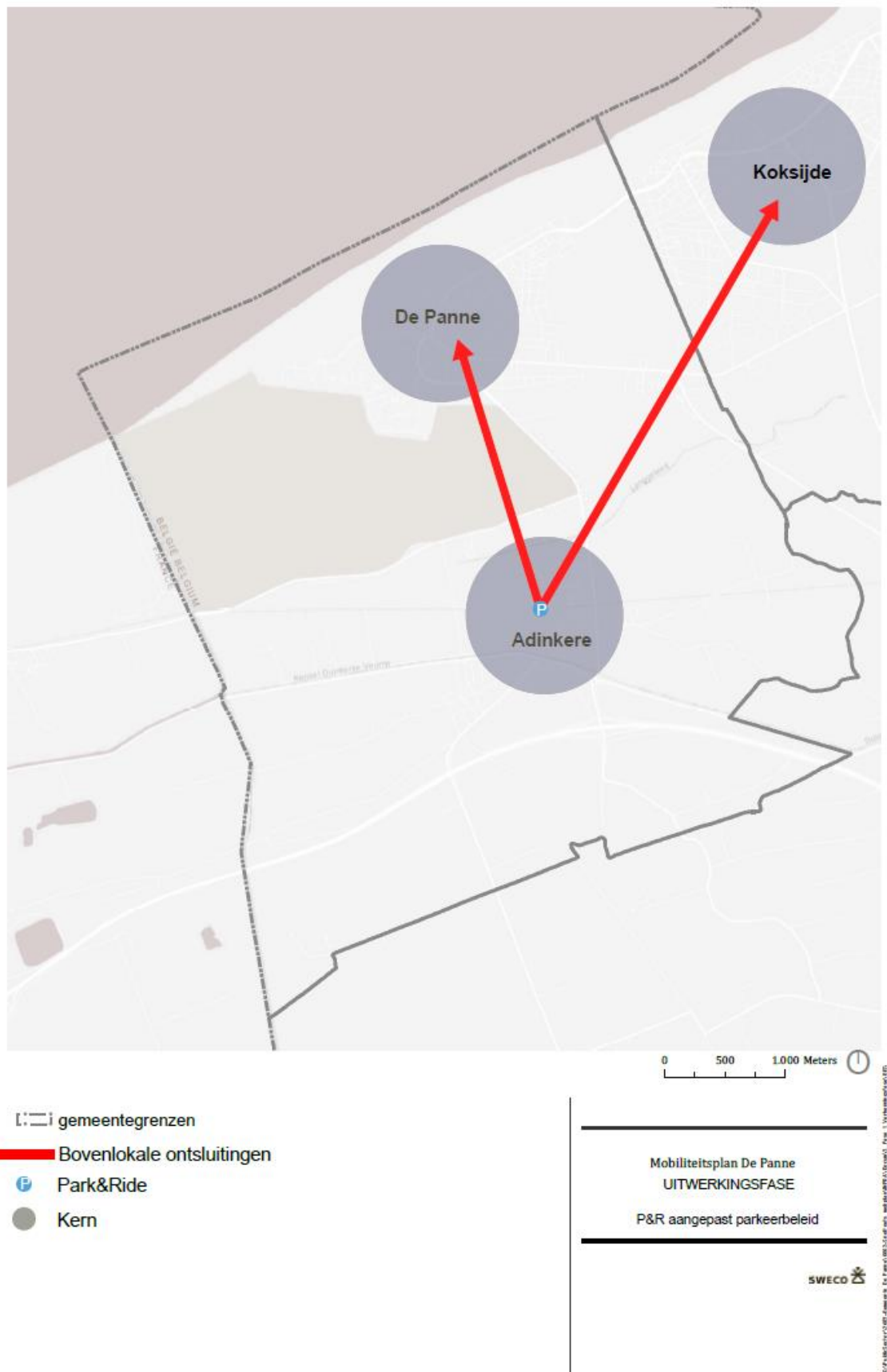
Mogelijkheden zijn:

- Het combi parkeer-tramticket is bruikbaar in een handelszaak in De Panne, Koksijde,... als aankoopbon voor een consumptie of product;
- Het combi parkeer-tramticket wordt integraal terugbetaald door het hotel wanneer de wagen gedurende het verblijf op de P&R staat. Vooraf kan bagage afgeleverd worden aan het hotel, of het hotel kan als service de bagage ophalen na afspraak;
- Het parkeerticket heeft recht op het huren van leenfietsen gedurende 1 dag voor het aantal inzettenden;
-

Scenario 3 - Aangepast parkeerbeleid Westkust

In kader van de opmaak van mobiliteitsplannen op niveau van Vervoersregio's kan een globale parkeerstrategie voor de verschillende kustgemeenten Westkust op elkaar afgestemd worden op elkaar alsook op de betreffende randparkings (zie Figuur 2-8 voor een illustratief voorbeeld). Op die manier kan een duurzaam parkeerbeleid nog krachtiger doorgevoerd worden om mede het gebruik van de fiets en openbaar vervoer naar de kust verder te stimuleren.





Figuur 2-8: Illustratief aangepast parkeerbeleid Westkust

2.3.4 Ontsluiting kern Adinkerke

Per vervoerswijze wordt de ontsluiting van kern Adinkerke, en in bijzonder van het lokaal bedrijventerrein weergegeven, Figuur 2-9:

Te voet

Het stationsplein beschikt over voetpaden langsheen beide zijden van de weg.



Foto 1: Voetpad Stationsplein (Bron: Google)

De Zwartenhoekstraat is echter minder veilig door de afwezigheid van voetpaden en de in- en uitritten van enkele bedrijventerreinen. In deze straat kunnen conflicten met gemotoriseerd verkeer ontstaan.



Foto 2: Zwartenhoekstraat (Bron: Google)

Ook via de Langgeleedstraat en nadien de Zwartenhoekstraat kunnen voetgangers de project-site bereiken. In de Langgeleedstraat zijn voetpaden eveneens afwezig.



Foto 3: Langgeleedstraat (Bron: Google)

Voor voetgangers is het lokaal bedrijventerrein vlots bereikbaar via het Stationsplein en de Zwartenhoekstraat mits realisatie van voetgangersvoorzieningen.

Fiets

De N34-De Pannelaan, N39-Veurnekeiweg en N386- Duinhoekstraat maken deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsennetwerk (BFF).

De Noordhoekstraat, Burgweg, Dorpsstraat, Garzebekeveldstraat, Moeresteenweg, Stationsplein, Zwartehoekstraat en Langgeleedstraat maken deel uit van het voorliggende lokaal functioneel netwerk.

De N34-De Pannelaan en N386-Duinhoekstraat maken eveneens deel uit van het recreatief fietsknooppuntennetwerk. Beide straten kruisen elkaar op knooppunt 50. Een tweede nabij gelegen knooppunt is het knooppunt 1. Dit knooppunt kan met de fiets bereikt worden vanuit het oosten via de Westburgweg met nadien de Burgweg en de Noordhoekstraat, vanuit het zuiden via de Kromfortstraat en vanuit het westen via de Smekaertstraat met nadien de Dorpsstraat.

Het lokaal bedrijventerrein heeft een zeer goede ontsluiting via het fietsnetwerk.

Openbaar vervoer

De kusttram volgt vanaf het station De Panne hoofdzakelijk het tracé van de N34 richting De Panne en verder. Tram 1 heeft een frequentie van 20min en tijdens de schoolvakanties zelfs om de 15 minuten.

In De Panne centrum komt eveneens buslijn 56 toe, waarbij halte De Panne Centrum als overstapplaats naar de kusttramlijn kan dienen. Na 10 minuten op de kusttram wordt vervolgens de halte station De Panne bereikt. Buslijn 56 heeft een onregelmatige bediening.

Station De Panne vormt het eindstation van spoorlijn 73 (Deinze - De Panne). Op weekdays wordt ieder uur één trein voorzien met een tweede bijkomende trein tijdens de avondspits van vrijdag, zaterdag en zondag.

Het bedrijventerrein ligt op circa 500 meter (of 6 min wandelen) van station De Panne en heeft daarmee een goede ontsluiting met het openbaar vervoer.

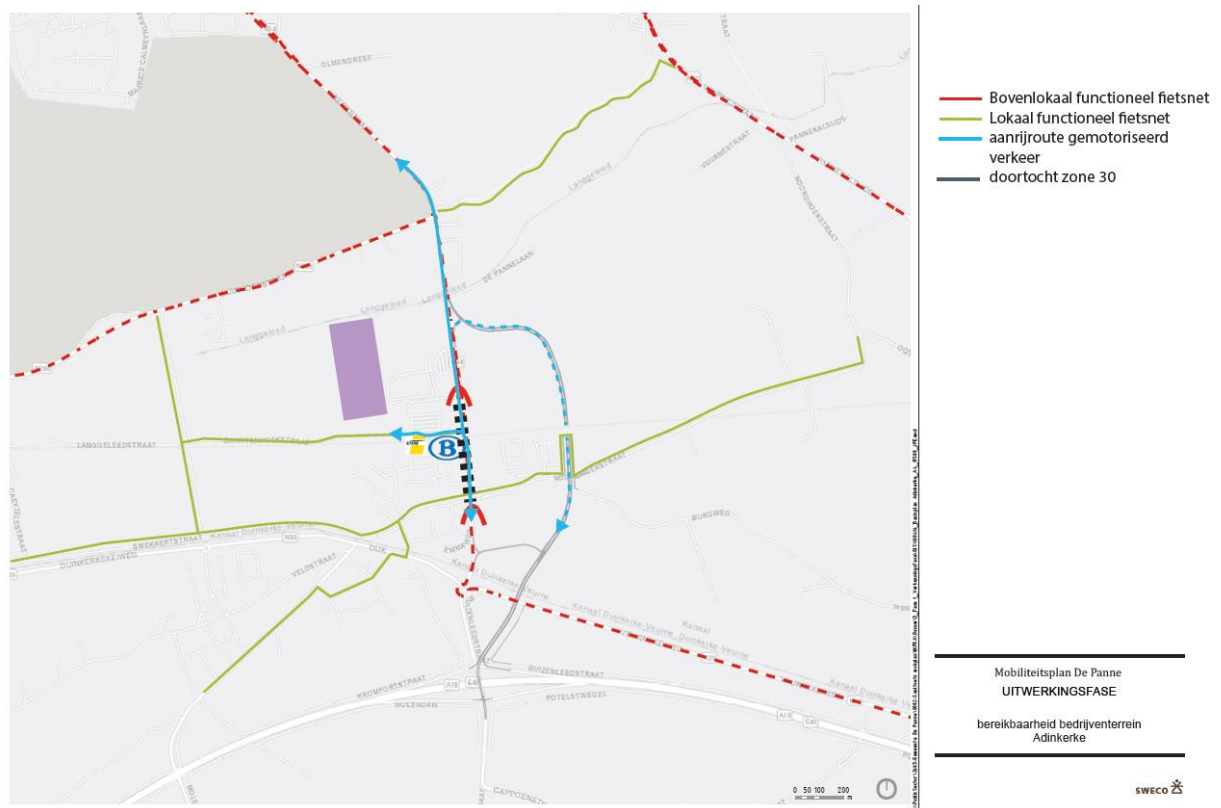
Gemotoriseerd verkeer

Het projectgebied wordt ontsloten door een hoofdweg, de E40 die verkeer vanuit Veurne en Frankrijk aanbrengt. Doorheen kern Adinkerke loopt de N34-De Pannelaan, wat heden een primaire weg type II is vanaf de E40 tot aan Plopsaland.

Na realisatie van de oostelijke omleidingsweg zal de kern van Adinkerke ontlast worden en wordt de N34 tussen de verbindingsweg in het zuiden en de rotonde Plopsaland een lokale weg. Vanaf rotonde Plopsaland gaat deze weg over in een secundaire weg type II. De rest van de N34 richting De Panne en verder is eveneens een secundaire weg type II.

Komende van het noorden van De Panne is het bedrijventerrein bereikbaar via de N34 en Stationsplein. Vanuit het zuiden is het bedrijventerrein lokaal bereikbaar via de N39 en N34 of via de Omleidingsweg, De Pannelaan en Stationsplein voor verkeer komende van de E40.

Vrachtverkeer rijdt bij voorkeur via de E40 en de omleidingsweg naar het bedrijventerrein in plaats van via lokale wegen voor de korte afstanden.



Figuur 2-9: Ontsluiting kern Adinkerke

2.4 Verschil met Beleidsplan 2012

2.4.1 Wegencategorisering

De Oostelijke omleidingsweg is ten opzichte van het beleidsplan 2012 verder geconcretiseerd waardoor de impact op het lokaal niveau duidelijker is geworden. Dit vertaalt zich rechtstreeks in een wijziging in functie van de weg en bijgevolg in een aangepaste wegcategorisering.

N35 – Veurnestraat tussen N396 en Veurne

In het beleidsplan 2012 wordt gesteld dat de N35 samen met de omleidingsweg een complementaire verbinding richting De Panne verzorgt, die ook ontlastend werkt voor de leefbaarheid in Adinkerke en De Panne. Secundaire wegen type I hebben een verbindende functie op bovenlokaal niveau. De gemeente doet daarbij de suggestie om de N35 richting Veurne te selecteren als secundaire weg type I ipv secundaire weg type II (cfr selectie MP Veurne N35 sec type II)

Deze visie wordt niet gevolgd. De omleidingsweg vormt de hoofdontsluiting richting De Panne. Wel wordt de suggestie gedaan om de N35 als secundaire weg type II te categoriseren naar analogie met de N396 als verzamelend op bovenlokaal niveau tussen De Panne en Koksijde en de N35 als verzamelend tussen De Panne en Veurne.

Prins Albertlaan

De Prins Albertlaan wordt een lokale weg type III ipv lokale weg type II. De Zeelaan, die parallel loopt, heeft de functie van een lokale weg type II. De Prins Albertlaan is gelegen in een verblijfsgebied en dient enkel de functie van erfontsluiting op te nemen.

N34 – kanaal – ingang Plopsaland

N34 tussen kanaal en ingang Plopsaland wordt geselecteerd als lokale weg type III ipv lokale weg type II. De doortocht Adinkerke wordt immers ontlast van het verkeer naar De Panne en Plopsaland en de focus ligt op verblijfsgebied met erfontsluiting.

Dynastielaan

De Dynastielaan wordt een lokale weg type III ipv lokale weg type II. De verblijfsfunctie primeert hier en dient hier enkel de functie van erfontsluiting op te nemen.

N39 – Duinkerkekeiweg

De Duinkerkekeiweg wordt een lokale weg type II ipv lokale weg type III. De N39 heeft hier meer een ontsluitende functie dan wel een verblijfsfunctie. Naar analogie met de N386-Duinhoekstraat die een ontsluitende functie met Bray-Dunes en kern De Panne opneemt, geldt ook hier de ontsluitende functie tussen Bray-Dunes en kern Adinkerke.

2.4.2 Lokaal bedrijventerrein Adinkerke

Het lokaal bedrijventerrein Adinkerke is een verbreding en verdieping in kader van ruimtelijke ontwikkelingen en de mogelijke impact op mobiliteit.

2.4.3 P&R station

De locatie en functie van de P&R werd in vraag gesteld in kader van de voorbereidende studies Omleidingsweg en werd als impact van de omleidingsweg binnen het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan mee opgenomen.

2.5 Aanbevelingen ‘Impact ruimtelijke ontwikkelingen’**Domein A: Ruimtelijke ontwikkelingen****A.1 Ruimtelijke planning**

- Lokaal bedrijventerrein Adinkerke

A.2 Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit

- Realisatie omleidingsweg ondersteunen op lokaal wegennet

A.3 Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen

- Implementeren lokale wegcategorisering rekening houdende met aanleg omleidingsweg

Domein B: Netwerken per modus**B.1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen**

- Ongelijkvloerse voetgangersoversteek De Pannelaan

B.2 Fietsroutenetwerk

- Plaatselijke omleiding fietsroute fietsnet knooppunt 1-84 Noordhoekstraat en Burgweg in kader van realisatie omleidingsweg

B.3 Openbaar vervoernetwerk

- /

B.4 (Her)inrichting van wegen

- Toepassen uitgangspunten per type weg, op basis van wegcategorisering

B.5 Parkeerbeleid

- Functie P&R binnen parkeerbeleid De Panne

B.6 (Goederen)vervoer over water

- /

Domein C: Ondersteunende maatregelen**C.1 Vervoermanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen**

- Opmaak bedrijfsvervoerplan bij nieuwe ontwikkelingen en/of verhuis

C.2 Tarifiering

- Parkeerbeleid met aangepaste tarifiering P&R

C.3 Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen

- Informatie omtrent duurzame verplaatsingen

C.4 Handhaving

- /

C.5 Beleidsondersteuning

- /

C.6 Monitoring en evaluatie

- /

3 **THEMA 2 Verkeerscirculatie en verkeersveiligheid**

3.1 **Onderzoeksvragen**

- Hoe kan de verkeerscirculatie in de wijk ten oosten van de Zeelaan geoptimaliseerd worden zodat in eerste instantie zoekverkeer geweerd wordt en de bereikbaarheid voor de verschillende vervoerswijzen gegarandeerd blijft?
- Welke maatregelen zijn noodzakelijk en/of wenselijk op vlak van snelheid en verkeersveiligheid in woon- en schoolomgevingen?
- Welke maatregelen zijn noodzakelijk en/of wenselijk ter verbetering van de doorstroming van openbaar vervoer?
- In welke mate zijn wijzingen aan het snelheidsregime noodzakelijk, bv uitbreiding zone 30?

3.2 **Analyse onderzoek**

3.2.1 *Kruispunttellingen*

Op donderdag 18-10-16 werden kruispunttellingen uitgevoerd op de rotonde Koningsplein en kruispunt Zeelaan x Kerkstraat. De kruispunttellingen werden uitgevoerd aan de hand van camera's tijdens de ochtendspits 7u-9u en de avondspits 16u-18u.

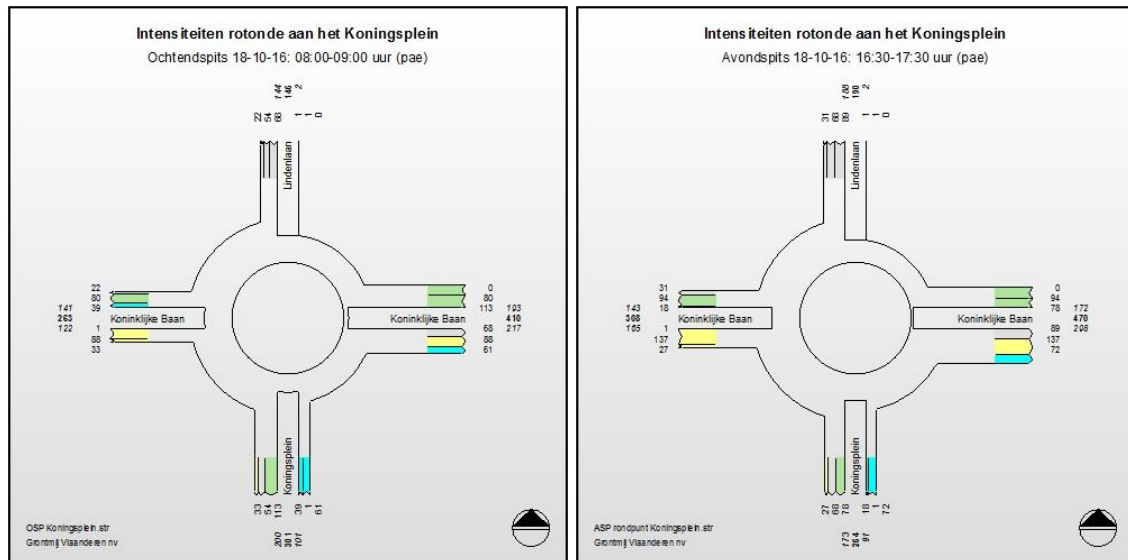
3.2.1.1 **Rotonde Koningsplein**

Rotonde Koningsplein is een enkelstrooksrotonde met 4 takken (Figuur 3-1):

- N35 kant Veurne
- Koningsplein
- N35 kant zeedijk
- Lindelaan: enkel toekomende tak



Figuur 3-1: Rtonde Koningsplein

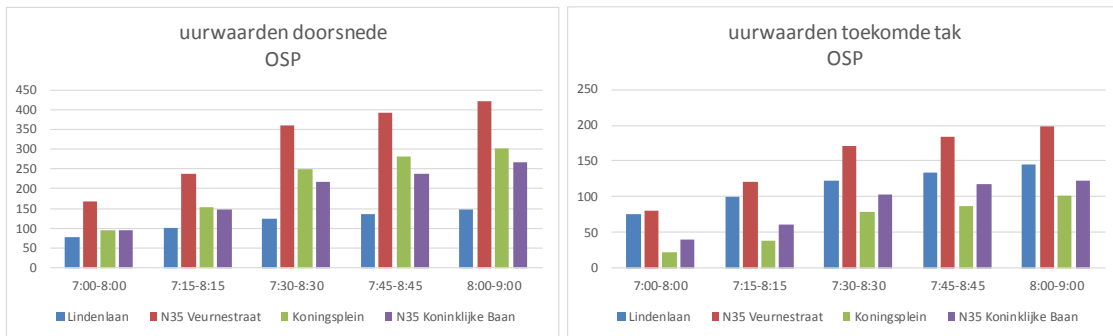


Figuur 3-2: Verkeersintensiteiten rotonde Koningsplein ochtendspitsuur - avondspitsuur

Het drukste ochtendspitsuur doet zich voor tussen 8u-9u.

De hoofdbeweging is de links afslaan beweging komende van Veurne N35 richting Koningsplein. Een tweede grote beweging is de rechtdoorgaande beweging op de N35, richting Veurne en richting De Panne. Bijna de helft van het verkeer komende uit de Lindelaan draait linksaf richting Veurne.

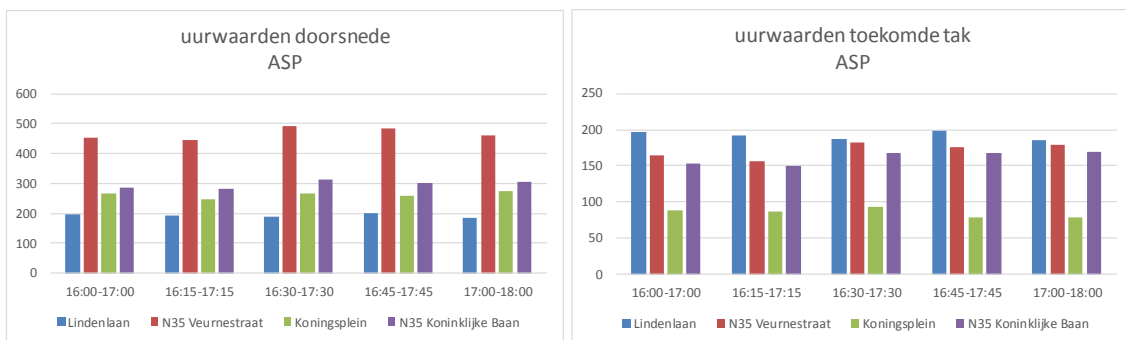
De drukste verkeersbelasting in doorsnede situeert zich op de N35 Veurnestraat (422 pae tussen 8u-9u). De drukste toekomstige rijrichting op de rotonde is eveneens de N35 Veurnestraat (199 pae tussen 8u-9u).



Het drukste avondspitsuur doet zich voor tussen 16u30-17u30. Opvallend voor de avondspits is dat de verkeersdruk over de ganse periode dezelfde grootte-orde vertoont.

De hoofdbeweging in de avondspits is de rechtdoorgaande beweging op de N35, richting Veurne, gevolgd door de rechtdoorgaande beweging op de N35 richting De Panne. Ook in de avondspits draait bijna de helft van het verkeer komende uit de Lindelaan linksaf richting Veurne.

De drukste verkeersbelasting in doorsnede situeert zich op de N35 Veurnestraat (491 pae tussen 16u30-17u30). Daar waar de drukste toekomstige rijrichting op de rotonde in de avondspits de Lindelaan is (198 pae tussen 16u45-17u45). Dit wijst op veel vertrekkend verkeer afkomstig uit de achterliggende straten, zoals onder meer Zeelaan.



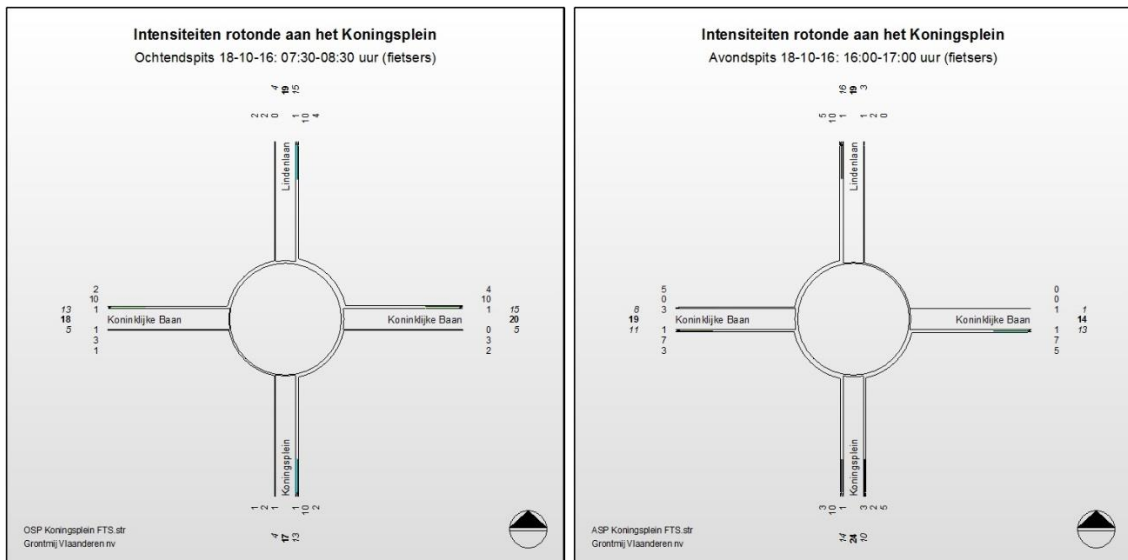
Fietsers

In de ochtendspits bevinden zich het meeste fietsers op het kruispunt tussen 7u30 en 8u30. Dit heeft vermoedelijk te maken met de aanvang van de scholen en de werkuren in het gemeentehuis.

De drukste fietsassen zijn komende van het Koningsplein richting Lindelaan en komende van Veurne richting De Panne op de N35.

In de avondspits bevinden zich het meeste fietsers op het kruispunt tussen 16u en 17u. Dit heeft vermoedelijk te maken met het einde van de scholen en de werkuren in het gemeentehuis.

De drukste fietsassen zijn de omgekeerde dan in de ochtendspits: komende van de Lindelaan richting het Koningsplein en komende van De Panne richting Veurne op de N35.

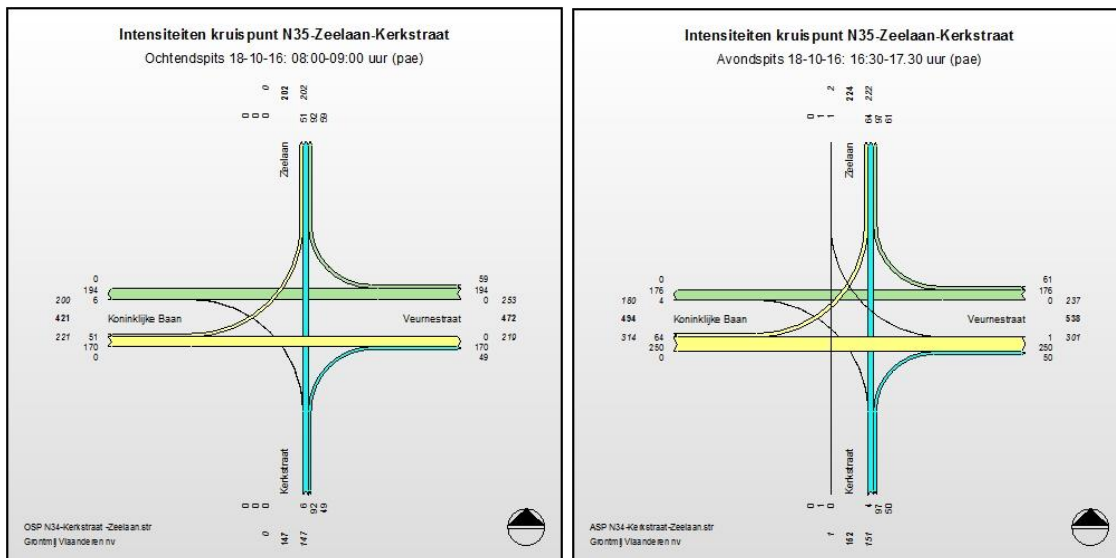


Figuur 3-3: Fietsers rotonde Koningsplein ochtendspitsuur - avondspitsuur

3.2.1.2 Kruispunt N35-Zeelaan-Kerkstraat

Het kruispunt N35 x Zeelaan x Kerkstraat is verkeerslichtengeregeld waar 3 takken op toekomen. De Zeelaan is een éénrichtingsstraat richting noord. Elke toekomende tak wordt gekenmerkt door één rijstrook enkel op de N35 Koninklijke Baan is er een aparte linksafslagstrook richting Zeelaan.



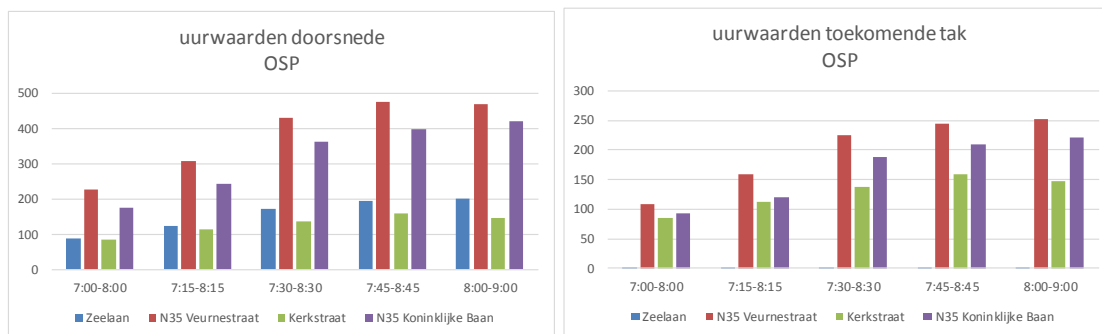


Figuur 3-4: Verkeersintensiteiten kruispunt Kerkstraat ochtendspitsuur - avondspitsuur

Het drukste ochtendspitsuur doet zich voor tussen 8u-9u.

De hoofdbeweging op het kruispunt is de rechtdoorgaande verkeersstroom op de N35 zowel richting De Panne, als richting Veurne. Een derde belangrijke stroom is de rechtdoorgaande beweging Kerkstraat richting Zeelaan. De helft van het verkeer in de Zeelaan is afkomstig uit de Kerkstraat en telkens een vierde is afkomstig van de N35, enerzijds van Veurne en anderzijds van De Panne.

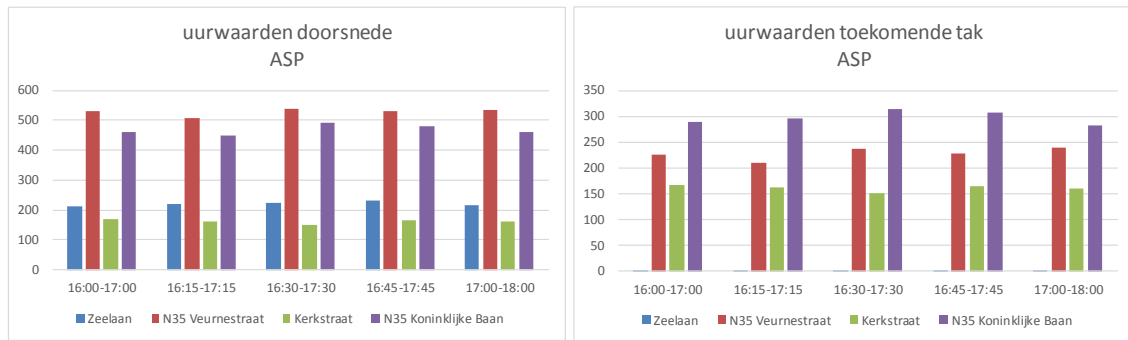
De drukste verkeersbelasting in doorsnede situeert zich in de Veurnestraat (472 pae tussen 8u-9u). De drukste toekomstende rijrichting op het kruispunt is de N35 Veurnestraat (252 pae tussen 8u-9u).



Het drukste avondspitsuur doet zich voor tussen 16u30-17u30. Opvallend voor de avondspits is dat de verkeersdruk over de ganse periode van dezelfde grootte-orde is.

De hoofdbeweging op het kruispunt in de avondspits is eveneens de rechtdoorgaande verkeersstroom op de N35 zowel richting De Panne, als richting Veurne. Waarbij de stroom richting Veurne beduidend groter is. De rechtdoorgaande beweging van de Kerkstraat richting Zeelaan vertoont eenzelfde verkeersdruk als in de ochtendspits. De afslaan bewegingen van de N35 naar de Zeelaan zowel komende vanuit De Panne als komende vanuit Veurne zijn iets drukker dan in de ochtendspits.

De drukste verkeersbelasting in doorsnede situeert zich in de N35 Veurnestraat (491 pae tussen 16u30-17u30). Daar waar de drukste toekomstende rijrichting op het kruispunt in de avondspits de N35 Koninklijke Baan is (314 pae tussen 16u30-17u30).



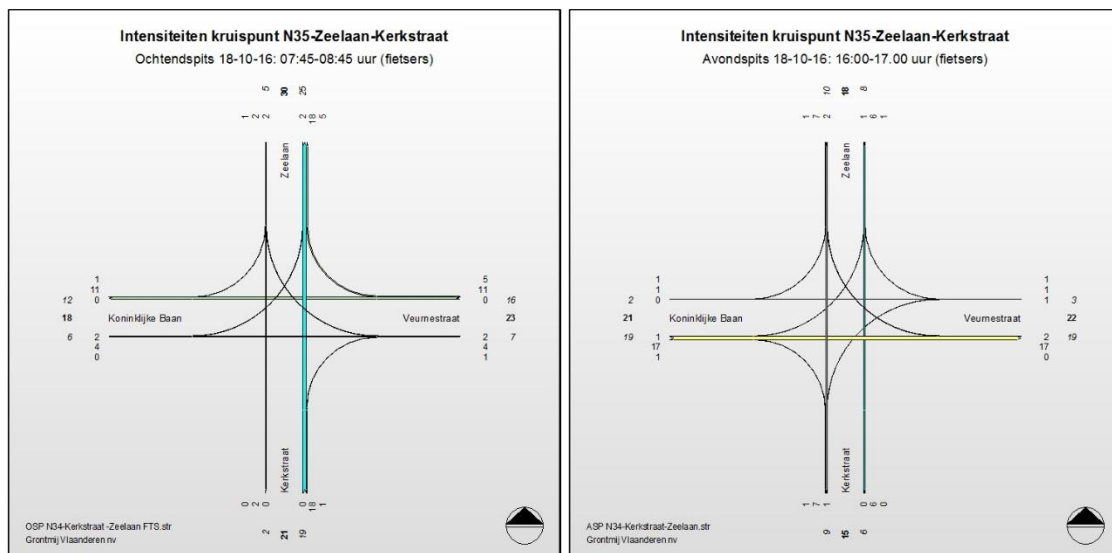
Fietsers

In de ochtendspits bevinden zich het meeste fietsers op het kruispunt tussen 7u45 en 8u45. Dit heeft vermoedelijk te maken met de aanvang van de scholen.

De drukste fietsassen zijn komende uit de Kerkstraat richting Zeelaan en komende van Veurne richting De Panne op de N35.

In de avondspits bevinden zich het meeste fietsers op het kruispunt tussen 16u en 17u. Dit heeft vermoedelijk te maken met het einde van de scholen.

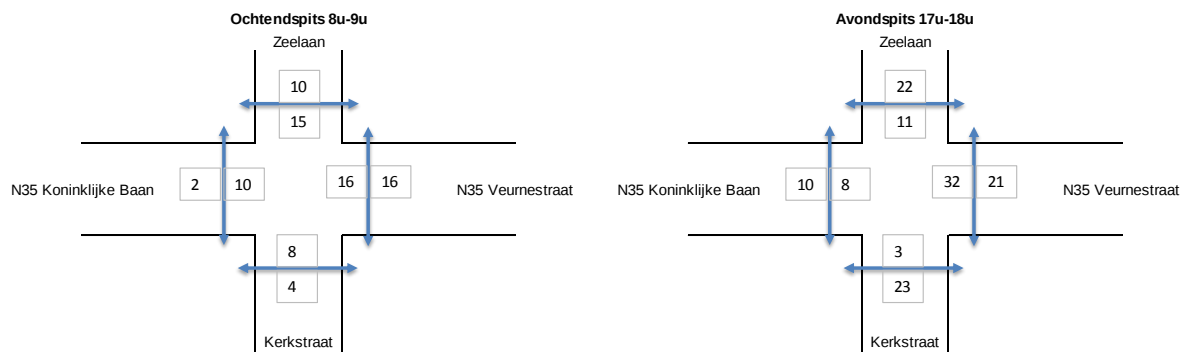
De drukste fietsassen zijn de omgekeerde dan in de ochtendspits: komende van de Zeelaan richting Kerkstraat en komende van De Panne richting Veurne op de N35.



Figuur 3-5: Fietsers kruispunt Zeelaan x N35 ochtendspitsuur – avondspitsuur

Voetgangers

De drukste oversteekplaatsen zijn de Zeelaan en de N35 Veurnestraat, zowel in de ochtendspits als in de avondspits.



Figuur 3-6: Oversteekbeweging voetgangers per uur - kruispunt Zeelaan x N35

3.2.2 Slangtellingen

Om een duidelijk beeld te krijgen van de verkeersdruk in Koningsplein en Kerkstraat over een periode van 2 weken werden slangtellingen geplaatst. De slangtellingen registreerden data van vrijdag 14-10-16 tem donderdag 27-10-16.

De data van de slangtellingen levert ons de verkeersintensiteiten, voertuigclassificatie en snelheidsmetingen.

3.2.2.1 Koningsplein

De slangtelling werd geplaatst in Koningsplein ter hoogte van bushalte De Boare, Foto 4.



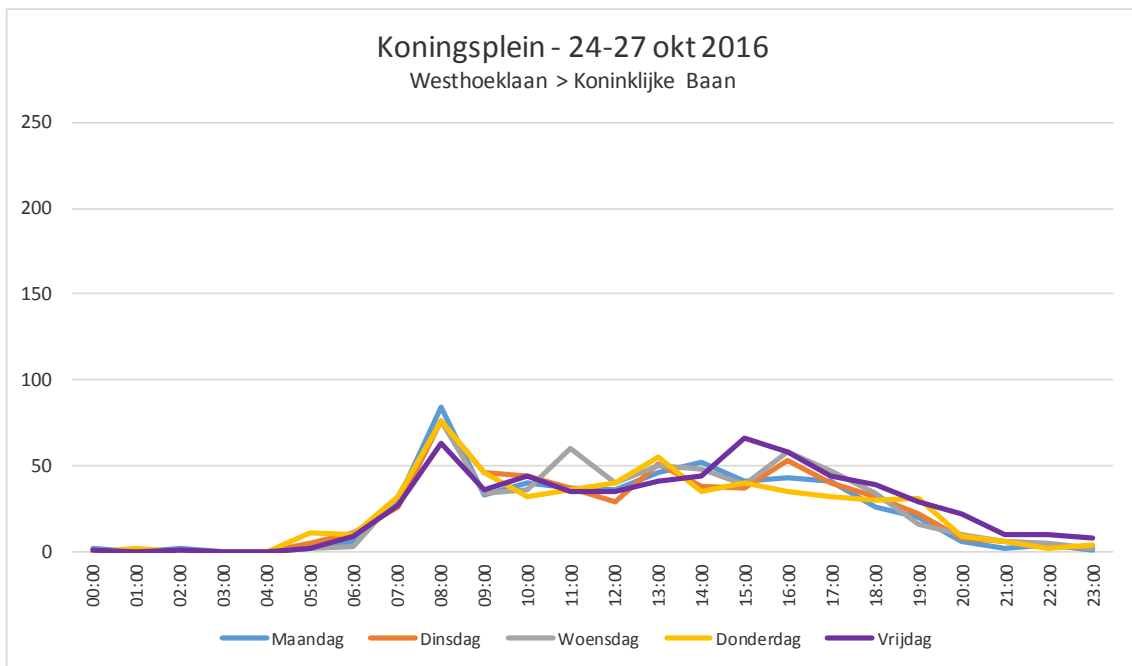
Foto 4: Locatie telstang Koningsplein

Verkeersintensiteiten

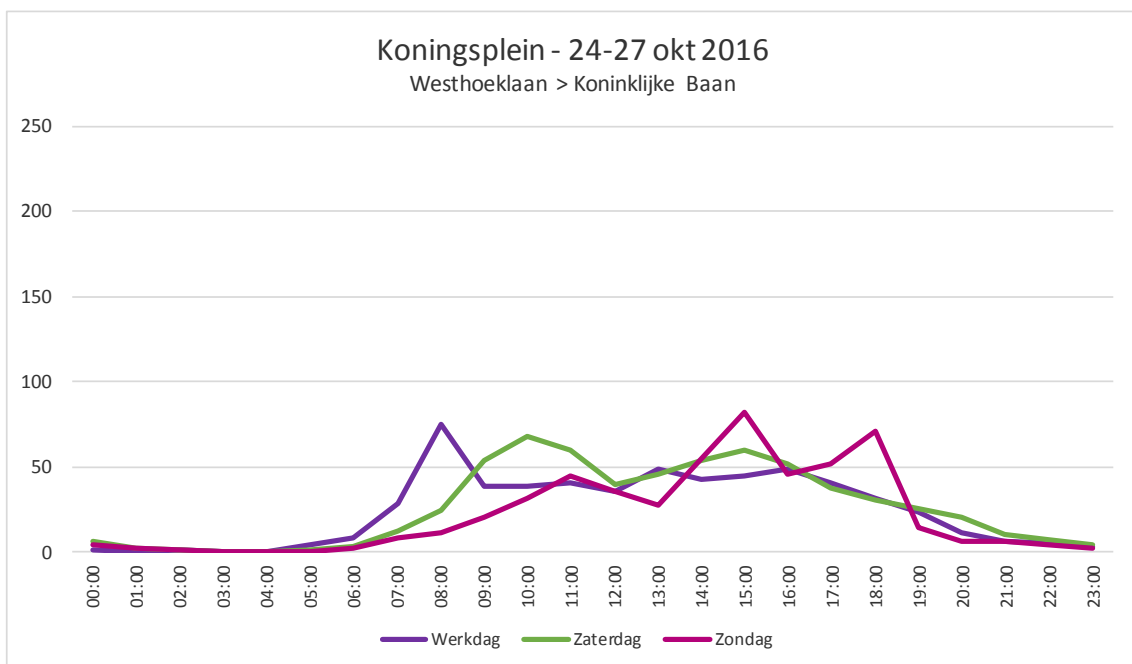
Bij vergelijking van de verkeersintensiteiten valt onmiddellijk op dat de hoofdstroom wordt bepaald door het verkeer dat rijdt richting Westhoeklaan. Daarin zit ook een deel van het verkeer vervaat dat de parking verlaat.

Verkeerstroom richting De Panne bedraagt maximaal 75 pae/u en dit in de ochtendspits op een werkdag. Op zondag bedraagt de maximale verkeersbelasting 71 pae/u om 15u.

Het verloop van de verkeersbelasting op werkdagen is zeer gelijklopend: een duidelijke ochtendspits en een meer afgeplatte avondspits. Enkel op vrijdag is de avondspits vroeger en iets drukker. Op woensdag is tevens de middagspits duidelijk waar te nemen.

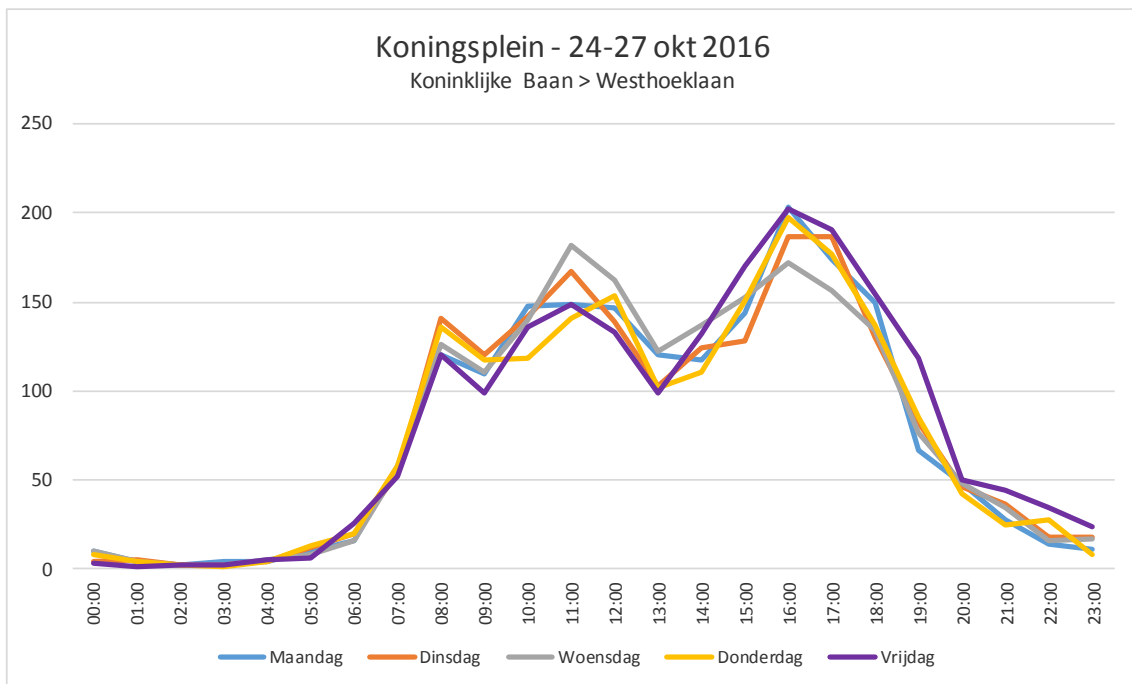


Op zaterdag valt de winkelspits op tussen 9u en 11u, alsook in de namiddag doch minder druk dan in de voormiddag. Op zondag is er een piek om 11u, om 15u en rond 18u.

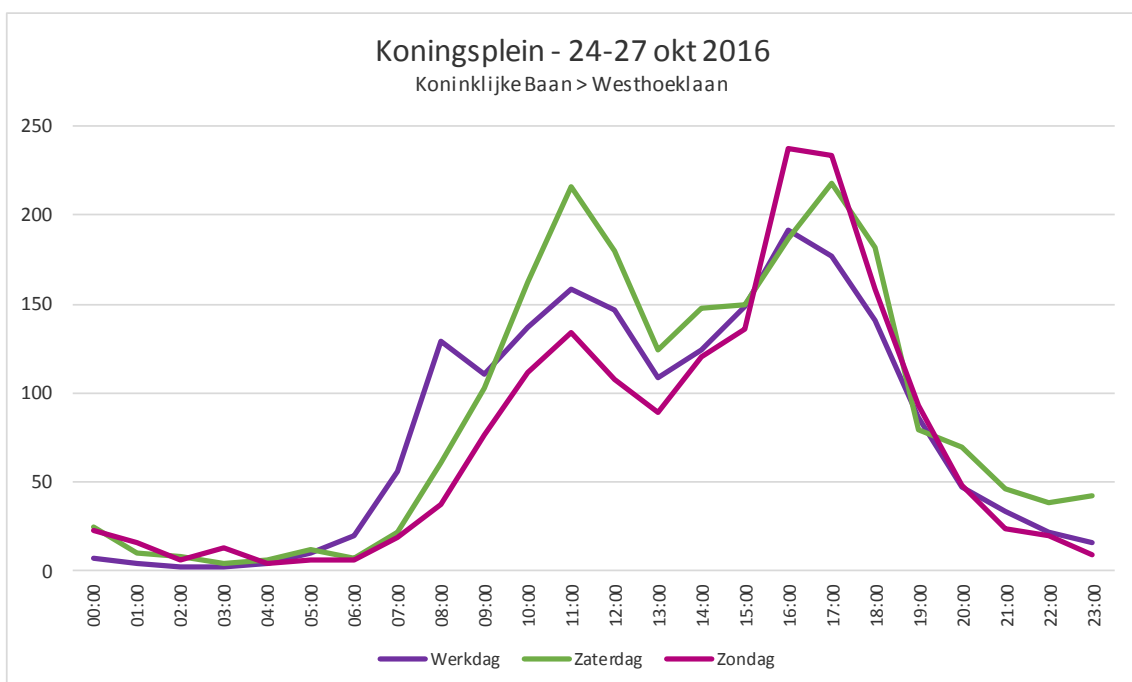


In de andere richting, richting Westhoeklaan, wordt het Koningsplein gekenmerkt door een grotere verkeersbelasting. Op werkdagen reikt deze tot 200 pae/u, op zondagen tot 234 pae/u.

Het verloop van verkeersintensiteiten over werkdagen is vrij gelijklopend. Opvallend is dat de ochtendspits hier minder uitgesproken is dan de middag – en avondspits. Dit heeft vermoedelijk te maken met de ontsluiting van de parking 's middags en zeker 's avonds.



Op zaterdag valt weerom de winkelspits op rond 11u en 17u, maar veel uitgesprokener dan in de andere rijrichting. Dit betreft vermoedelijk hoofdzakelijk wegrijdend verkeer van de parking. Het drukste moment in het Koningsplein situeert zich op zondag 16u en 17u.



Voertuigclassificatie

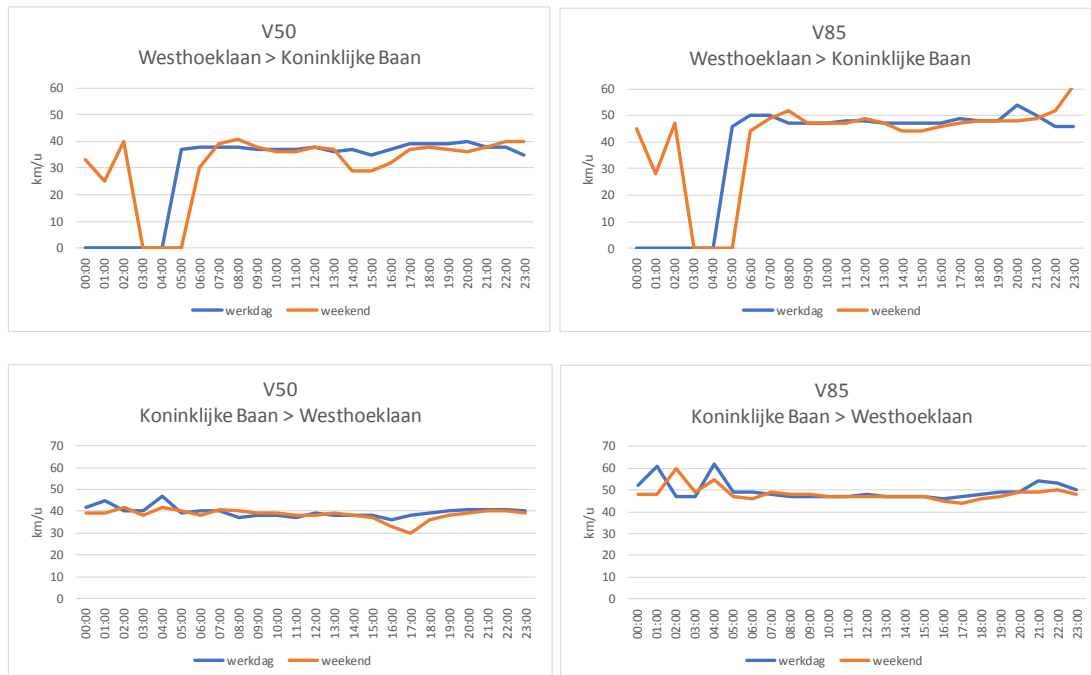
Bij vergelijking van de verdeling per voertuigtype is de rijrichting richting Koninklijke baan drukker bereiden door vrachtverkeer en ook door fietsers dan de tegenrichting. Er dient wel vermeld te worden dat op deze rijrichting ook bussen van De Lijn rijden. Deze worden geregistreerd als zwaar verkeer.

6-22u	Werkdag	Weekend
-------	---------	---------

	% lichte vracht	% zwaar vracht	% fiets	% lichte vracht	% zwaar vracht	% fiets
Richting Westhoeklaan	3,7	1,8	1,6	1,5	1,6	1,9
Richting Koninklijke Baan	4,9	3,7	2,6	2,9	3,2	2,2

Snelheidsmetingen

De toegelaten snelheid in het Koningsplein bedraagt 30 km/u zoals aangegeven door het verkeersbord zone 30.



Figuur 3-7: Snelheden V50 – V85 Koningsplein – werkdag en weekend

Er bestaat een eenvoudig recept om na te gaan of een snelheidslimiet overeenstemt met de weg en zijn omgeving: de V85-regel. Dat is de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden en door 15% wel wordt overschreden, op een weg met verkeer in normale weersomstandigheden.

Uit de snelheidsmeting blijkt duidelijk dat 85% van de automobilisten op werkdagen tussen 6u-22u gemiddeld 48km/u rijden en in het weekend tussen 6u-22u gemiddeld 47 km/u rijden. Dit betekent dat 47 à 48km/u een snelheid is die een ruime meerderheid van automobilisten als redelijk en veilig beschouwt met de huidige weginrichting in het Koningsplein. De gesignaleerde zone 30 wordt hier niet gerespecteerd.

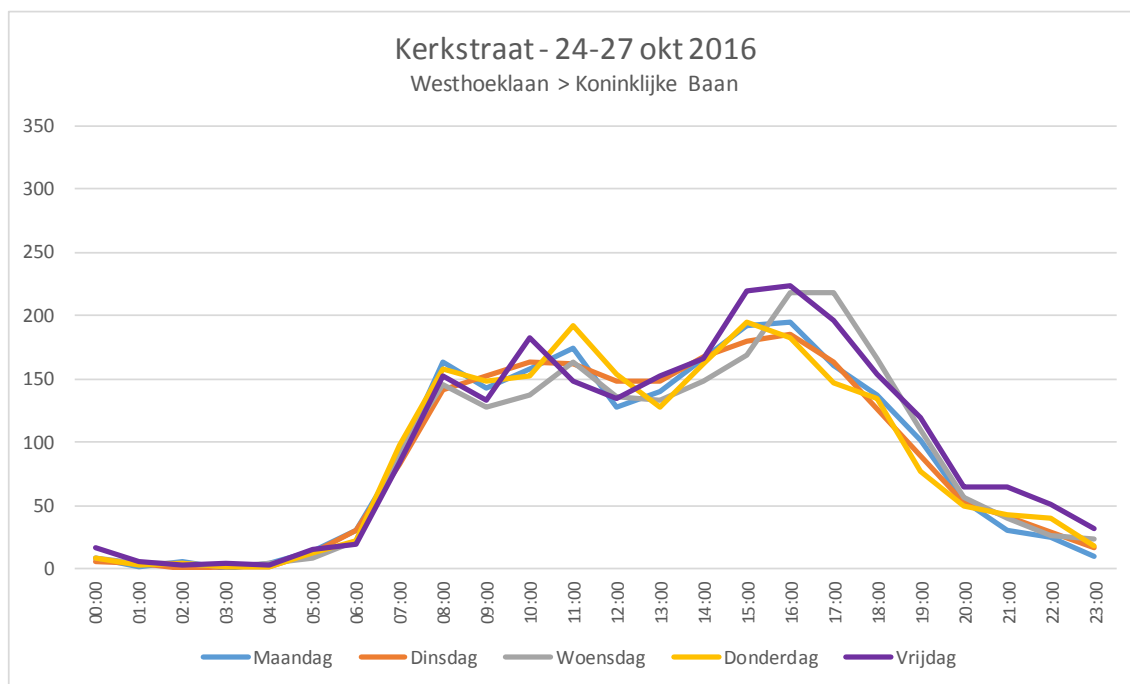
3.2.2.2 Kerkstraat

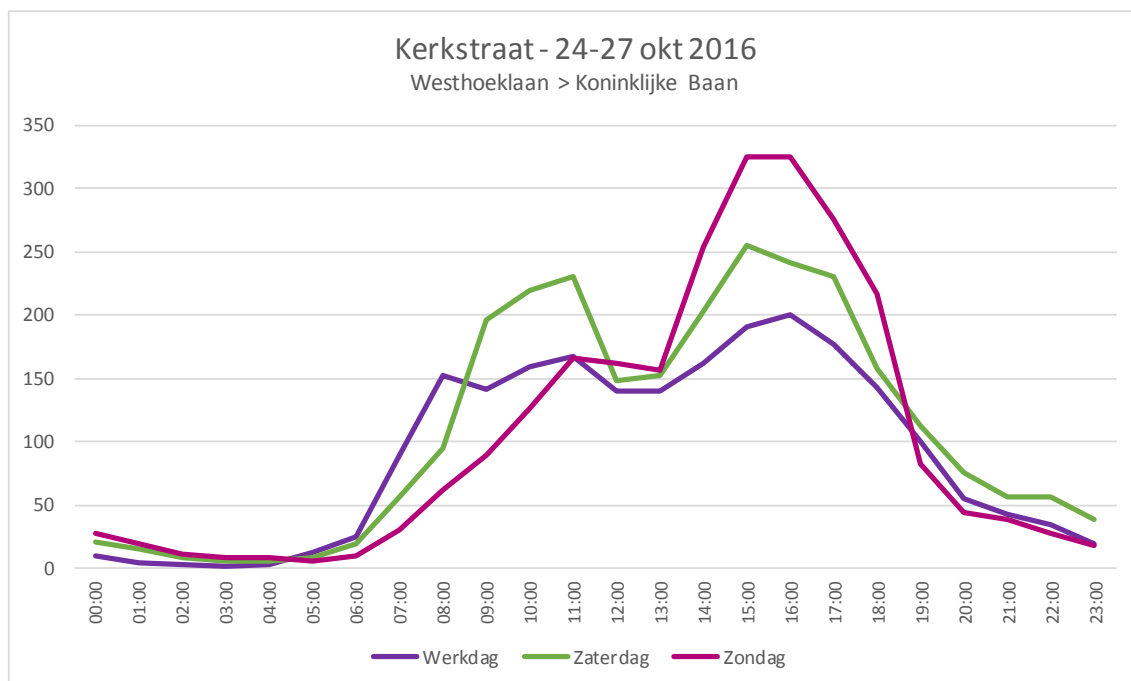
De slangtelling werd geplaatst in de Kerkstraat ter hoogte van huisnummer 24, Foto 5.



Foto 5: Locatie telstang Kerkstraat

Verkeersintensiteiten





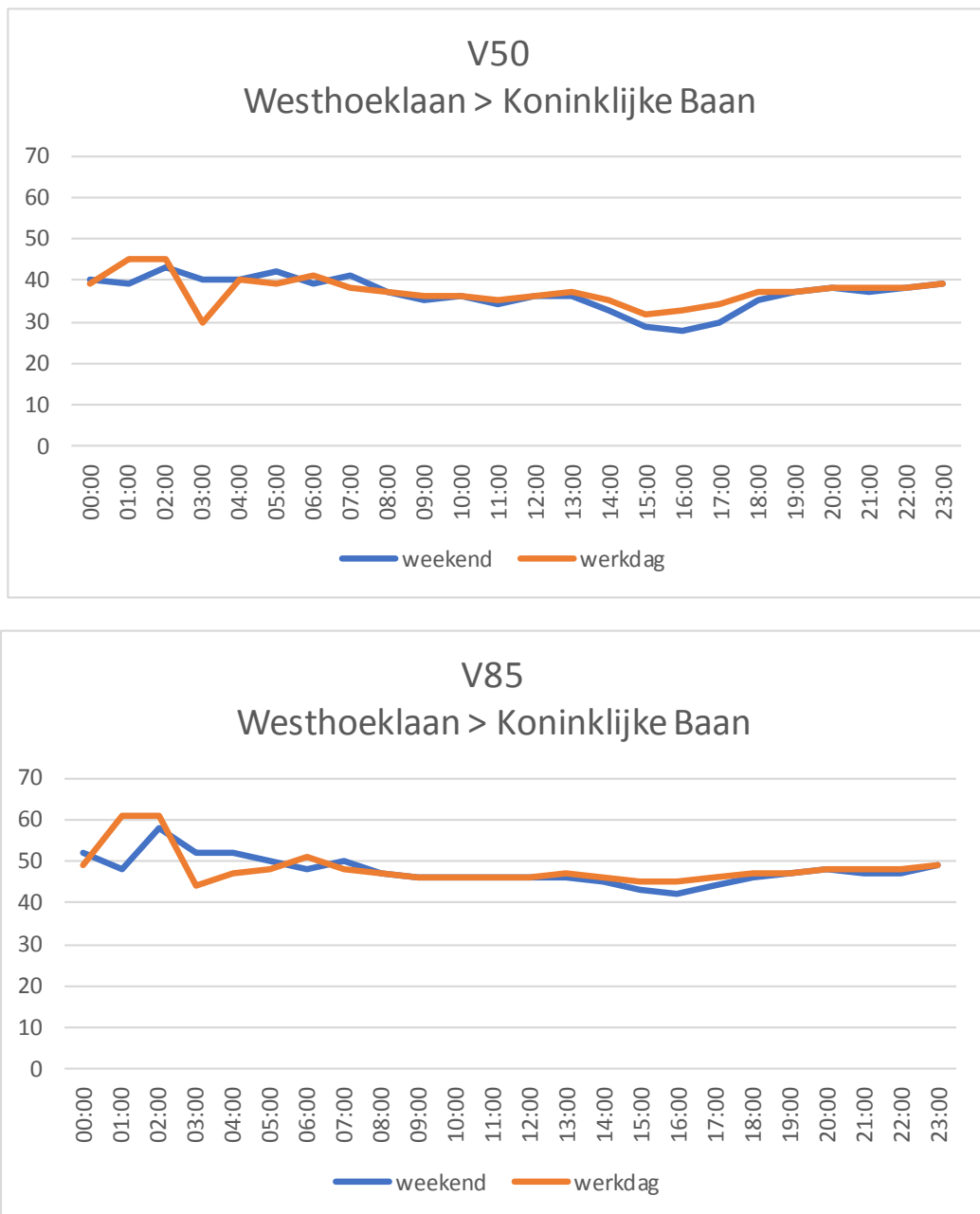
Voertuigclassificatie

Bij vergelijking van de verdeling per voertuigtype is er in de Kerkstraat een klein aandeel vrachtverkeer waar te nemen op werkdagen.

6-22u	Werkdag			Weekend		
	% lichte vracht	% zwaar vracht	% fiets	% lichte vracht	% zwaar vracht	% fiets
Richting Koninklijke Baan	3,4	1,2	1,7	0,9	0,9	1,9

Snelheidsmetingen

De toegelaten snelheid in de Kerkstraat bedraagt 50 km/u.



Figuur 3-8: Snelheden V50 – V85 Kerkstraat – werkdag en weekend

Er bestaat een eenvoudig recept om na te gaan of een snelheidslimiet overeenstemt met de weg en zijn omgeving: de V85-regel. Dat is de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden en door 15% wel wordt overschreden, op een weg met verkeer in normale weersomstandigheden.

Uit de snelheidsmeting blijkt duidelijk dat 85% van de automobilisten op werkdagen en in het weekend tussen 6u-22u gemiddeld 46 km/u rijden. De snelheid bij het gemiddelde aantal automobilisten (V50) bedraagt gemiddeld 36km/u op werkdagen.

Dit betekent dat 46 km/u een snelheid is die een ruime meerderheid van automobilisten als redelijk en veilig beschouwt met de huidige weginrichting in de Kerkstraat.

3.2.3 Verkeerstellingen

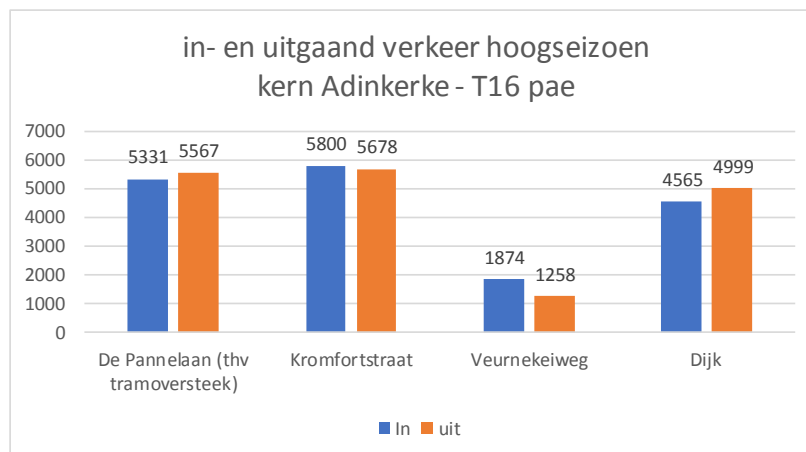
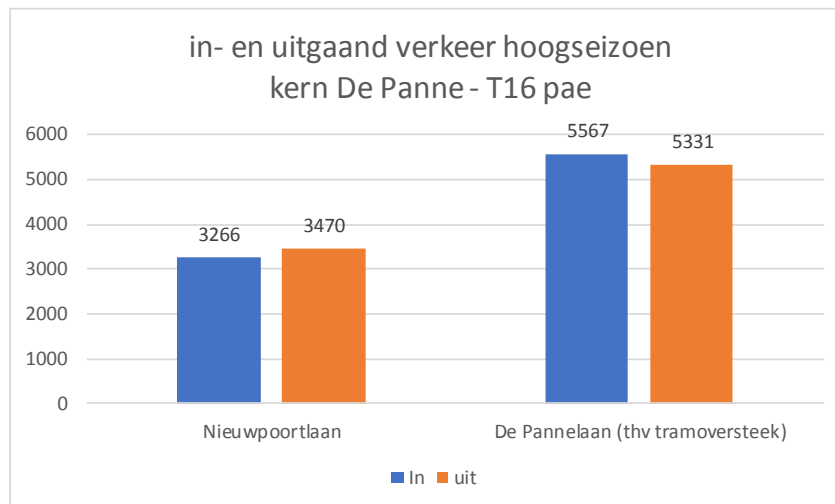
Op basis van een dataset van verkeersdata is het inkomend verkeer voor kern De Panne en kern Adinkerke weergegeven.

De verkeersdata is gebaseerd op vaste telslangen van het Vlaams Gewest voor de periode juli en oktober 2015 aangevuld met de teldata van de telslangen in kader van de studie Mobiliteits-evaluatie Plopsa-site De Panne⁴ voor de periode 10-17 augustus 2017.

Er is een vergelijking gedaan met de telslang uit de studie Scelta Mobility en de vaste telslang voor de periode augustus 2010, De Pannelaan ter hoogte van de tramoversteek. Daarbij is een verschil vast te stellen op dagbasis T16 van 3% meer verkeer richting Adinkerke in 2010 tov 2017. Richting Koksijde is er geen verschil in verkeersbelasting op dagbasis (T16). De waarden uit 2017 worden verder aangenomen.

Daarnaast is eveneens een vergelijking gebeurd tussen teldata uit augustus 2011 gemeten in de Kerkstraat ter hoogte van het Bezoekerscentrum De Nachtegeal en de teldata in De Pannelaan uit de Mobiliteitsstudie Scelta Mobility. Deze vergelijking levert een vermindering met 6% van het verkeer op dagbasis richting Adinkerke, en een zelfde grootte-orde qua verkeersbelasting op dagbasis (T16) richting kust. Ook hier worden de waarden uit 2017 worden verder aangenomen.

Figuur 3-9 geeft een overzicht van het in- en uitgaande verkeer op dagbasis tussen 6u en 22u (T16) tijdens het hoogseizoen.



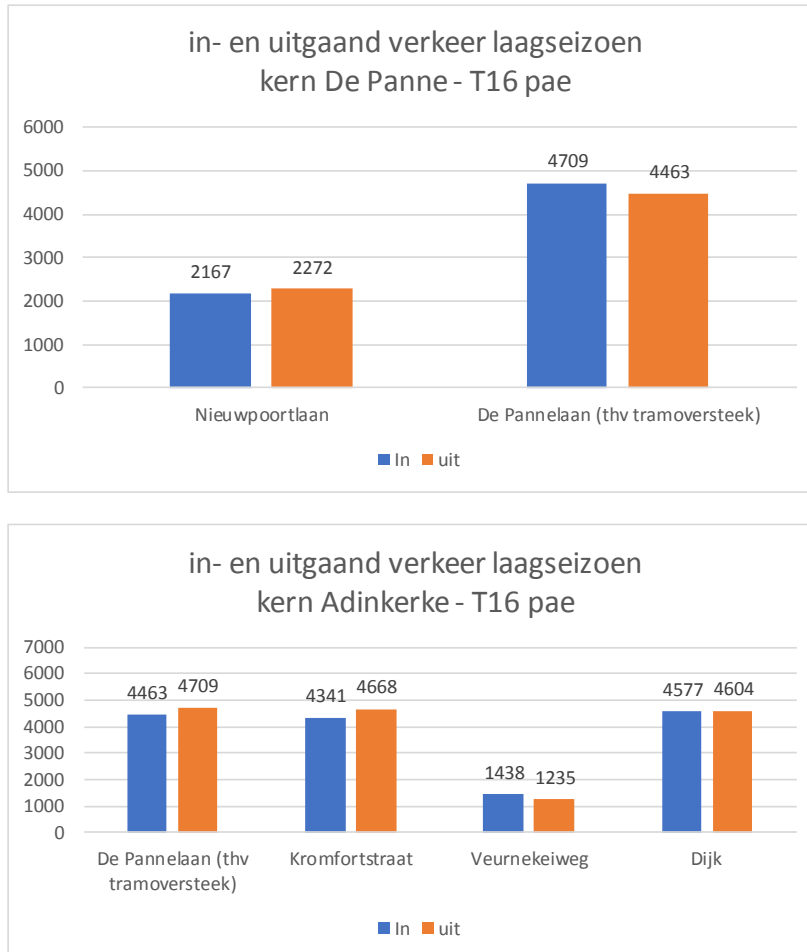
Figuur 3-9: Verkeer kern De Panne en kern Adinkerke – hoogseizoen

Voor kern De Panne komt de meerderheid van het verkeer in het hoogseizoen uit het zuiden, van de E40 (5600 pae) ten opzichte van 3300 pae via de Nieuwpoortlaan.

⁴ Mobiliteitsevaluatie 2017 Plopsa-site De Panne, Scelta Mobility

Voor kern Adinkerke is de drukste toegangsweg via de Kromfortstraat komende van de E40 (5800 pae) gevolgd door verkeer komende vanuit richting De Panne en Duinhoekstraat (5300 pae). Opvallend is de grote toestroom van verkeer via Dijk (4600 pae), terwijl de uitstroom nog groter is dan de toestroom (5000 pae).

Figuur 3-10 geeft een overzicht van het in- en uitgaande verkeer op dagbasis tussen 6u en 22u (T16) tijdens het laagseizoen.



Figuur 3-10: Verkeer kern De Panne en kern Adinkerke – laagseizoen

Bij vergelijking van de verkeersbelasting op dagbasis (T16) tussen hoogseizoen en laagseizoen op de verschillende invalswegen naar de kernen geldt voor kern De Panne een gemiddelde verkeersafname voor T16 van 25%, zowel ingaand als uitgaand verkeer.

Voor kern Adinkerke is de verkeersbelasting gemiddeld afgenomen met 16% toekomend verkeer en 11% weggrijpend verkeer voor T16 op de invalswegen.

Daarbij dient opgemerkt te worden dat de verkeersbelasting op Dijk het minst afneemt (-8% op ingaand en uitgaande stroom) en deze as dus zowel in hoog- als laagseizoen druk belast blijft.

Vermoedelijk heeft dit deels te maken met de tabakszone die verkeer aantrekt.

3.2.4 Ongevallengegevens

Periode 2009-2011

Het verzamelen en beheren van gegevens over verkeersongevallen is geen eenvoudige zaak. Er zijn problemen met registratie, plaatsbepaling en het ter beschikking stellen van ongevalgegevens. Het Provinciale Ongevallen GIS corrigeert de ongevallendatabanken van het Nationale Instituut voor de Statistiek en koppelt de databanken aan digitale kaarten. Dit laat toe om de data beter te analyseren en kaarten te maken van gevaarlijke punten op ons wegennet. Dankzij het Provinciale Ongevallen GIS gebruiken alle overheden vandaag dezelfde definiëring van het begrip "gevaarlijk punt" of "zwart punt".

De prioriteitswaarde wordt berekend met deze formule: (aantal doden x 5) + (aantal zwaargewonden x 3) + aantal lichtgewonden. Een prioriteitswaarde > 35 is een zwart punt. Eenvoudig gesteld: de gevaarlijkste punten krijgen prioriteit voor herinrichting, wat een strikt objectief criterium is.

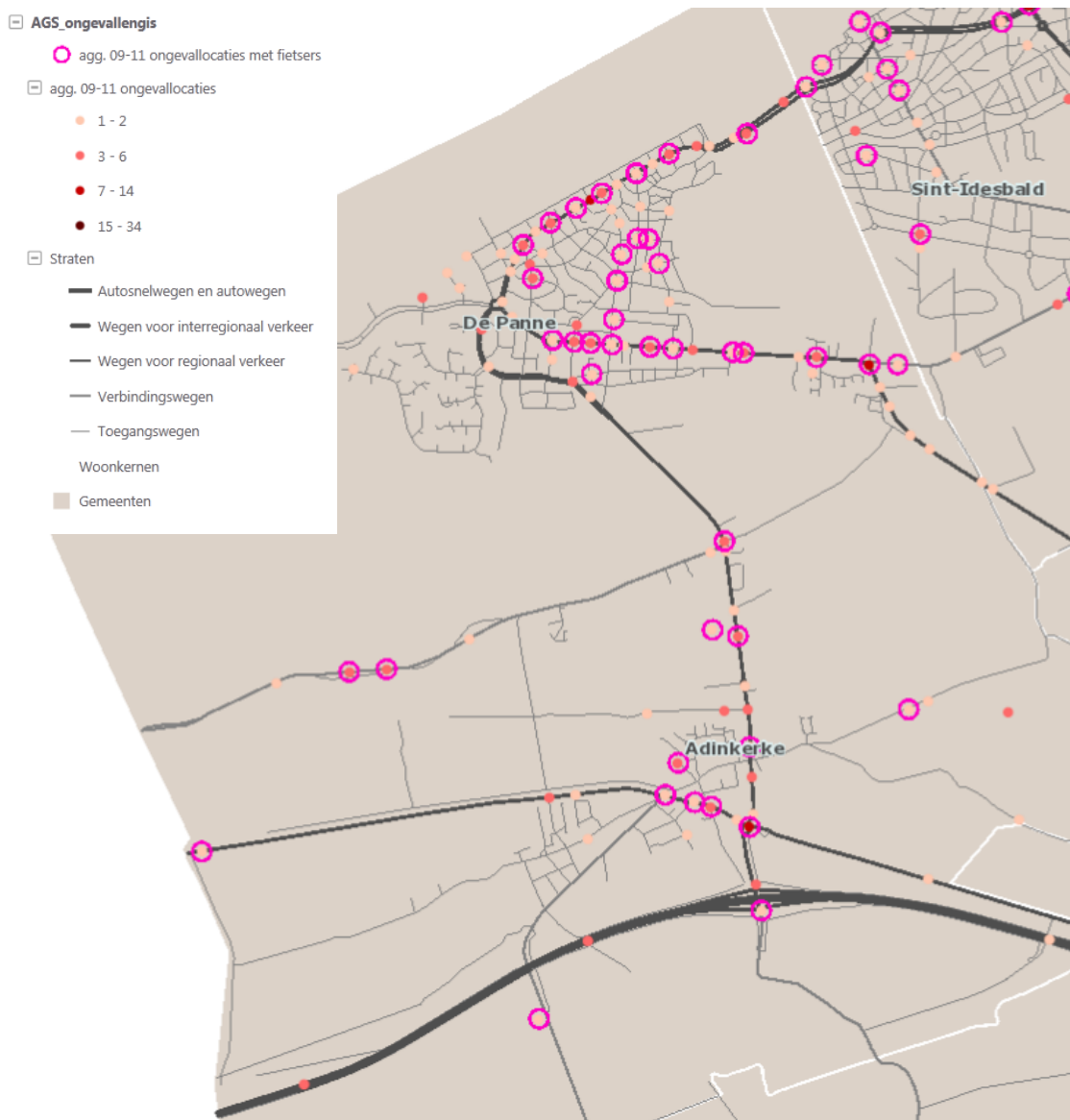
Vanaf de data van 2002 worden ook de ongevallen op gemeentewegen verwerkt. Voordien werden enkel de ongevallen op genummerde wegen verwerkt, dit om technische redenen.

Volgende locaties hebben een prioriteitswaarde 6 waarbij ook fietsers betrokken zijn:

- N34 x Zeilweg
- op de N34 en N35 meerdere locaties van ongevallen
- Idem aan Dijk ter hoogte van de Komfortstraat

Daarnaast zijn er 2 kruispunten waar ook ongevallen met fietsers plaatsvonden in De Panne met prioriteitswaarde 7-14:

- N35 x Koksijdeweg
- Ronde Hogebrug (Dijk x N39 x N34)



Figuur 3-11: Overzicht ongevalslocaties periode 2009-2011

In de periode 2015-2017 betreft het volgende aantal ongevallen op dezelfde 'kritieke' locaties als periode 2009-2011:

- Ronde Hogebrug (Dijk-N39-N34) : 4 ongevallen
- Oosthoek (N35-Koksijdeweg) : 2 ongevallen
- Dijk : 3 ongevallen
- N34/Zeilweg : nihil



Figuur 3-12: Overzicht locaties ongevallen periode 2015-2017, Bron: politie Westkust

Zwarte punten komen niet voor in De Panne.

3.2.5 Knelpunten doorstroming De Lijn

Op de as N34, in bijzonder tussen Golfstraat en Esplanade waar de tram gemengd rijdt met het gemotoriseerde en fietsverkeer, heeft de kusttram te kampen met doorstromingsproblemen.

Een van de oorzaken zijn de vele linksafslaande bewegingen van het gemotoriseerde verkeer. Tussen de Golfstraat en de Esplanade telt de N34 10 mogelijkheden voor het gemotoriseerde verkeer om links af te slaan naar de kern van De Panne.

Inzage in de rijtijden van zomervakantie 2017 staat deze problematiek met zeer lage gemiddelde gereden snelheden van de kusttram.

De gewenste commerciële snelheid voor de Kusttram is normaalgezien 35 km/u.

De vermelde rijtijden zijn gemiddelde metingen van 16/07/2017 tot 20/08/2017, tussen 7u en 20u. Alle ritten zijn daarin opgenomen. Doordat het gemiddelden zijn, worden de extreme uitschieters/vertragingen afgevlakt.

Opvallend voor het wegvak tussen Esplanade en de Golfstraat (net dat wegvak waar de kusttram in gemengd verkeer rijdt) is dat de uitschieters zwaar doorwegen in het algemeen gemiddelde in verhouding tot de andere wegvakken. De gemiddelde snelheid bedraagt er slechts 19 tot 22 km/u.

Dossier	N34 De Panne
---------	--------------

Lijnnummer	5500	OSP = 7u tot en met 8u59
Lijn	Kusttram	ASP = 15u30 tot en met 17u59
Trajectbeschrijving	Grondgebied De Panne	DAL =
Onderzocht traject	Koksijde St-Idesbald - De Panne Plopsaland	
Bediningsniveau	Regionale tram	
Wenssnelheid	35 km/u	1:00:00

NULmeting			16/07/2017 - 20/08/2017	Van Halte...	Tot Halte ...	lengte (in m.)	aantal ritten	werkelijke rijtijd	werkelijke snelheid	verhouding werkelijk/gewenst	aantal metingen
Typedagen	Periode	Richting									
P4 (zomerverlof)		Oostende		Plopsaland (506505)	Moeder Lambic	914,6		0:02:33	21,52	61,5%	536
				Moeder Lambic	Kerk	1046,6		0:01:46	35,54	101,6%	533
				Kerk	Esplanade	851,3		0:01:44	29,47	84,2%	526
				Esplanade	Centrum	766,6		0:02:08	21,56	61,6%	529
				Centrum	Golfstraat	742,8		0:02:16	19,66	56,2%	561
P4 (zomerverlof)		Adinkerke		Golfstraat	Koksijde St. Idesbald (506179)	1228,7		0:02:00	36,86	105,3%	566
				Koksijde St. Idesbald (501179)	Golfstraat	1335,8		0:02:11	36,71	104,9%	537
				Golfstraat	Centrum	720		0:01:56	22,34	63,8%	549
				Centrum	Esplanade	780,6		0:02:13	21,13	60,4%	353
				Esplanade	Kerk	868,8		0:01:48	28,96	82,7%	348
				Kerk	Moeder Lambic	1083,4		0:02:03	31,71	90,6%	603
				Moeder Lambic	De Panne station (506010)	1430,4		0:02:16	37,86	108,2%	1980

3.3 Uitwerking

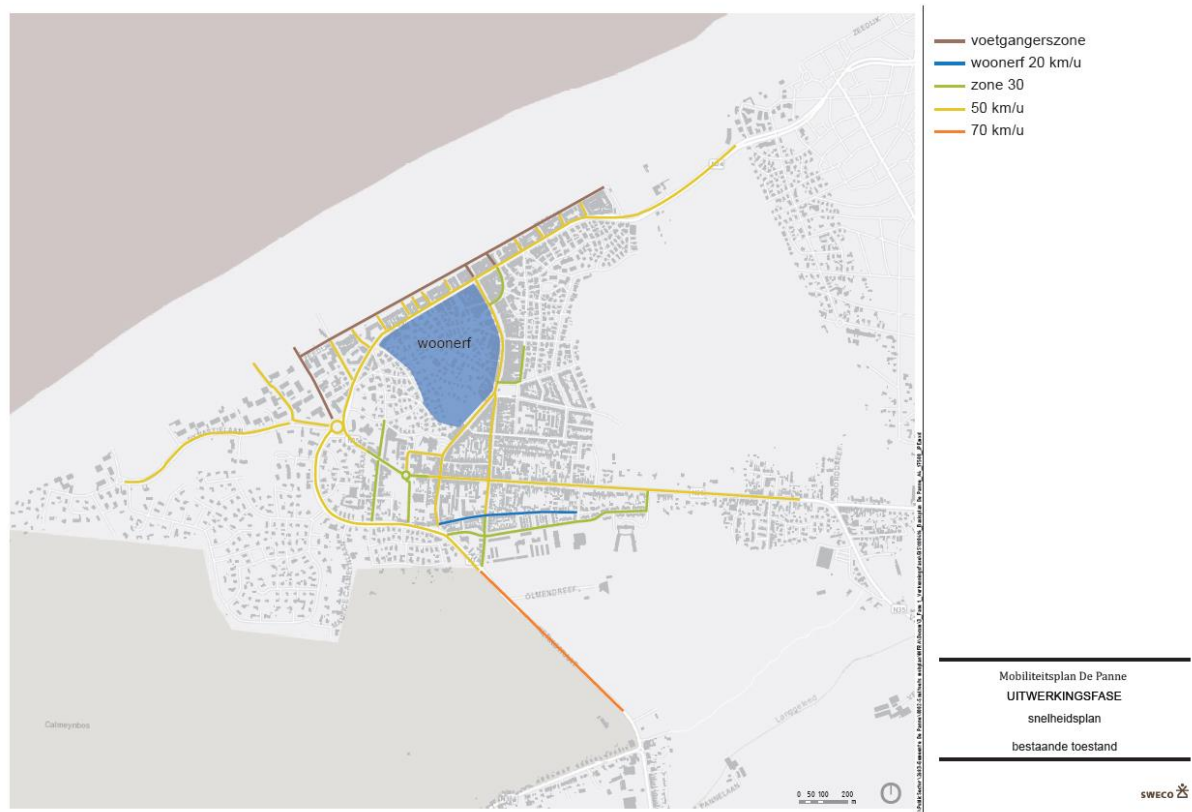
3.3.1 Snelheidsplan

Voor de bevordering van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid wenst de gemeente het snelheidsplan te actualiseren. Hierbij wordt gestreefd naar een afstemming tussen het gewenste snelheidsregime en het gewenste wegbeeld.

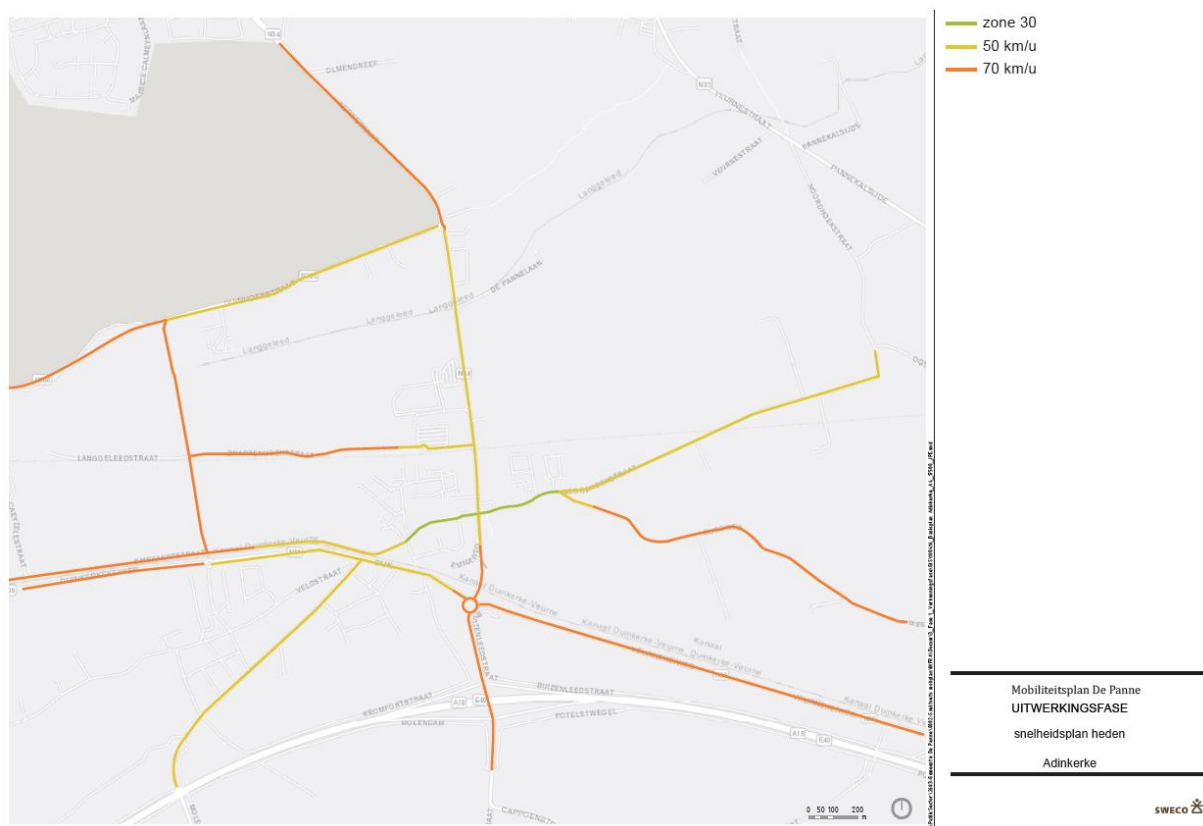
Uit de analyse blijkt dat in het Koningsplein de gesignaleerde zone 30 niet wordt gerespecteerd. De gereden snelheid is 48km/u door de meerderheid van de automobilisten.

In de Kerkstraat geldt een snelheidsregime van 50km/u doch is 46 km/u een snelheid die een ruime meerderheid van automobilisten er als redelijk en veilig beschouwt met de huidige weginrichting in de Kerkstraat.

De inrichting van de weg is bijgevolg zeer bepalend om er voor te zorgen dat het gewenste snelheidsregime ook nageleefd wordt.



Figuur 3-13: Actuele snelheidsregimes kern De Panne



Figuur 3-14: Actuele snelheidsregimes kern Adinkerke

Factoren voor bepaling snelheidsregimes

Bij de actualisatie van het snelheidsregime kan in eerste instantie een onderscheid gemaakt worden tussen wegen waar de nadruk ligt op de doorstroombaanfunctie, hier primaire weg type II en secundaire wegen type II, en straten waar de nadruk ligt op de verblijfsfunctie. Deze (gewenste) functie wordt bepaald door middel van de wegencategorisering.

De gewenste ontwerpsnelheden in functie van de wegencategorisering en relevant voor De Panne worden weergegeven in onderstaande tabel.

CATEGORIE	BUBEKO	BIBEKO
Primaire weg type II	70 km/u	50 km/u
Secundaire weg type II	70 km/u	50 km/u – 30km/u
Lokale wegen	70 km/u	50 km/u – 30km/u

Wanneer de doorgangsfunctie en de verblijfsfunctie gecombineerd dienen te worden, zoals bij een doortocht.

Daarnaast zijn er een aantal andere factoren en specifieke lokale omstandigheden die het snelheidsregime mee kunnen bepalen:

- de combinatie van doorgangsfunctie en verblijfsfunctie;
- de aanwezigheid van een belangrijke lokale of bovenlokale fietsroute;
- aanwezigheid van centrumfuncties, concentratie van voetgangers;
- de afwezigheid van fietspaden langs verkeersassen of fietspaden die voor verbetering vatbaar zijn;
- aanwezigheid van vrachtverkeer;
- het actuele wegprofiel;
- een problematiek van sluipverkeer;
- ...

Tot slot wordt voor de duidelijkheid ten opzichte van de weggebruiker best geopteerd voor samenhangende gebieden, waarbij het aantal wisselingen van snelheidsregime beperkt wordt.

Snelheidsplan kern De Panne

Voor kern De Panne worden volgende snelheidsregimes toegepast:

Secundaire weg type II: 50km/u

- N35 Veurnestraat en N34 Duinkerkelaan – Nieuwpoortlaan als verbindingssassen waarbij de doorstroombaanfunctie primeert

Mogelijke afwijking is op de N34 deel dat samenvalt met het BFF gezien huidige smalle wegprofiel in combinatie met tram en parkeren. Vanuit die optiek kan 30km/u eerder aangewezen zijn.

Lokale wegen: 30km/u

- Zeelaan
- Dynastielaan
- Kerkstraat

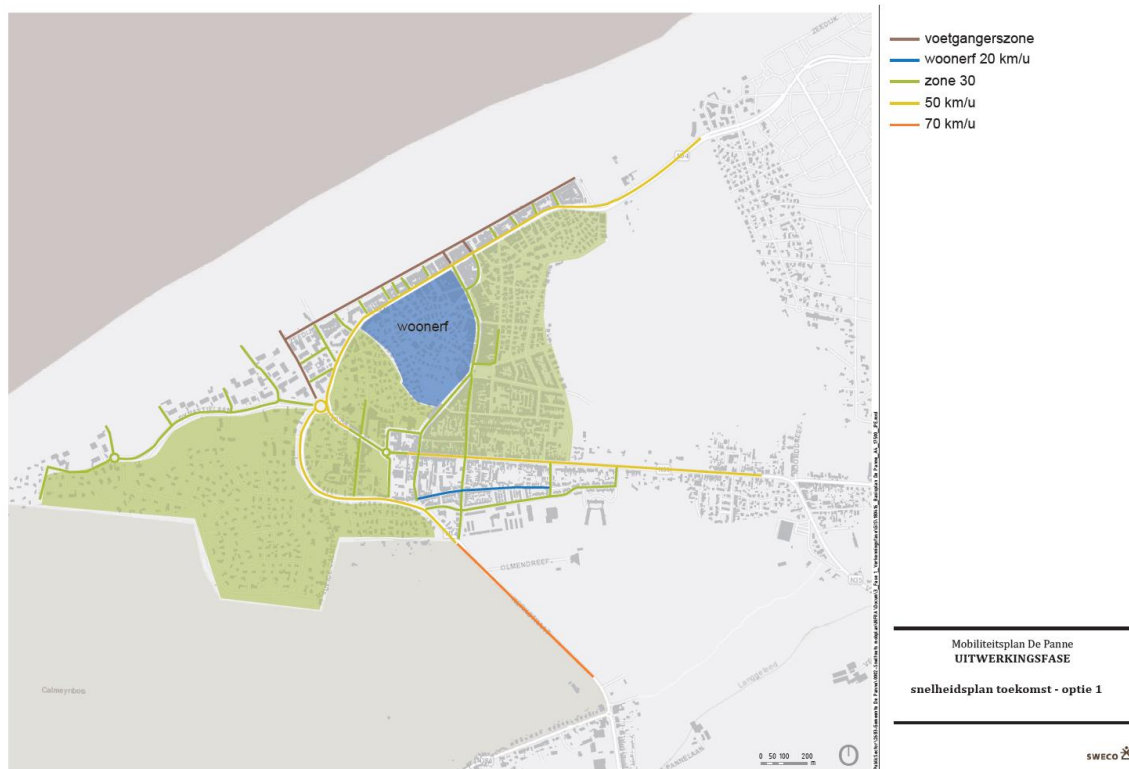
De verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom worden op termijn ingericht als zone 30. Het betreft volgende gebieden:

- de oostzijde van de Zeelaan, incl Prins Albertlaan;
- de westzijde van de Zeelaan ten zuiden van de Dumontwijk;
- de wegenis tussen N34 en zeedijk;
- de noordzijde van de Dynastielaan;
- zone tussen Sint-Elisabethlaan, N35 – Veurnestraat en Westhoeklaan;
- de zone tussen Dynastielaan en Westhoeklaan.

Mogelijke afwijking is de zone tussen Dynastielaan en Westhoeklaan behouden als zone 50km/u gezien de brede wegprofielen in de woonstraten.

De huidige woonerfen Dumontwijk en Duinenstraat blijven behouden. In een woonerf geldt een snelheidsregime van 20 km/u.

Figuur 3-15 geeft het toekomstige snelheidsplan van De Panne weer.



Figuur 3-15: Snelheidsplan kern De Panne

Snelheidsplan kern Adinkerke

Voor kern Adinkerke worden volgende snelheidsregimes toegepast:

Primaire weg type II: 70 km/u

- omleidingsweg Adinkerke

Secundaire weg type II: 70km/u

- N34 tussen noordelijke aantakking omleidingsweg Adinkerke en bebouwde kom kern De Panne als verbindingssas waarbij de doorstroomfunctie primeert
- aantakking Omleidingsweg Adinkerke naar N34 - Stationsstraat

Secundaire weg type II: 50km/u

- N34 – Stationsstraat tussen rotonde Plopsa en noordelijke aantakking omleidingsweg Adinkerke

Lokale wegen: 70km/u

- Duinhoekstraat BUBEKO
- N39 - Veurnekeiweg

Lokale wegen: 50km/u

- Duinhoekstraat BIBEKO

- Dijk
- Duinkerkekeiweg
- Moeresteenweg

Landelijke wegen: 50km/u

- Zwartenhoekstraat
- Langgeleedstraat
- Smekaertstraat
- Noordhoekstraat tussen Burgweg en Oosthoekstraat
- Burgweg

Lokale wegen: 30km/u

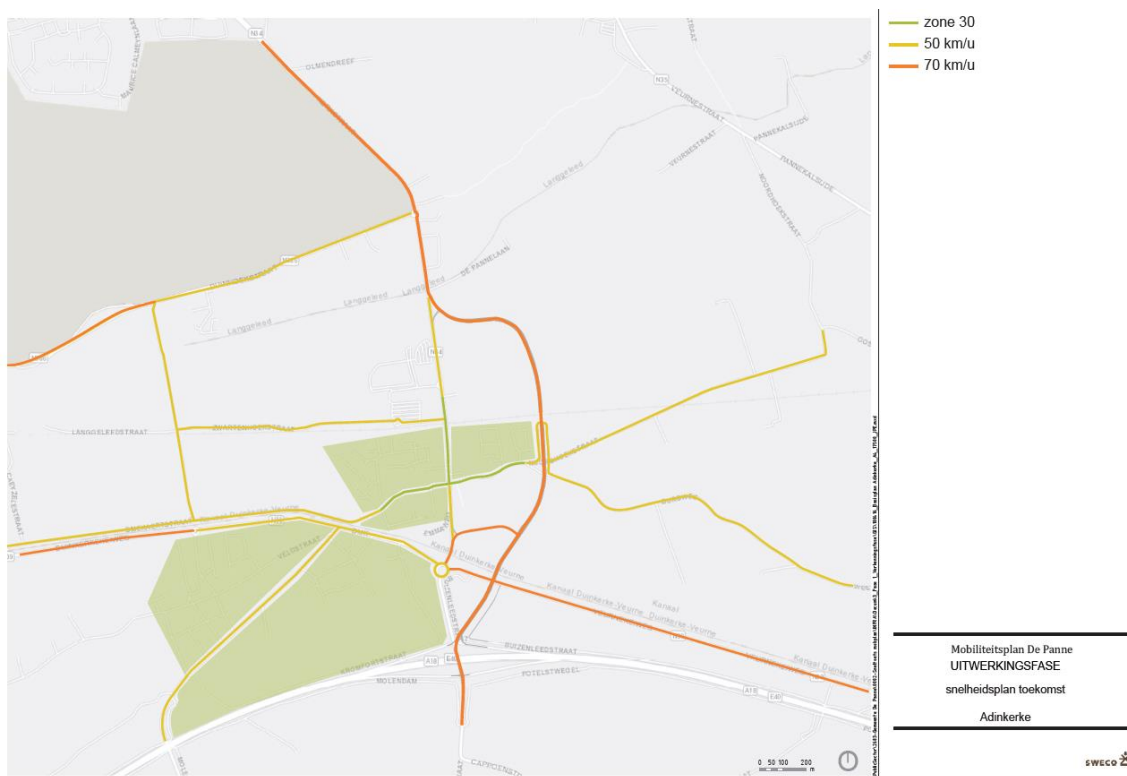
- N34 – Stationsstraat tussen rotonde Plopsa en Dorpstraat
- Noordhoekstraat tussen Stationsstraat en Burgweg
- Dorpstraat

De Kromfortstraat tussen rotonde Hogebrug en oprit E40 richting Oostende wordt ingericht als as voor langzaam verkeer.

De verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom worden op termijn ingericht als zone 30. Het betreft volgende gebieden:

- de westzijde van de Stationsstraat tussen kanaal en Zwartenhoekstraat;
- de oostzijde van de Stationsstraat tussen spoorweg en Noordhoekstraat;
- de zuidzijde van de Moeresteenweg;
- de noordzijde van de Moeresteenweg.

Figuur 3-16 geeft het toekomstige snelheidsplan van Adinkerke weer.



Figuur 3-16: Snelheidsplan toekomst kern Adinkerke

3.3.2 Scenario's verkeerscirculatie

Het aanpassen van de verkeerscirculatie in de wijk ten oosten van de Zeelaan en omgeving Koningsplein heeft tot doel er de leefbaarheid te verbeteren.

De wijk ten oosten van de Zeelaan is een verblijfsgebied maar doet evenzeer dienst als openbare parking door de aanwezigheid van het grote aantal gratis parkeerplaatsen. Daarnaast is ook de bewegwijzering zo aangebracht dat verkeer komende uit het noorden, via de Nieuwpoortlaan, deze wijk wordt ingestuurd op zoek naar een parkeerplaats.



Aanvullend worden een aantal maatregelen mee opgenomen ter verbetering van de doorstroming openbaar vervoer op de N34. Het betreft:

- Behoud van de toeritdosering kruispunt Koninginnelaan x N34 en links afslagstrook richting Koninginnelaan;
- Om het aantal links afslaande bewegingen te beperken worden deze gebundeld op een aantal kruispunten met verkeerslichtenregeling waarbij een links afslaand voertuig steeds groen krijgt wanneer zich een tram achter het voertuig bevindt:
 - Meeuwenlaan x N34
 - Zeelaan x N34
 - Witteberglaan x Vuurtorenplein x N34
 - Bortierlaan x N34
- Het beperken van het aantal parkeerplaatsen langsheen de N34 ten voordele van ruimte voor voetganger, fietser en openbaar vervoer.

Door het links afslaand verkeer komende van Nieuwpoort enkel toe te laten op kruispunten met verkeerslichten en kruispunt Koninginnelaan wordt het oponthoud voor de tram verminderd ten voordele van de doorstroming. In de straten die aantakken op de N34-Nieuwpoortlaan wordt de rijrichtingen aangepast volgens volgend principe:

- komende van Nieuwpoort kan enkel links afgeslaan worden aan kruispunten met verkeerslichten en/of opstelstrook linksaf. Het betreft volgende kruisingen: Zeelaan, Meeuwenlaan en Koninginnelaan thv Canadezenplein;
- de overige straten worden enkelrichting richting Nieuwpoortlaan. Het betreft een wijziging van rijrichting in Sloepenlaan, Koninginnelaan thv Walckierstraat en Dr. A. de Pagelaan. De Kunstenaarslaan en Leopold-II-laan zijn reeds enkelrichting richting Nieuwpoortlaan.

Scenario 1

Een eerste scenario, ook het minimaal scenario genoemd, bestaat uit het doorvoeren van een aangepast parkeerbeleid in de wijk ten oosten van de Zeelaan. Als verblijfsgebied staat hier het wonen centraal. Dat betekent dat hier de focus dient te liggen op lang parkeren voor bewoners. Kort parkeren kan mits regularisatie en beperkt voor bezoekers. Dagtoeristen en lang verblijvers dienen te parkeren op een centrum parking of randparking.



Figuur 3-17: scenario 1 verkeerscirculatie kern De Panne

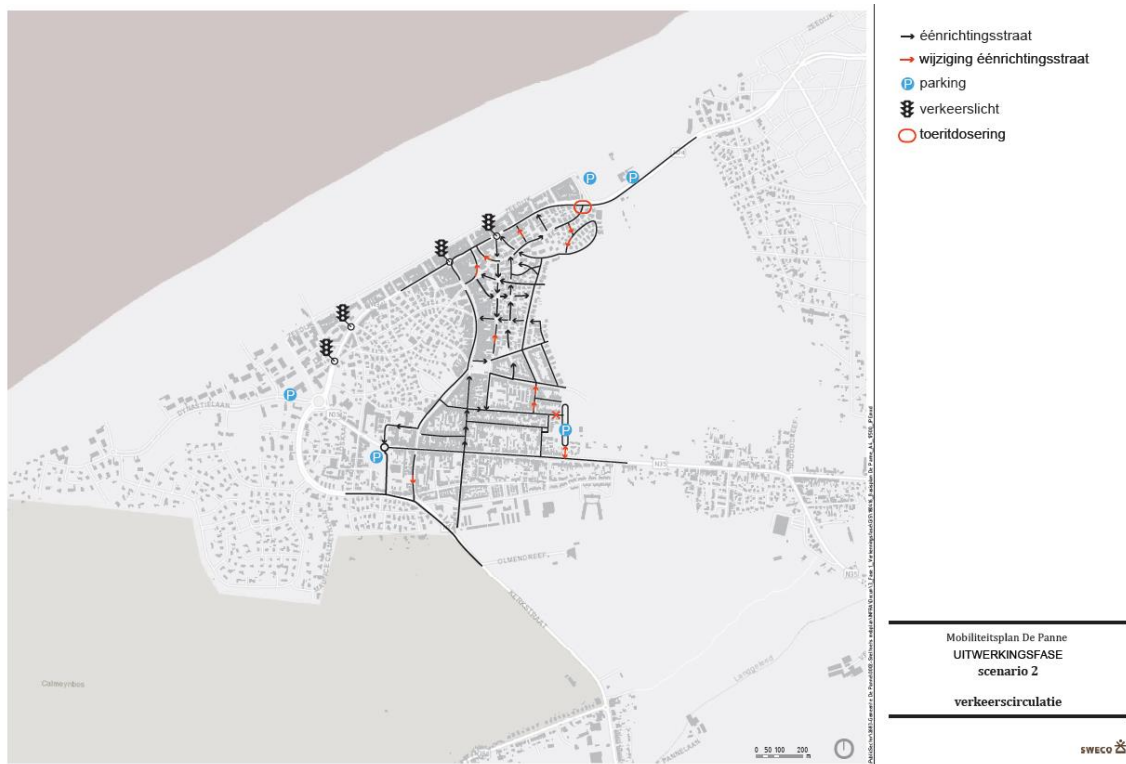
De verkeerscirculatie wordt daarbij aangepast als volgt (Figuur 3-17):

- Parking Keesjesdreef is enkel nog bereikbaar vanuit het zuiden via de N35 – Veurnestraat en niet langer bereikbaar via de woonstraten;
- De rijrichting in de Meeuwenlaan tussen Marktlaan en J. Demolderlaan wordt omgewisseld om de Meeuwenlaan tussen Nieuwpoortlaan en J. De Molderlaan te ontlasten van vrachtverkeer voor beleving. Vrachtverkeer dient aan te rijden via de Zeelaan;
- De Sloepaan, Koninginnelaan deel Meeuwenlaan – Nieuwpoortlaan en A. Depaegelaan worden enkelrichting richting Nieuwpoortlaan (zie hoger);
- De Kerkstraat wordt enkelrichting richting Westhoeklaan, op die manier wordt de doorgaande beweging Kerkstraat – Zeelaan ontmoedigd;

Deze aanpassingen komen tegemoet aan de knelpunten die ondervonden worden door De Lijn in functie van de doorstroming op de N34. Het aantal mogelijkheden om links af te slaan vanop de N34 richting het centrum van De Panne tussen de Golstraat en de Esplanade wordt in dit scenario gereduceerd van 10 naar 5.

Scenario 2

Scenario 2 bouwt verder op scenario 1 maar zorgt er voor dat de doorwaardbaarheid van de wijk van zuid naar noord en omgekeerd maximaal ontraden wordt, Figuur 3-18.



Figuur 3-18: Scenario 2 verkeerscirculatie kern De Panne

De verkeerscirculatie wordt daarbij aanvullend aangepast aan scenario 1 (Figuur 3-17):

- Wijziging rijrichting Astridlaan;
- Wijziging rijrichting K. Tegethoflaan.

Scenario 3

Scenario 3 is zoals scenario 2 waarbij de Markt enkel toegankelijk is

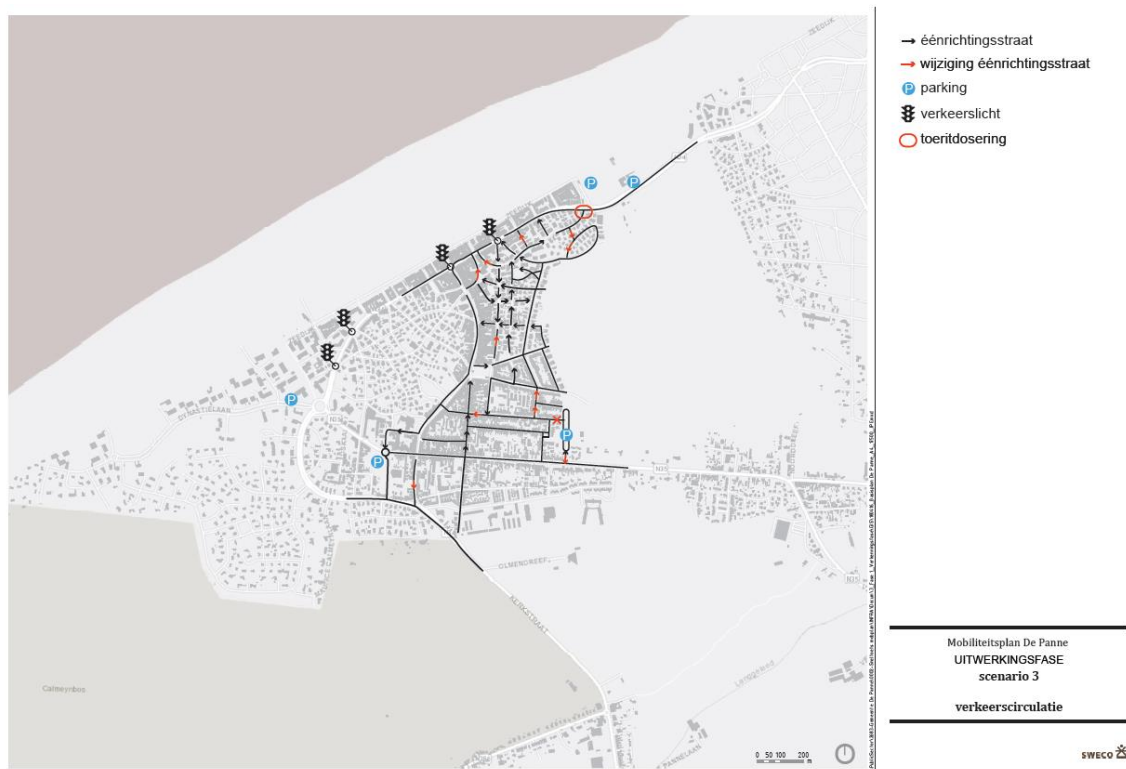
- voor de parking en de ondergrondse parking;
- voor beleving van de winkelketens in de Meeuwenlaan. Het is aan te bevelen de beleving te regelen met tijdsvensters.

Dit betekent dat in de Brouwerstraat deel Verenigingstraat - Kasteelstraat de rijrichting wordt omgedraaid. Op die manier kan de ondergrondse parking het korst ontsluiten naar de Zeelaan en dient verkeer niet door de woonwijk te rijden.

De ontsluiting van de parking op de Markt gebeurt als volgt:

- Aanrijden gebeurt via de Zeelaan en Markt
- Wegrijden gebeurt via de Meeuwenlaan en J. Demolderlaan naar de Zeelaan.

Dit scenario kan op lange termijn doorgroeien naar een verkeersvrije markt, met enkel de passage van de beleving binnen tijdsvensters. De ondergrondse parking blijft bereikbaar via de Ollevierlaan en enkel wegrijden via de Verenigingstraat en Brouwerstraat.



Figuur 3-19: Scenario 3 verkeerscirculatie kern De Panne

3.3.3 Voorstel maatregelen openbaar vervoer

Aanvullend op de maatregelen mbt de verkeerscirculatie zoals vermeld onder 3.3.2 worden een aantal infrastructurele maatregelen vermeld ter verbetering van de toegankelijkheid en doorstroming.

Verhogen toegankelijkheid

De toegankelijkheid halte De Panne centrum die zowel bediend wordt door de kusttram als door bus 56 is ondermaats.

- Bus 56: frequentie onregelmatig (16 bussen per dag)
- Kusttram: 20min (18-38-58)





Figuur 3-20: Mogelijke locatie verhoogd perron

Hoewel een verschil in frequentie dient nader onderzocht te worden in welke mate een gecombineerde halte voor bus en tram kan gerealiseerd worden.

De bus rijdt enkel richting Adinkerke langs de N34. Dit betekent een verhoogd perron voor bus en tram waarbij de bus halteert op de rijweg richting Adinkerke. De bus frequentie is echter laag waardoor de hinder voor de tram beperkt zal zijn.

Figuur 3-20 toont een mogelijke inplanting van een verhoogd perron geïntegreerd in het voetpad. Daarbij dient de inrit Zeilweg bereikbaar te blijven. Het zebrapad kan echter aan de andere zijde van de Zeilweg ingeplant worden, eveneens tussen beide tramhaltes Centrum. Een perronlengte van 12m kan op die manier makkelijk gerealiseerd worden.



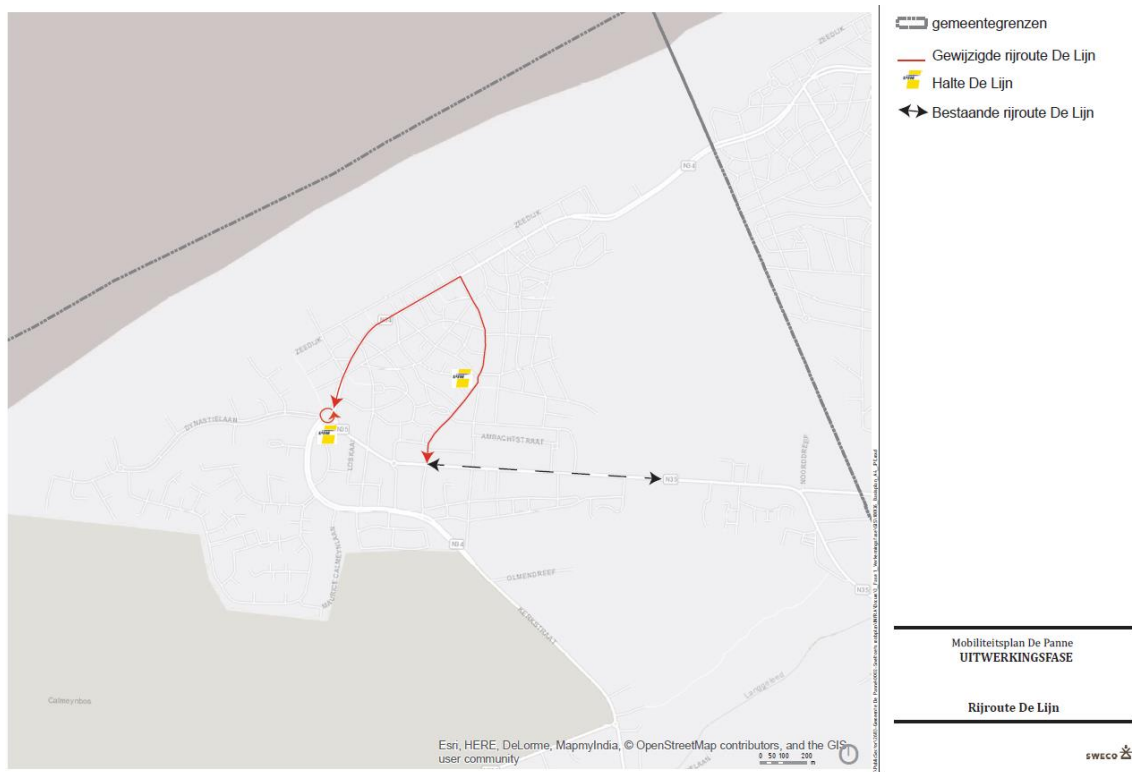
Figuur 3-21: Voorbeeld gemengd perron bus en tram, Voskenslaan Gent

Bus 56 heeft zijn eindpunt en tevens rustpunt in De Panne. Dat betekent dat de bus heden ongeveer 20min pauzeert aan halte Esplanade.

Om een betere bediening van bus 56 te realiseren worden volgende maatregelen voorgesteld (niet limitatief – zie Figuur 3-22):

1. Rerouting bus 56
 Heen rijdt de bus via de Zeelaan (halte Markt) en N34 (halte centrum) naar de Esplanade, eindhalte. Terug rijdt de bus via de N34 (halte centrum) en Zeelaan (halte Markt) en N35 richting Veurne.
 Het voordeel van deze rerouting is dat de bus in beide richtingen de haltes Centrum en Markt kan bedienen.
 Het nadeel is dat de bus tweemaal langs de N34 en Zeelaan dient te rijden en zijn reisroute toeneemt. Reizigers die wensen op te stappen aan halte Markt verlengen hun reisroute met 20min wachttijd aan halte Esplanade.
2. Eindpunt halte Markt
 De huidige route wordt behouden maar de bus heeft zijn eindpunt aan halte Markt en blijft hier 20min staan.
 Het voordeel is dat reizigers kunnen afstappen en opstappen aan halte Markt.
 Het nadeel is dat reizigers met bestemming halte Centrum en halte Esplanade 20 min langer over hun reisroute doen.

Op de GBC wordt door gemeente De Panne aangegeven dat een eindhalte op de Markt niet aangewezen is. De Lijn stelt dat de rerouting van bus 56 op termijn wel haalbaar is.



Figuur 3-22: Mogelijke rijroutes bus 56

Verbeteren doorstroming

De kusttram heeft op de N34 veel te kampen met doorstromingsproblemen. Deze zijn onder meer het gevolg van:

- in – en uitrijden bij parkeren
- Links afslaand verkeer
- Te hoge verkeersdruk: vertraagd verkeer
- Fietsers voor tram

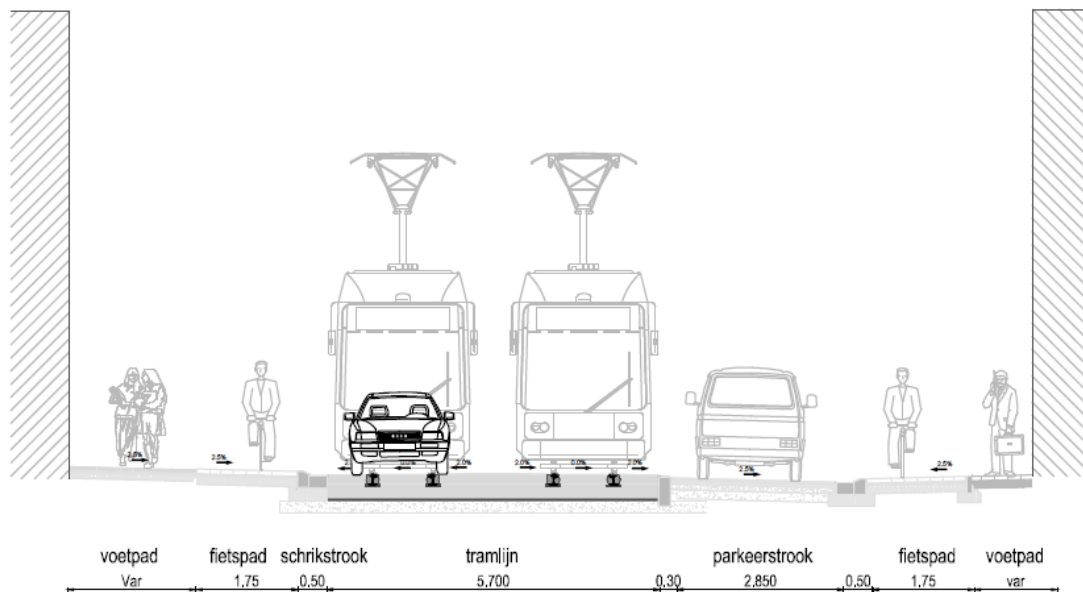
Ook voor fietsers is deze verkeersas niet ingericht conform het vademecum als bovenlokale fietsroute.

Een herinrichting is hier aan de orde met als uitgangspunt het verbeteren doorstroming openbaar vervoer en verhogen verkeersveiligheid van fietsers. Daarbij dienen keuzes gemaakt te worden om ruimte te maken.

Mogelijke oplossingen zijn:

Tram in één rijrichting op aparte bedding

Deze oplossing voorziet in een aparte rijrichting voor de tram in één rijrichting, waarbij ook een aparte rijstrook voor het gemotoriseerd verkeer wordt voorzien. In de andere rijrichting wordt gemengd verkeer, waarbij de trambedding ook gebruikt wordt door het gemotoriseerd verkeer voorzien. Fietsers rijden op verhoogde aanliggende enkelrichtingsfietspaden. De parkeerplaatsen worden daarbij aan beide zijden geschrapt.



Figuur 3-23: voorstel dwarsdoorsnede N34: één rijrichting gemengd verkeer en één rijrichting aparte tram-baan

Het voordeel is dat de doorstroming in een rijrichting sterk verbetert en er geen conflicten zijn met parkerende voertuigen.

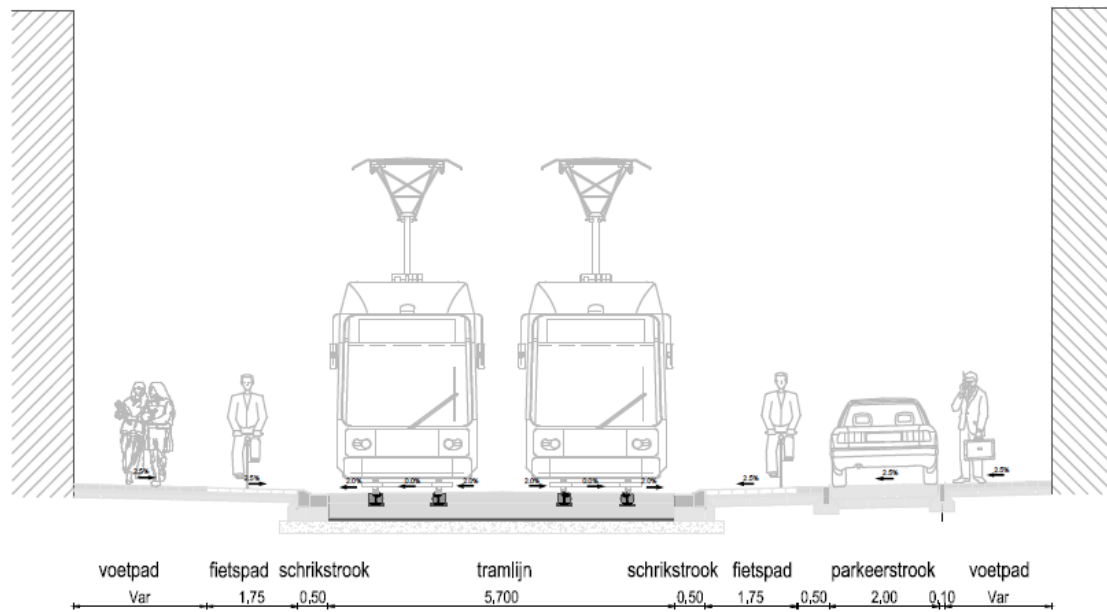
De tram ondervindt geen hinder van fietsers en vice versa.

De verkeersveiligheid voor fietsers neemt toe door het dubbelrichtingsfietspad.

Het nadeel is dat er zo goed als geen parkeerplaatsen meer zijn langs de N34.

Tram gemengd met gemotoriseerd verkeer en aparte fietspaden met behoud parkeerstrook

Deze oplossing voorziet om de tram en autoverkeer gemengd te laten rijden met aan beide zijden aanliggende verhoogde fietspaden en brede voetpaden. Parkeren kan aan één zijde van de weg tussen fietspad en voetpad.



Figuur 3-24: Voorstel dwarsdoorsnede N34: gemengd verkeer met aanliggende fietspaden en parkeerstrook

Deze oplossing biedt als voordeel dat de tram beperkte hinder ondervindt van het parkeren enerzijds slechts aan één zijde van de weg en anderzijds bevindt er zich nog een fietspad tussen.

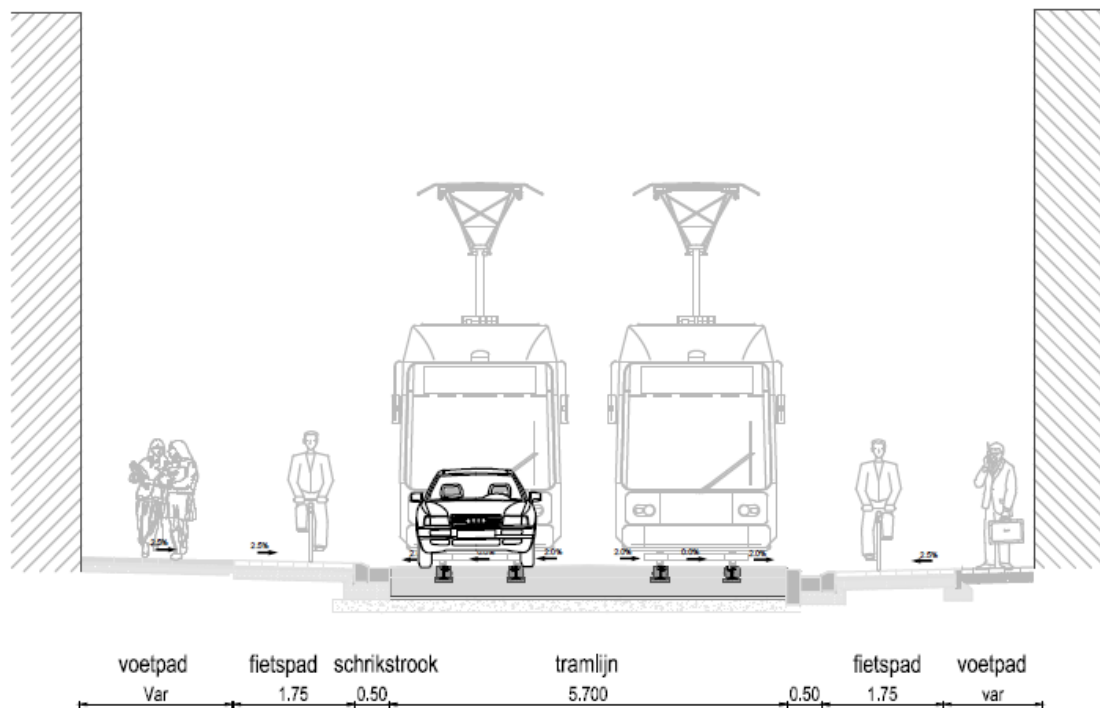
De tram ondervindt geen hinder van fietsers en vice versa.

De verkeersveiligheid voor fietsers neemt toe door de fietspaden aan beide zijden van de weg.

De voetpaden behouden hun huidige breedte om langsheen de flaneren.

Tram gemengd met gemotoriseerd verkeer en aparte fietspaden zonder parkeerstrook

Deze oplossing voorziet om de tram en het autoverkeer gemengd te laten rijden met aan beide zijden aanliggende verhoogde fietspaden en brede voetpaden. Er worden geen parkeerstroken voorzien in deze oplossing.



Figuur 3-25: Voorstel dwarsdoorsnede N34: gemengd verkeer met aanliggende fietspaden

Deze oplossing biedt als voordeel dat de tram geen hinder kan ondervinden van het parkeren van de wagens.

De tram ondervindt geen hinder van fietsers en vice versa.

De verkeersveiligheid voor fietsers neemt toe door de fietspaden aan beide zijden van de weg.

De voetpaden kunnen breder worden aangelegd om langsheen de flaneren, desgevallend voorzien van zitbanken om te verpozen en terrassen.

Vergelijkingstabel

Onderstaande vergelijkende tabel geeft de voor- en nadelen weer van de verschillende voorgestelde oplossingsrichtingen.

	Voordelen	Nadelen
Tram één richting met aparte bedding	Betere doorstroming tram in één richting	
	Gescheiden fietspaden	Voetpad < 1,80m
	Hinder tram beperkt bij gemengd verkeer tot afslaande bewegingen	Geen parkeerplaatsen, ook geen kort parkeren mogelijk
	Enkelrichtingsfietspad aan elke zijde	
Tram gemengd	Hinder tram beperkt tot afslaande bewegingen	Reductie parkeerplaatsen
	Betere doorstroming tram door geen parkeer manoeuvres	Tram volledig gemengd
	Gescheiden fietspaden	
	Parkeren mogelijk aan één zijde van de weg	
	Enkelrichtingsfietspad aan elke zijde	

Tram gemengd, geen parkeervoorzieningen	Hinder tram beperkt tot afslaan bewegingen	Geen parkeerplaatsen
	Betere doorstroming tram door geen parkeer manoeuvres	Tram volledig gemengd
	Gescheiden fietspaden	
	Enkelrichtingsfietspad aan elke zijde	
	Ruime voetpaden	

3.4 Verschil met Beleidsplan 2012

3.4.1 Snelheidsplan

In kern De Panne worden bij het naderen van de bebouwde kom op de secundaire wegen poorteffecten gecreëerd, zodat duidelijk wordt dat men een andere zone binnenrijdt. In kern De Panne wordt 50 km/u behouden op de secundaire assen en worden de poorteffecten mede gekoppeld aan een centrumparking:

- vanuit Nieuwpoort: parking Canadezenplein en Nieuwpoortlaan
- vanuit Veurne: parking Keesjesdreef
- vanuit De Panne: parking Koningsplein

Het snelheidsplan is aangepast waarbij de Zeelaan als 30km/u worden aangeduid. Daarnaast krijgen alle woonstraten ten oosten van de Zeelaan, incl Pr. Albertlaan, krijgen het statuut van zone 30.

In kern Adinkerke wordt de N34 tussen Noordhoekstraat en rotonde Plopsaland ingericht als zone 30. Daarbij wordt aan beide zijden een poorteffect tot Adinkerke gecreëerd.

De snelheid van de omleidingsweg wordt 70km/u ipv 90km/u.

Voor de N39 geldt 70 km per uur buiten bebouwde kom en 50 km per uur binnen bebouwde kom. Dit wordt uitgebreid met 50 km/u in deel Dijk tussen bebouwde kom en rotonde Hogebrug.

3.4.2 Verkeerscirculatie

Met betrekking tot de verkeerscirculatie ligt de focus op leefbaarheid in verblijfsgebieden en doorstroming openbaar vervoer op de N34. Daarbij is afgestapt van de idee om de wijk ten oosten van de Zeelaan in twee delen te splitsen, noord en zuid. Door een aangepast parkeerbeleid in combinatie met een aangepaste verkeerscirculatie wordt het ongewenst verkeer uit verblijfsgebieden gehouden.

3.4.3 Maatregelen openbaar vervoer

Een aantal concrete voorstellen van maatregelen worden mee opgenomen in de verkeerscirculatie aangevuld met een verbetering van toegankelijkheid en bereikbaarheid van haltes.

3.5 Aanbevelingen 'Verkeerscirculatie en verkeersveiligheid'

Domein A: Ruimtelijke ontwikkelingen

A.1 Ruimtelijke planning

- /

A.2 Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit

- /

A.3 Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen

- Aangepast snelheidsbeleid conform wegcategorisering

Domein B: Netwerken per modus**B.1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen**

- Vrijwaren voetpaden van parkeren

B.2 Fietsroutenetwerk

- Fietsroutenetwerk afstemmen op snelheidsbeleid en oversteken bundelen thv lichtengeregelde kruispunten

B.3 Openbaar vervoernetwerk

- Verhogen aantrekkelijkheid bus 56
- Verhogen toegankelijkheid haltes

B.4 (Her)inrichting van wegen

- Toepassen uitgangspunten per type weg, op basis van wegcategorisering en snelheidsbeleid

B.5 Parkeerbeleid

- Verblijfsgebieden ontlasten van parkeerdruk: enkel lang parkeren voor bewoners

B.6 (Goederen)vervoer over water

- /

Domein C: Ondersteunende maatregelen**C.1 Vervoermanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen**

- /

C.2 Tarifiering

- aangepaste tarifiering in kernen om lang parkeren te ontmoedigen, uitgezonderd bewoners

C.3 Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen

- Informatie omtrent duurzame verplaatsingen

C.4 Handhaving

- snelheidscontroles

C.5 Beleidsondersteuning

- /

C.6 Monitoring en evaluatie

- /

4 THEMA 3 Fietsnetwerk

4.1 Onderzoeksvragen

In het onderzoek wordt getracht een antwoord te bieden op volgende vragen:

- Welke fietspaden zijn niet conform?
- Zijn er missing links in het netwerk?
- Welke fietsvoorzieningen zijn aanwezig?
- Welke fietsroutes dienen prioritair aangepakt te worden?

4.2 Analyse van het onderzoek

Als basis voor het fietsnetwerk wordt vertrokken van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk. In functie van het stimuleren van langzame vervoerswijzen, wordt het BFF nog verder verfijnd met een netwerk van lokale fietsvoorzieningen, afgestemd op de geselecteerde attractiepunten die momenteel niet of onvoldoende ontsloten worden via het BFF.

Daarnaast kunnen een aantal bijkomende lokale fietsroutes zorgen voor een maasverkleining van het netwerk en een verbeterde bereikbaarheid van de verschillende attractiepolen garanderen. In het beleidsplan kunnen de lokale routes opgedeeld worden in functionele en recreatieve routes.

4.2.1 Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (zie Figuur 4-2 en Figuur 4-3) is een netwerk van functionele fietsroutes geselecteerd door de Provincie en het Vlaams Gewest. Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk richt zich op fietsverplaatsingen tussen woonkernen en attractiepolen (stations, scholen, carpoolparkings, regionale bedrijventerreinen,...). De realisatie van het bovenlokaal fietsroutenetwerk wordt gesubsidieerd via het fietsfonds en de samenwerkingsovereenkomsten.

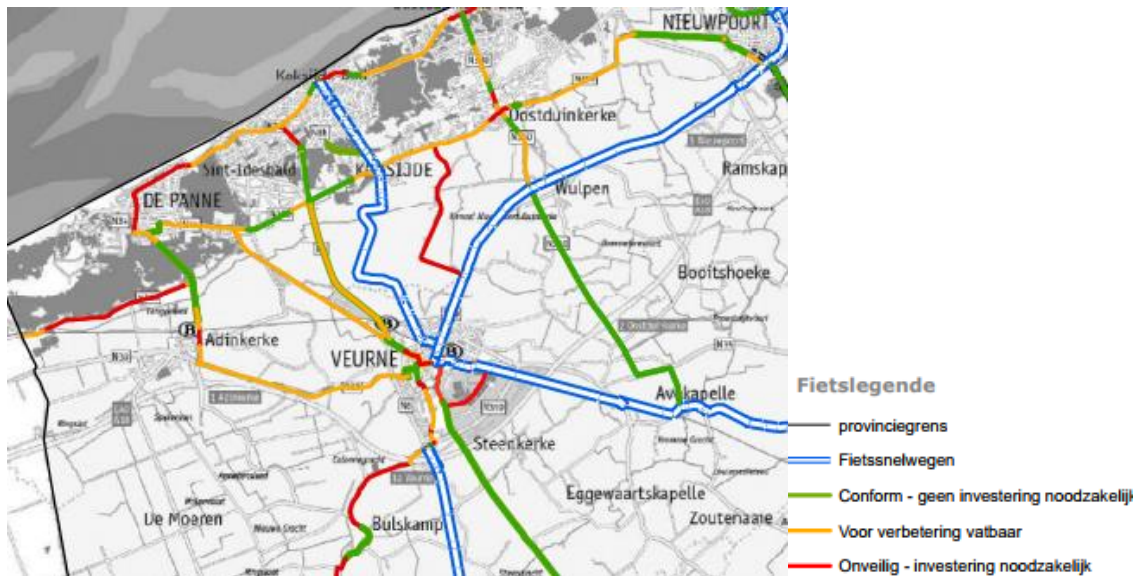
- Hoofdroutes: Er zijn geen hoofdroutes (fiets snelwegen) geselecteerd op het grondgebied van De Panne;
- Bovenlokale Functionele fietsroutes:
 - o N39 Veurnekeiweg;
 - o N386 Duinhoekstraat;
 - o N34 Stationsstraat – De Pannelaan – Kerkstraat – Westhoeklaan (in westelijke richting tot aan de L. Maskenslaan);
 - o L. Maskenslaan – E. d'Arripelaan;
 - o N34 Duinkerkelelaan vanaf de L. Maskenslaan (in oostelijke richting);
 - o Kerkstraat – Duinenstraat – Adinkerkelelaan;
 - o N35 Veurnestraat (in oostelijke richting vanaf de Adinkerkelelaan);
 - o N396 Koksijdegeweg;
- Alternatieve functionele fietsroutes:
 - o Adinkerkelelaan – Duinenstraat – Blauwe Distelweg;
 - o Pierre Bortierplein – Zeedijk – Canadezenplein;

4.2.2 Toestand bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk 2017

Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk werd door de provincie getoetst op conformiteit voor het type weg met het fietsvademecum (2017).

Voor De Panne betekent dit volgende selectie

- aan onveilige wegen voor fietsers:
 - o N34 deel Duinkerkeleen – Nieuwpoortlaan
 - o N386 (ontwerp herinrichting beschikbaar)
 - o N34 – doortocht Adinkerke
- wegen voor verbetering vatbaar qua fietsinfrastructuur:
 - o N35 – Veurnestraat (ontwerp herinrichting beschikbaar)
 - o N34 – De Pannelaan – Stationsstraat
 - o N39 – Veurnekeiweg



Figuur 4-1: BFF conform fietsvademecum, Provincie W-VL 2017

4.2.3 Recreatieve fietsroutes

De bestaande recreatieve fietsroutes worden gevormd door het fietsknooppuntennetwerk en verschillende routes geselecteerd door de provincie. Deze routes kunnen een aanvulling geven op het bovenlokale fietsroutenetwerk (zie fietsnet op Figuur 4-2 en Figuur 4-3):

- Noord – Zuid:
 - o Zeelaan – Kerkstraat – De Pannelaan – Stationsstraat – Kromfortstraat
 - o Svinkxstraat – Noordhoekstraat – Oosthoekstraat
 - o Maerestraat – fietstunnel onder E40 – Maerestraat – Maerebrug – fietsverbinding naar Duinhoekstraat (Langs de Franse grens)
- Oost – West:
 - o Smekaertstraat – Dorpsstraat – Noordhoekstraat – Burgweg – Westburgweg
 - o Duinhoekstraat
 - o Zeedijk – Canadezenplein – Nieuwpoortlaan

4.2.4 Oplijsting attractiepunten

Het lokaal fietsnetwerk heeft als doel een verbindende en een verfijningsfunctie. In onderstaande tabel (Tabel 2 en Figuur 4-2 en Figuur 4-3, het id uit Tabel 2 komt overeen met de nummers bij de attractiepunten op de figuren) worden de verschillende te ontsluiten locaties opgesteld.

id	Naam	Categorie
1	Gemeentehuis	Publiek

2	Bibliotheek	Publiek
3	De Post	Publiek
4	OCMW	Publiek
5	Cultuurhuis De Scharbiellie	Recreatie
6	Het Gemeenschapshuis	Recreatie
7	De Korre	Recreatie
8	De Ravotter	Recreatie
9	Staatsreservaat De Westhoek, Calmeynbos en Oosthoek	Recreatie
10	Immaculata Instituut	School
11	De Tuimelaar (Basisschool Gemeenschapsonderwijs)	School
12	Vrije Basisschool St. Pieter	School
13	Militaire begraafplaats De Panne	Toerisme
14	Dorpsstraat	Winkel
15	Provinciaal bezoekerscentrum De Nachtegaal	Toerisme
16	Plopsaland	Toerisme
17	Dienstencentrum De Boare	Zorg
18	Gemeentelijke werkplaatsen	Werk
19	Dorpsplein Adinkerke	Winkel
20	Sporthal Den Oosthoek	Recreatie
21	Immaculata Instituut	School
22	CVO Cervo-GO (volwassenenonderwijs)	School
23	Koninklijk Technisch Atheneum	School
24	Dorpsplein	Winkel
25	Strand De Panne	Toerisme

Tabel 2: Attractiepunten De Panne

4.3 Uitwerking

Bij de uitwerking van het fietsnetwerk wordt een prioritering gemaakt van de fietsroutes en knelpunten die aanpassingen vereisen. Om deze prioritering te maken worden een score toegekend aan de verschillende routes/knelpunten die een aanpak vereisen. Tot slot worden de verschillende scores in één tabel gecombineerd om zo tot een algemene prioritering te komen.

4.3.1 Ontwerp lokaal fietsroutenetwerk

Het lokaal functioneel fietsroutenetwerk heeft tot doel om een verbindende functie te hebben voor de verschillende attractiepunten, daar waar deze niet door middel van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk worden verbonden. Dit betekent niet dat elk attractiepunt een fietsroute bij wijze van spreken tot de voordeur moet hebben, maar wel dat in de directe omgeving fietsroutes aanwezig moeten zijn. Op deze manier kan er tot een verfijning van het fietsroutenetwerk gekomen worden.

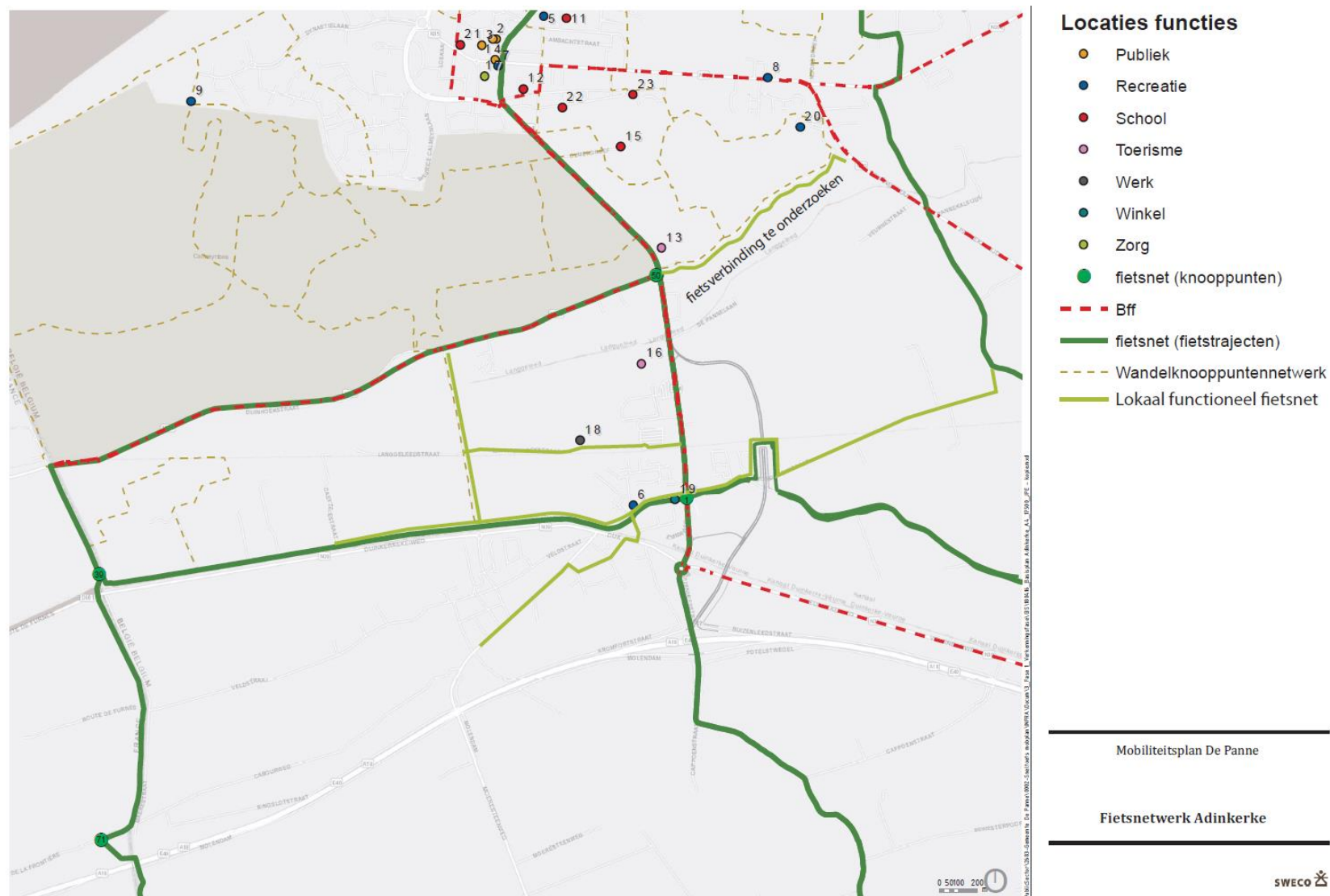
Bij de overweging van het lokaal fietsroutenetwerk wordt nagegaan of de attracties voldoende via het BFF ontsloten worden. Indien dit niet het geval is, dan worden aanvullende lokale fietsroutes voorgesteld. Daarnaast wordt gekeken in welke mate recreatieve routes kunnen opgenomen worden in het lokaal fietsnetwerk.

Het lokaal functioneel fietsroutenetwerk omvat vervolgens volgende fietsroutes (zie Figuur 4-2 en Figuur 4-3):

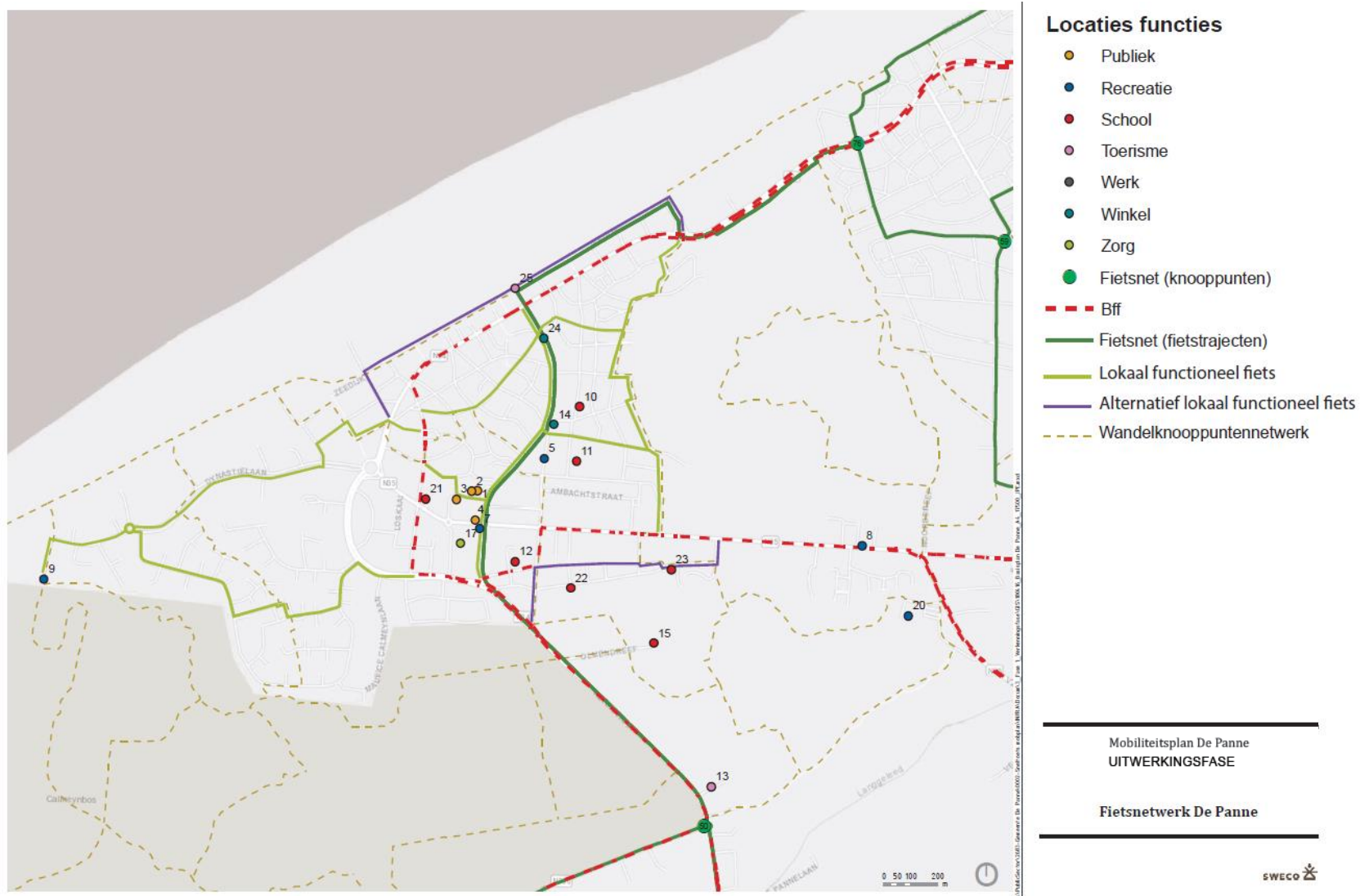
1. Noord – Zuid:
 - Langeleedstraat: verbinding tussen Smekaertstraat en Duinhoekstraat

- Zeelaan: verbinding tussen BFF en ontsluitend voor functies in de kern (winkels, handelszaken, scholen,...)
 - Keesjesdreef – W. Vandermeerenlaan – Gebroeders Roosemontlaan – J. Demolderlaan – Prins Albertlaan – Fr. Beerlantlaan – Astridlaan – Koninginnelaan: verbinding tussen de Veurnestraat en de Nieuwpoortlaan.
2. Oost – West:
- Moeresteenweg: verbinding van woongebied met BFF en andere functies richting de kern van Adinkerke
 - Garzebekeveldstraat – Dijk – Dorpstraat: verbinding van woongebied met BFF en andere functies richting de kern van Adinkerke.
 - Smekaertstraat – Dorpsstraat – Noordhoekstraat: verbinding van de kern met omliggende gebied en van omliggende bewoning met het BFF en andere functies.
 - Zwartenhoekstraat: verbinding van de kern met omliggende gebied en van omliggende bewoning met het BFF en andere functies.
 - Artiestedpad: fietsverbinding te onderzoeken
 - Westhoeklaan – Esdoornlaan – Groene Biezenlaan tot de Dynastielaan: verbinding van woongebied met BFF en andere functies richting de kern van De Panne.
 - Schuihavenlaan – Dynastielaan – Hendrik Consciencelaan – Bortierlaan – Elzendreef: verbinding van woongebied met BFF en andere functies richting de kern van De Panne.
 - A. Dumontlaan – Sloepenlaan – Toeristenlaan: verbinding van woongebied met BFF en andere functies richting de kern van De Panne en doorwaadbaarheid woongebied.
 - Schoolweg – Wilgenpad – Lindenlaan: verbinding van woongebied met BFF en andere functies richting de kern van De Panne en doorwaadbaarheid woongebied.
 - Ollevierlaan: verbinding van woongebied met BFF en andere functies richting de kern van De Panne en doorwaadbaarheid woongebied.

Naar aanleiding van de omleidingsweg (zie Figuur 4-2) rond Adinkerke is te zien dat er eveneens een korte omleiding wordt voorzien in de Noordhoekstraat. Dit heeft een zeer beperkte impact op het lokale functionele fietsroutenetwerk en op het recreatieve fietsroutenetwerk.



Figuur 4-2: Fietsroutes Adinkerke met aanduiding van functies en omleidingsweg



Figuur 4-3: Fietsroutes De Panne met aanduiding van functies

4.3.2 *Inventarisatie en analyse fietsroutes*

4.3.2.1 Inventarisatie en analyse

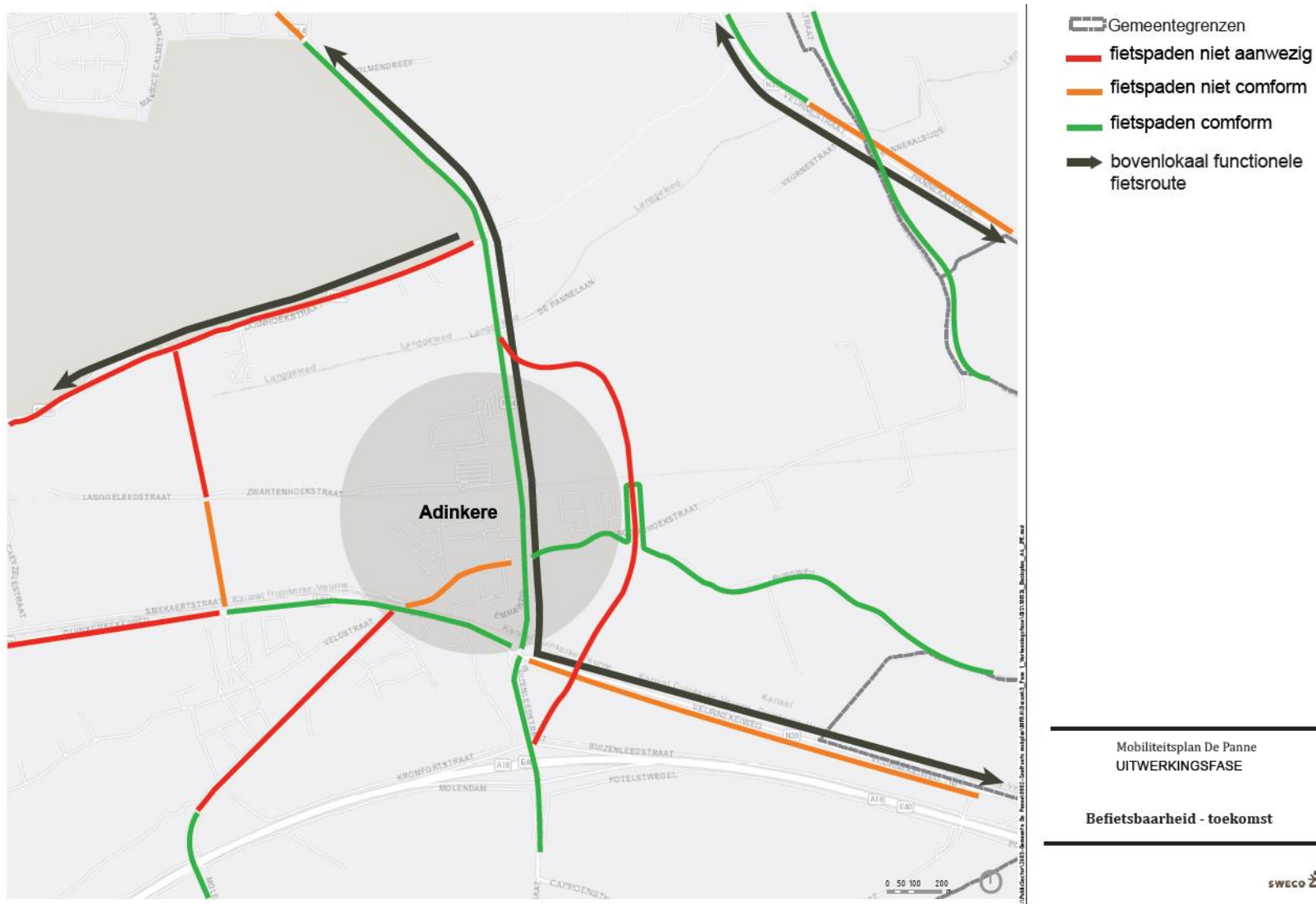
Voor alle lokale en bovenlokaal functionele fietsroutes worden de aanwezige en concreet geplande fietsvoorzieningen opgesomd. Dit wordt vergeleken met de wenselijke toestand via volgende principes:

Volgende voorkeurstypes worden vanuit het Vademecum veilige wegen en kruispunten aanbevolen volgens de wegencategorisering (Figuur 2-6):

- Primaire weg type II: Afzonderlijke fietsvoorzieningen – fietsweg, via ventweg of alternatieve trajecten;
- Secundaire weg type II:
 - o BIBEKO: Aanliggende verhoogde fietspaden;
 - o BUBEKO: Vrijliggende fietspaden, eventueel aanliggende verhoogde fietspaden indien de snelheid $\leq 50\text{km/u}$;
- Lokale gebiedsontsluitingsweg (Lokale weg type II – A):
 - o BIBEKO: Aanliggende verhoogde fietspaden of gemengd verkeer. Indien fietsroute-netwerk, bij voorkeur aanliggende verhoogde fietspaden;
 - o BUBEKO: Vrijliggende fietspaden eventueel aanliggende verhoogde fietspaden indien de snelheid $\leq 50\text{km/u}$;
- Erfontsluiting (Lokale weg type III):
 - o BIBEKO: Gemengd verkeer;
 - o BUBEKO: Gemengd verkeer;

Figuur 4-4 en Figuur 4-5 geven een overzicht van de huidige fietsvoorzieningen tegenover de gewenste fietsvoorzieningen.

In Tabel 3 worden de gewenste fietsvoorzieningen per route overlopen. Belangrijk hierbij is dat er wordt gestreefd om de fietsvoorzieningen te verbeteren zowel op de Bovenlokale Functionele fietsroutes, als op de belangrijke lokale fietsroutes volgens de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen. Hierbij worden de relevante aanbevelingen uit de schoolvervoerplannen ook mee opgenomen (zie verkenningnota).



Figuur 4-5: Befietsbaarheid: controlekaart huidige fietsnetwerk tegenover fietsvademecum Adinkerke

Selectie	Aanwezige en geplande fietsvoorziening	Gewenste fietsvoorziening	Conformiteit	Foto
Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk				
N39 – Veurnekeiweg	<i>Lokale weg type II:</i> Aanliggende enkelrichtingsfietspaden bij een snelheidsregime van 70km/u.	Bij een snelheidsregime van 70 km/u is het wenselijk om vrijliggende fietspaden aan te leggen.	Fietspaden niet conform, voor verbetering vatbaar.	
N386 Duinhoekstraat	<i>Lokale weg type II:</i> Komende van de N34 ligt in het begin van de straat twee aanliggende enkelrichtingsfietspaden die overgaan in een straat met gemengd verkeer. Voor het grootste deel geldt een snelheidsregime van 50km/u, maar richting de franse grens geldt een snelheidsregime van 70km/u. Tegen de franse grens is er een overgang naar aanliggende enkelrichtingsfietspaden. Er zijn echter werken gepland op korte termijn waarbij afzonderlijke fietsvoorzieningen worden gepland.	Bij een snelheidsregime van 70 km/u worden vrijliggende fietspaden aanbevolen. Bij een snelheidsregime van 50 km/u worden, daar het om een BFF gaat, aanliggende verhoogde fietspaden aanbevolen.	Fietspaden momenteel niet aanwezig voor het grootste deel. Investeringswerken zijn gepland. Na de werken zouden de fietsvoorzieningen conform het Vademecum Fietsvoorzieningen moeten zijn.	

N34 Stationsstraat	<i>Lokale weg type III:</i> De N34 – Stationsstraat kent twee aanliggende verhoogde enkelrichtings-fietspaden tot aan de Dorpstraat. Tussen de dorpstraat en de spoorweg is er gemengd verkeer. Ter hoogte van het station zijn er vervolgens fietssuggestiestroken aanwezig waarna deze weer overgaan in aanliggende verhoogde enkelrichtings-fietspaden.	Voor een lokale weg type III wordt zowel voor BIBEKO als voor BUBEKO gemengd verkeer aanbevolen.	De fietspaden in dit tracé zijn conform.	
Omleidingsweg Adinkerke	<i>Primaire weg type II:</i> Geen fietsvoorzieningen of weg aanwezig.	Voor een primaire weg type II worden afzonderlijke fietsvoorzieningen aanbevolen	De omleidingsweg staat gepland, dus investeringen zullen worden gedaan waardoor de fietspaden als conform kunnen beschouwd worden in de toekomstige situatie.	
N34 De Pannelaan – Kerkstraat – Westhoeklaan (in westelijke richting tot aan de L. Maskenslaan)	<i>Secundaire weg type II:</i> Vanaf de rotonde aan de Plopsaparking zijn twee aanliggende verhoogde enkelrichtingsfietspaden aanwezig. Vanaf de rotonde aan moeder Lambik tot aan de Adinkerkelaan zijn er twee vrijliggende enkelrichtingsfietspaden aanwezig. Vanaf de Adinkerkelaan tot aan het einde van het	Voor een secundaire weg type II BIBEKO gelden aanliggende verhoogde fietspaden als regel, en voor BUBEKO – zone 70km/u gelden vrijliggende fietspaden als regel.	De fietspaden gelegen in het gedeelte van het tracé BIBEKO ter hoogte van plopsaland en het gedeelte van het tracé BUBEKO zijn conform. Het gedeelte van het tracé in De Panne vanaf de Adinkerkelaan is niet conform en is voor verbetering vatbaar.	

	traject zijn er tot slot fiets-sugestiestroken aanwezig. Het grootste deel van het traject ligt in zone 50km/u, met een deel van het traject (tussen moeder Lambik en de Adinkerkelaan) in zone 70km/u.			
L. Maskenslaan – E. D'Arripelaan	<i>Lokale weg type III:</i> In de L. Maskenslaan zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig en is er dus sprake van gemengd verkeer bij een snelheidsregime van 50km/u. De E. d'Arripelaan kent een snelheidsregime van 30km/u met gemengd verkeer. Parkeren kan langs beide zijden van de weg, zonder specifiek afgebakende zones.	Voor een lokale weg type III wordt gemengd verkeer aanbevolen.	De fietsvoorzieningen zijn conform, maar een parkeerverbod wordt aanbevolen ter verbetering van de fietsveiligheid. Parkeren in afgebakende zones wordt voor het gedeelte van het tracé aanbevolen waar dit noodzakelijk wordt geacht.	
N34 Duinkerkelaan vanaf de L. Maskenslaan (in oostelijke richting)	<i>Secundaire weg type II:</i> Op de N34 tot aan het Canadezenplein geldt een gemengd verkeersregime bij een snelheidsregime van 50km/u. Vanaf het Canadezenplein zijn aanliggende enkelrichtingsfietspaden aanwezig bij een snelheidsregime van 70km/u.	Voor een secundaire weg type II BIBEKO gelden aanliggende verhoogde fietspaden als regel, en voor BUBEKO – zone 70km/u gelden vrijliggende fietspaden als regel.	De fietsvoorzieningen op deze route zijn niet conform en zijn voor verbetering vatbaar.	

Kerkstraat – Duinenstraat – Adinkerkelaan	<i>Lokale weg type III:</i> Dit gedeelte van het tracé wordt gekenmerkt door doodlopende straten waar enkel plaatselijk verkeer is toegestaan. Er is een gemengd verkeersregime van toepassing.	Voor een lokale weg type III wordt gemengd verkeer aanbevolen.	De aanwezige fietsvoorzieningen zijn conform, maar een parkeerverbod wordt aanbevolen ter verbetering van de fietsveiligheid. Parkeren in afgebakende zones wordt voor het gedeelte van het tracé aanbevolen waar dit noodzakelijk wordt geacht.	
N35 Veurnestraat (in oostelijke richting vanaf de Adinkerkelaan)	<i>Secundaire weg type II:</i> Tweezijdige aanliggende enkelrichtingsfietspaden bij een snelheidsregime van 50km/u. Vanaf de kruising met de N396 tot net voor de grens van de gemeente De panne zijn de fietspaden eerst verhoogd en vervolgens vrijliggend aangelegd. Net voor de gemeentegrens zijn de fietspaden weer aanliggend.	Voor een secundaire weg type II BIBEKO gelden aanliggende verhoogde fietspaden als regel, en voor BUBEKO – zone 70km/u gelden vrijliggende fietspaden als regel.	De fietsvoorzieningen op deze route zijn voor het grootste deel niet conform en zijn dus voor verbetering vatbaar. Enkel het gedeelte tussen de N396 tot net voor de gemeentegrens is conform de richtlijnen in het vademecum.	 

N396 Koksijdeweg	<i>Secundaire weg type II:</i> Langs de zuidelijke zijde is er een aanliggend enkelrichtingsfietspad aanwezig, langs de noordelijke zijde van de rijbaan een vrijliggend enkelrichtingsfietspad.	Voor secundaire wegen type II BUBEKO gelden vrijliggende fietspaden als regel.	De noordelijke zijde van het tracé is conform de richtlijnen, de zuidelijke zijde is niet conform en dus voor verbetering vatbaar.	
Lokaal Functioneel Fietsroutenetwerk				
Langgeleedstraat	<i>Lokale weg type III:</i> Op deze weg geldt een snelheidsregime van 50km/u en langs beide zijden van de weg zijn aanliggende enkelrichtingsfietspaden aanwezig.	Voor een lokale weg type III wordt gemengd verkeer aanbevolen.	De aanwezige fietsvoorzieningen zijn conform.	
Kerkstraat – Zeelaan	<i>Lokale weg type II:</i> De Kerkstraat is een éénrichtingsstraat met een snelheidsregime van 50km/u. Hier zijn langs beide zijden van de weg fietssuggestiestroken aanwezig. De Zeelaan is tussen de Veurnestraat en de Lindenlaan een éénrichtingsstraat met een snelheidsregime met aan beide zijden aanliggende enkelrichtingsfietspaden.	Voor een lokale weg type II (BIBEKO) worden, zeker waar een fietsroutenetwerk aanwezig is, bij voorkeur aanliggende verhoogde fietspaden aangelegd. Indien geen fietsroutenetwerk aanwezig is, kan gemengd verkeer ook worden voorzien.	De aanwezige fietsvoorzieningen zijn niet conform en zijn dus voor verbetering vatbaar.	

	Het verdere tracé van de Zeelaan is een tweerichtingsstraat met gemengd verkeer en een snelheidsregime van 50km/u.			 
Keesjesdreef – W. Van dermeerenlaan – Gebroeders Roosemontlaan – J. Demolderlaan – Prins Albertlaan – Fr. Beerlantlaan – Astridlaan – Konin-ginnelaan	<i>Lokale weg type III:</i> De Keesjesdreef is een toegangsweg/parking waar gemengd verkeer van toepassing is. In de overige straten is eveneens gemengd verkeer van toepassing. In de Prins Albertlaan en de Fr. Beerlantlaan zijn afgebakende parkeergelegenheden aanwezig. In de overige straten is dit niet het geval.	Voor een lokale weg type III wordt gemengd verkeer aanbevolen.	De aanwezige fietsvoorzieningen zijn conform, maar een parkeerverbod wordt aanbevolen ter verbetering van de fietsveiligheid. Parkeren in afgebakende zones wordt voor het gedeelte van het tracé aanbevolen waar dit noodzakelijk wordt geacht.	

				  
Moeresteenweg	<i>Lokale weg type II:</i> Deze weg kent gemengd verkeer bij een snelheidsregime van 50km/u (BUBEKO). De parkeervoorzieningen zijn afgebakend.	Voor een lokale weg type II worden vrijliggende fietspaden aanbevolen. Indien een snelheidsregime van 50km/u of lager van toepassing is kunnen aanliggende verhoogde fietspaden voorzien worden.	Er zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig, dus investeringen zijn noodzakelijk.	

Garzebekeveldstraat – Dijk – Dorpsstraat	<i>Lokale weg type III:</i> Deze weg kent gemengd verkeer bij een snelheidsregime van 50km/u zonder afgebakende parkeervoorzieningen. In de Dorpsstraat geldt een snelheidsregime van 30km/u, eveneens met gemengd verkeer, waar er afgebakende parkeervoorzieningen aanwezig zijn.	Voor een lokale weg type III wordt gemengd verkeer aanbevolen.	De aanwezige fietsvoorzieningen zijn conform, maar een parkeerverbod wordt aanbevolen ter verbetering van de fietsveiligheid. Parkeren in afgebakende zones wordt voor het gedeelte van het tracé aanbevolen waar dit noodzakelijk wordt geacht.	
Smekaertstraat – Dorpsstraat – Noordhoekstraat	<i>Lokale weg type III:</i> De smekaertstraat kent voor een gedeelte een snelheidsregime van 70km/u en voor een gedeelte een snelheidsregime van 50km/u, beide met gemengd verkeer en op bepaalde plaatsen afgebakende parkeervoorzieningen. De Dorpsstraat ligt in een snelheidsregime van 30km/u, ook met ge-	Voor een lokale weg type III wordt gemengd verkeer aanbevolen.	De aanwezige fietsvoorzieningen zijn conform, Parkeren in afgebakende zones is hier reeds van toepassing om parkeren op straat tegen te gaan.	

	mengd verkeer en afgebakende parkeervoorzieningen. De Noordhoekstraat ligt voor een gedeelte in snelheidsregime 50km/u (BUBEKO) en voor een gedeelte in een snelheidsregime van 30km/u (BIBEKO), beide regimes kennen gemengd verkeer met op bepaalde plaatsen afgebakende parkeervoorzieningen.			 
Zwartenhoekstraat - Stationsplein	<i>Lokale weg type III:</i> Gemengd verkeer met enkel afgebakende parkeervoorzieningen aan het stationsplein. Voor het grootste deel (Zwartenhoekstraat) BUBEKO, zone 70. Richting de kern van Adinkerke (klein deel Zwartenhoekstraat, stationsplein) BIBEKO zone 50.	Voor een lokale weg type III wordt gemengd verkeer aanbevolen, zowel BIBEKO als BUBEKO.	De aanwezige fietsvoorzieningen zijn conform.	

Artiestenpad (fietsverbinding te onderzoeken)	<i>aardeweg</i> Het Artiestenpad vormt een verbindingsweg tussen de N34 en de N35 waar geen autoverkeer mogelijk/wenselijk is en waar in het eerste deel enkel plaatselijk verkeer is toegestaan.	Verharde fietspaden zijn noodzakelijk daar het om een functionele fietsroute gaat.	Het aanwezige onverharde pad dient verhard doch waterdoorlatend te zijn	
Groene Biezenlaan vanaf de Dynastielaan – Esdoornlaan – Groene Biezenlaan – Eglantierlaan	<i>Lokale weg type III:</i> Voor het grootste deel gemengd verkeer met enkel bestemmingsverkeer en fietsverbindingen tussen de verschillende doodlopende straten. Dit is een zone 50 BIBEKO.	Voor een lokale weg type III wordt gemengd verkeer aanbevolen.	De aanwezige fietsvoorzieningen zijn conform, maar een parkeerverbod wordt aanbevolen ter verbetering van de fietsveiligheid. Parkeren in afgebakende zones wordt voor het gedeelte van het tracé aanbevolen waar dit noodzakelijk wordt geacht.	
Schuihavenlaan – Dynastielaan – Hendrik Conscienelaan – Bortierlaan – Elzendreef	Dynastielaan: <i>Lokale weg type II</i> , de overige wegen zijn <i>lokale weg type III</i> : Gemengd verkeer met afgebakende parkeervoorzieningen bij een snelheidsregime van 50km/u.	Voor een lokale weg type III wordt gemengd verkeer aanbevolen. Voor een lokale weg type II worden vrijliggende fietspaden aanbevolen. Indien een snelheidsregime van 50km/u of lager van toepassing is kunnen aanliggende verhoogde fietspaden voorzien worden. Daar het om een fietsroutenetwerk gaat	Er zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig, dus investeringen zijn noodzakelijk.	

		worden echter vrijliggende fietspaden aanbevolen.		
A. Dumontlaan – Sloepenlaan – Toeristenlaan	<i>Lokale weg type III:</i> Gemengd verkeer met Eenrichtings- wagenverkeer bij een snelheidsregime van 20km/u (woonerf) met afgebakende afzonderlijke parkeervoorzieningen.	Voor een lokale weg type III wordt gemengd verkeer aanbevolen.	De aanwezige fietsvoorzieningen zijn conform. Parkeren in afgebakende zones is van toepassing.	
Schoolweg – Wilgenpad – Lindenlaan	<i>Lokale weg type III:</i> Gemengd verkeer bij een snelheidsregime van 30km/u met een parkeerverbod of met afgebakende parkeervoorzieningen.	Voor een lokale weg type III wordt gemengd verkeer aanbevolen.	De aanwezige fietsvoorzieningen zijn conform.	
Ollevierlaan	<i>Lokale weg type III:</i> Gemengd verkeer bij een snelheidsregime van 50km/u met afzonderlijk afgebakende parkeervoorzieningen.	Voor een lokale weg type III wordt gemengd verkeer aanbevolen.	De aanwezige fietsvoorzieningen zijn conform.	

Tabel 3: Conformiteit huidige fietsvoorzieningen tegenover de gewenste fietsvoorzieningen

4.3.2.2 Prioritering aanpak fietsroutes

Tot slot wordt een prioritering gemaakt voor het aanpakken van de fietsvoorzieningen op basis van de conformiteit met het fietsvademecum. Voor de prioritering wordt er een onderscheid gemaakt tussen het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en het lokale functionele fietsroutenetwerk, in deze dat het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk een hogere prioritering krijgt indien dezelfde conformiteit wordt vastgesteld. Aan deze prioritering worden, zoals eerder beschreven, scores toegekend om een overkoepelende prioritering te kunnen maken:

1. BFF – Geen fietsvoorzieningen aanwezig en fietsvoorzieningen gewenst **(4)**:
 - Geen tracés aanwezig;
2. LFF – Geen fietsvoorzieningen aanwezig en fietsvoorzieningen gewenst **(3)**:
 - Moeresteenweg;
 - Schuihavenlaan – Dynastielaan – Hendrik Consciencelaan – Bortierlaan – Elzendreef;
3. BFF – Aanwezige fietsvoorzieningen zijn niet conform **(2)**:
 - N39 – Veurnekeiweg;
 - N34 De Pannelaan – Kerkstraat – Westhoeklaan (in westelijke richting tot aan de L. Maskenslaan);
 - N34 Duinkerkelaan vanaf de L. Maskenslaan (in oostelijke richting);
 - N35 Veurnestraat (in oostelijke richting vanaf de Adinkerkelaan);
 - N396 Koksijdeweg;
4. LFF – Aanwezige fietsvoorzieningen zijn niet conform **(1)**:
 - Kerkstraat – Zeelaan;
 - Artiëstenpad (nader te onderzoeken);

4.3.3 Lokale knelpunten

Vanuit de schoolvervoersplannen zijn verschillende knelpunten naar voor gekomen in verband met mobiliteit in de gemeente De Panne. Deze knelpunten werden bevestigd tijdens de participatiemomenten van 14 en 16 November 2017. In de Verkenningnota is een overzicht te vinden van deze knelpunten. De relevante knelpunten voor de fietsroutes worden in onderstaande paragrafen meer in detail besproken.

4.3.3.1 Fietsoversteeken Veurnestraat

De fietsoversteek thv. van de Koksijdeweg ligt in de bocht waardoor er een zeer slechte zichtbaarheid is voor de autobestuurders. De fietsoversteek is niet bijkomend gemarkeerd. De zichtbaarheid van de overige oversteekplaatsen langs de N35 worden op de schoolfietsroutekaart eveneens als knelpunt beschouwt. Vanuit de schoolvervoersplannen wordt aangeraden om de zichtbaarheid van de oversteekplaatsen te vergroten en om opstelplaatsen voor voetgangers en fietsers te voorzien. Verder worden ook verkeersremmende maatregelen (asverschuivingen) voorgesteld om de snelheid van het autoverkeer te temperen.



Foto 6: Fietsoversteek thv. Veurnestraat-Koksijdeweg

4.3.3.2 Kruispunt Veurnestraat – Zeelaan

Zowel in de Zeelaan als in de Veurnestraat zijn geen aparte fietspaden voorzien. Ter hoogte van het kruispunt is het bijgevolg zowel voor de fietsers als voor de autobestuurders niet altijd duidelijk wat de positie van de fietser is op de rijbaan en wie voorrang heeft. Ter hoogte van het kruispunt dienen duidelijk, visueel fietspaden te worden voorzien.



Foto 7: Kruispunt Veurnestraat - Zeelaan

4.3.3.3 Rtonde Veurnestraat – Koningsplein – Lindenlaan

Ter hoogte van de rotonde van de Veurnestraat, Koningsplein en Lindenlaan zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig. Enkel in de Lindenlaan is langs één zijde van de weg een aanliggend enkelrichtingsfietspad aanwezig. Het is wenselijk om de positie van de fietser op de rijbaan duidelijk aan te geven ter verbetering van de verkeersveiligheid.



Foto 8: Rtonde Veurnestraat - Koningsplein - Lindenlaan

4.3.3.4 In- en uitritten Plopsaparkings

Ter hoogte van de in- en uitritten van de plopsaparkings ontstaan op drukke dagen zeer onveilige verkeerssituaties doordat de fietsers gehinderd worden door autobestuurders die wachten op de fietspaden om te kunnen invoegen op de weg en door voetgangers die oversteek van de parking richting plopsaland maken. Door de aanleg van de omleidingsweg in combinatie met een aangepast parkeersysteem met rechtstreekse aansluiting op de omleidingsweg, zal dit probleem opgelost worden.



Foto 9: In-en uitrit Plopsaparking 4

4.3.3.5 Kruispunt Stationsstraat – Noordhoekstraat – Dorpsstraat

In de Stationsstraat eindigt het fietspad ter hoogte van de Noordhoekstraat waarna deze overgaat in een straat met gemengd verkeer. Hier ontstaat, voornamelijk tijdens het hoogseizoen veel verkeerschaos door de onduidelijke verkeerssituatie. Er worden hier ook veel foutparkeerders waargenomen. Maatregelen die voorgesteld worden zijn het plaatsen van verkeerslichten of het aanleggen van een rotonde en het tegengaan van foutparkeerders (handhaving).



Foto 10: Kruispunt Stationsstraat - Noordhoekstraat - Dorpsstraat

4.3.3.6 Dubbelrichtingsfietspad langs De Dijk thv. Garzebekeveldstraat

Het dubbelrichtingsfietspad ter hoogte van de Garzebekeveldstraat op De Dijk wordt in het kader van de schoolfietsroutekaart als een knelpunt gezien. Dit betreft meer specifiek het afslaande vrachtverkeer, niet alleen in de Garzebekeveldstraat, maar eveneens richting het tankstation op de hoek van de Garzebekeveldstraat en De Dijk. Aanpassingen aan de rijrichtingen en een mogelijke aanpassing van het wegprofiel (zie §6.3) worden hier als mogelijke maatregelen gezien.



Foto 11: Dubbelrichtingsfietspad thv. De Dijk en de Garzebekeveldstraat

4.3.3.7 Prioritering aanpak knelpunten

De prioritering en scores van de lokale knelpunten op basis van de schoolvervoerplannen (schoolfietsroutekaart) is als volgt

- Kruispunt Veurnestraat – Zeelaan **(3)**
- Kruispunt Stationsstraat – Noordhoekstraat – Dorpsstraat **(3)**
- Fietsoversteek Veurnestraat **(3)**
- Fietsoversteek Dijk thv. Garzebekeveldstraat **(2)**
- Rtonde Veurnestraat – Koningsplein – Lindenlaan **(2)**
- In- en uitritten Plopsaparkings **(1)**

4.3.4 Ongevallenlocaties

Voor een volledig overzicht van de verschillende ongevallenlocaties in De Panne wordt verwezen naar §3.2.4.

4.3.4.1 Ronde Hogebrug (Dijk x N39 x N34)

Aan de rotonde van de Hogebrug zijn er 4 ongevallen geweest waarbij fietsers betrokken waren in de periode 2009-2011. Zoals ook bleek uit het participatietraject kan deze zone, voornamelijk als gevolg van het grote aandeel vrachtverkeer, beschouwd worden als een gevaarlijk punt inzake fietsveiligheid.



Foto 12: Ronde Hogebrug

4.3.4.2 Dijk

Ter hoogte van de Dijk zijn er 3 ongevallen geweest waarbij fietsers betrokken waren in de periode 2009-2011. Deze zone werd tijdens het participatietraject ook aangeduid als gevaarlijke zone, wat bevestigd wordt door de ongevallengegevens.



Foto 13: Weg de Dijk

4.3.4.3 Bocht Veurnestraat – Koksijdeweg

Ter hoogte van de Bocht van de Veurnestraat met de Koksijdeweg zijn er 2 ongevallen waargenomen met fietsers in de periode 2009-2011. Deze zone werd tijdens het participatietraject ook aangeduid als gevaarlijke zone, wat bevestigd wordt door de ongevallengegevens.



Foto 14: Bocht Veurnestraat - Koksijdeweg

4.3.4.4 Prioritering aanpak ongevallenlocaties

De prioritering en scores van de ongevallenlocaties is als volgt:

- Bocht Veurnestraat – Koksijdeweg **(3)**
- Ronde Hogebrug **(2)**
- Dijk **(2)**

4.3.5 *Prioritering aanpak fietsvoorzieningen*

Om een goede prioritering voor de aanpak van de verschillende fietsroutes, knelpunten en ongevallenlocatie te maken, worden de verschillende scores samengevat in Tabel 4.

Fietsnet- werk	Fietsroute	Conformiteitsscore	Ongeval-score	Knelpunt-score (inclusief schoolfietsroutekaart)	Prioritering
LFF	Moeresteenweg	3			3
	Schuilhavenlaan – Dynastielaan – Hendrik Consciencelaan – Bortierlaan – Elzendreef	3			3
BFF	N39-Veurnekeiweg	2			2
	N34 De Pannelaan – Kerkstraat – Westhoeklaan (in westelijke richting tot aan de L. Maskenslaan)	2		1	3
	N34 Duinkerkeleen vanaf de L. Maskenslaan (in oostelijke richting)	2			2
	N35 Veurnestraat (in oostelijke richting vanaf de Adinkerkeleen)	2	3	3	8
	N396 Koksijdeweg	2			2
LFF	Kerkstraat – Zeelaan	1		3	4
	Artiestenpad (nader te onderzoeken)	1			1
BFF	Rotonde Veurnesraat – Koningsplein – Lindenlaan			2	2
	Kruispunt Stationsstraat - Noordhoekstraat			3	3
	Rotonde Hogebrug		2		2
LFF	Dijk		2	2	4

Tabel 4: Prioritering fietsroutes en knelpunten

4.3.6 Overige fietsvoorzieningen

Aan de publieke attractiepunten (categorie publiek, recreatie en toerisme) dient de gemeente voldoende voorzieningen voor fietsers (fietsenstallingen) te voorzien. Bovenstaande locaties worden aangevuld met openbare ruimtes en winkelstraten waar ook voldoende fietsenstallingen voorzien dienen te worden. De attractiepunten waar fietsenstallingen dienen voorzien te worden zijn:

- Publiek domein: het gemeentehuis, de bibliotheek, de post en het OCMW;
- Recreatie: Cultuurhuis de Scharbiellie, het gemeenschapshuis, de Korre, de Ravotter, Staats-reservaat de Westhoek, sporthal den Oosthoek;
- Toerisme: Militaire begraafplaats, strand De Panne;

Voor de overige attractiepunten (o.a. scholen) dienen de eigenaars zelf te voorzien in voldoende fietsenstallingen.



Foto 15: Fietsenstallingen thv. de kruising Zeelaan - Bortierlaan



Foto 16: Fietsenstallingen in de Sloepenlaan (nabij de kruising met de Zeelaan)

Tot slot wordt de aanbeveling gemaakt om een systeem van leenfietsen met lokale handelaars uit te werken, in aanvulling op een mogelijk systeem van deelfietsen. Deze leenfietsen, van lokale handelaars focussen zich voornamelijk op het toeristisch potentieel van de omgeving De Panne. Voor het systeem van leenfietsen worden volgende locaties daarbij naar voor geschoven:

- De Zeedijk: daar is momenteel reeds één fietsverhuurbedrijf gevestigd.
- In de omgeving van de centumparkings
- In de omgeving van de park & ride
- Aan het station
- Bezoekerscentrum De Nachtegael

4.4 Verschil met beleidsplan 2012

Onderstaande paragrafen geven puntsgewijs de verschillen met het beleidsplan van 2012 weer. Deze verschillen hebben zowel betrekking op het netwerk als op de uitvoering:

Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk:

- Geen functionele fietsroute meer langs de Belgisch-Franse grens;
- De L. Maeskenslaan en de E. d'Arripelaan maken deel uit van het BFF;

Volgende wegen maken geen deel meer uit van het lokaal fietsroutenetwerk:

- Meeuwenlaan;
- E. d'Arripelaan – Maskenslaan – Fazantenlaan – Bosduiflaan;
- Astridlaan – Prins Albertlaan – K. Tegethofflaan – Brouwersstraat – A. Decoussemaekerstraat;
- Koninklijke baan;
- Svinckxweg;

- Maerestraat;
- Kerkweg;
- Veldstraat – Cabourweg;

Volgende wegen zijn bijkomend opgenomen in het lokaal fietsroutenetwerk:

- Keesjesdreef – W. Vandermeerenlaan – Gebroeders Roosemontlaan – J. Demolderlaan – Prins Albertlaan – Fr. Beerlantlaan – Astridlaan – Koninginnelaan;
- Garzebekeveldstraat;
- Zwartenhoekstraat;
- Esdoornlaan – Groene Biezenlaan tot de Dynastielaan;
- Schuihavenlaan – Dynastielaan – Hendrik Consciencelaan – Elzendreef;
- Schoolweg – Wilgenpad – Lindenlaan;
- Ollevierlaan;

Volgende infrastructurele maatregelen voor fietsers zijn reeds gerealiseerd:

- Het dubbelrichtingsfietspad op de Dijk is geaccentueerd thv. oversteekplaatsen;

4.5 Aanbevelingen 'Fietsnetwerk'

In het kader van het voorzien van veilige fietsnetwerken worden volgende aanbevelingen geformuleerd:

Domein A: Ruimtelijke ontwikkelingen

A.1 Ruimtelijke planning

- Locatiebeleid voor nieuwe bedrijven – Deze worden best op die locaties ingepland daar waar de fietsvoorzieningen comfortabel en veilig zijn.
- Voorzien van voldoende en veilige fietsenstallingen aan belangrijke attractiepunten.

A.2 Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit

- Idem als A.1

A.3 Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen

- Wegen met categorie lokale weg type II of hoger voorzien van voldoende veilige fietsvoorzieningen conform het Vademecum Fietsvoorzieningen.

Domein B: Netwerken per modus

B.1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

- Trage wegen realiseren

B.2 Fietsroutenetwerk

- Belangrijke fietsroutes voorzien van fietsvoorzieningen conform het Vademecum Fietsvoorzieningen.

B.3 Openbaar vervoernetwerk

- /

B.4 (Her)inrichting van wegen

- Elk herinrichtingsproject dient uit te gaan van het STOP-principe waar de voorzieningen voor zachte weggebruikers primeren.
- Uniformiseren van de fietsoversteken is nodig zodat de positie van de zwakke weggebruikers voor alle weggebruikers duidelijk en eenduidig is

B.5 Parkeerbeleid

- Indien een fietsroute samenvalt met gemengd verkeer dient een parkeerverbod te worden ingevoerd of enkel parkeren in afgebakende vakken te worden toegelaten.

B.6 (Goederen)vervoer over water

- /

Domein C: Ondersteunende maatregelen

- C.1 Vervoermanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen
 - Het fiets- en voetgangersnetwerk inzetten als maatregel om een modal shift te verkrijgen bij bedrijven, scholen en evenementen.
- C.2 Tarifiering
 - /
- C.3 Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen
 - Fietsroutes en trage wegen promoten bij de bevolking.
 - Autobestuurders kunnen er attent op worden gemaakt dat er een belangrijke fietsroute aanwezig is.
- C.4 Handhaving
 - Handhaving naar snelheid en foutparkeerders kan de veiligheid voor de zachte weggebruiker verhogen.
- C.5 Beleidsondersteuning
 - /
- C.6 Monitoring en evaluatie
 - Gebruik van de fiets langsheen herinrichtingsprojecten kan geëvalueerd worden door middel van een evaluatie van fietstellingen.

5 THEMA 4 Parkeerbeleid

5.1 Onderzoeksvragen

- Wat is het huidige aanbod aan openbare parkeerplaatsen?
- Wat zijn de toekomstige geplande wijzigingen in het parkeeraanbod?
- Wat is de huidige vraag naar parkeergelegenheid op het openbaar domein?
- Hoe kan de parkeercirculatie georganiseerd worden?
- Waar en voor wie (welke doelgroep) wordt een parkeeraanbod aangeboden?
- Wat is de functie van de P&R aan het station in Adinkerke?
- Welke maatregelen dragen bij tot het bevorderen van duurzame mobiliteit in termen van een modal shift en uitbouwen van autoluwe kernen en woonwijken?
- In welke mate ondersteunt het parkeerbeleid het te voet gaan en het gebruik van de fiets of openbaar vervoer?
- In welke mate kan de parkeerruimte optimaal benut worden?

5.2 Analyse onderzoek

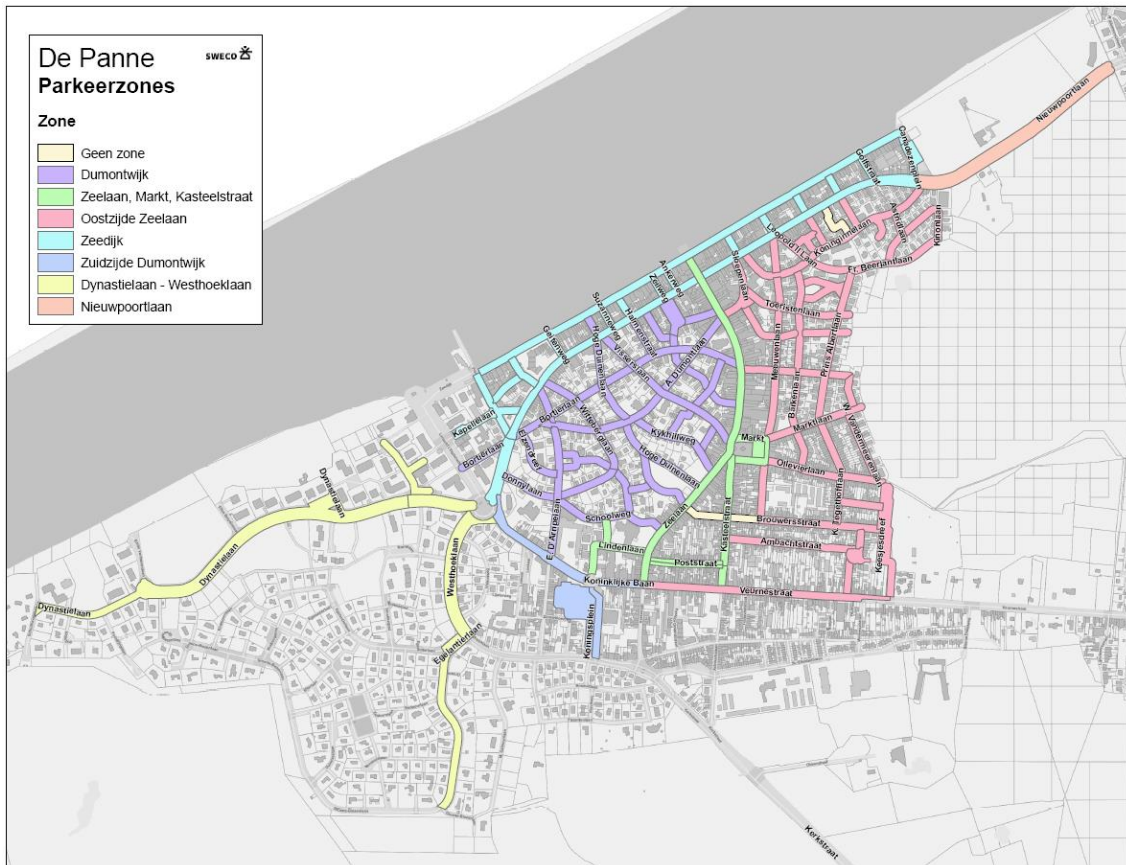
5.2.1 Parkeeronderzoek

In oktober 2016 en augustus 2017 werd een parkeeronderzoek uitgevoerd in De Panne. Hieronder wordt de conclusie weergegeven. Het volledige parkeeronderzoek is terug te vinden in Bijlage 7.1.

Kern De Panne

Kern De Panne kent de hoogste bezetting in de namiddag zowel in laagseizoen (2137 parkeerders) als in het hoogseizoen (3523 parkeerders).

In het laag seizoen is de globale parkeerdruk op het drukste moment beperkt (<50%). In het hoog seizoen is de globale parkeerdruk op het drukste moment in de namiddag hoog (> 84 %). In het hoogseizoen is er een duidelijk gebruik van de parkeerterreinen daar waar die in het laagseizoen onderbezet zijn.



Figuur 5-1: Zones parkeren kern De Panne

Opvallend voor kern De Panne is de overlast die zich uit in een parkeerbezetting > 100% in bepaalde woonstraten in de zone 1 Dumontwijk maar hoofdzakelijk in zone 3 oostzijde Zeelaan. Ook de parkeerduur in deze zones wordt grotendeels gekenmerkt door lang parkeren (>8u). Dit is deels te verklaren doordat bewoners en bezoekers er parkeren maar bovenal doordat het er gratis en onbeperkt kan geparkeerd worden door iedereen. Daarbij valt eveneens op dat het grootste aandeel foutparkeerders zich voordoen in deze beide verblijfsgebieden.

Zone 2 wordt gekenmerkt door betaald parkeren. De Markt kent in het hoogseizoen een parkeerdruk van 100% in de namiddag. Daarnaast heeft het Wilgenpad een parkeerdruk > 85% in de namiddag en avond in het hoogseizoen.

De parkeerduur is hier beperkt (3-6u) maar echt kort parkeren is hier niet aan de orde.

In zone 4 is de parkeerdruk algemeen lager, dit is ook een betalende zone. Enkel in de straten Duinkerkeleen (gratis) en Mijnstraat is de parkeerdruk > 100% in zowel hoog- als laagseizoen. In het hoogseizoen heeft de Duinkerkeleen (gratis), Degagelaan en Halmenstraat een parkeerdruk > 85%. Dit patroon uit zich ook in het parkeerduuronderzoek.

In zone 5 heeft de Schoolstraat in het laagseizoen te kampen met een parkeerdruk > 85% tot 100%. In het hoogseizoen zijn dat de Elzendreef, Koninklijke Baan, H. Consciencelaan, volledige Dynastielaan en de Westhoeklaan die periodiek te kampen hebben met parkeerdruk > 85%. Hier lijkt de parkeerduur eerder bepaald te worden door de afstand tot de functie of activiteit en de reden van het bezoek. Dagjestoeristen parkeren vermoedelijk in de Koninklijke Baan, terwijl winkelaars en bezoekers voor het handelscentrum parkeren aan het Koningsplein.

De Nieuwpoortlaan heeft een parkeerdruk < 85% doch er wordt wel fout geparkeerd door een 10-tal parkeerders. De parkeerduur bedraagt hier hoofdzakelijk > 8u.

Op basis van de nachttelling in laagseizoen is een indicatie van bewonersparkeren bepaald. In het hoogseizoen is bijkomend uit de nachttelling een indicatie van tweede verblijvers bepaald.

	capaciteit		afgeleid uit bezetting		
	straat	parking	bewoners	toerist 2° verblijf	toerist dag / werknemer/ bezoeker
Zone 1 - Dumontwijk	456		295		48
Zone 2 – Zeelaan - Markt	373		66	44	136
Zone 3 – Oostzijde Zeelaan	1172	179	784	111	286
Zone 4 - Zeedijk	486*	43	135	175	57
Zone 5 – Zuidzijde Dumontwijk	126	262	128	61	148
Zone 6 - Dynastielaan	309**	886	169	439	370
Zone 7 – Nieuwpoortlaan P		221	28	119	37
TOTAAL	2922	1591	1604 (1650 incl bez***)	950 (980 incl bez)	1082
	4513		3636 - 81% (straat 74% - P 92%)		

Tabel 5: Indicatie parkeerders per doelgroep

* capaciteit N34 Duinkerkelaan – De Pannelaan: 185pp

** incl Eglantierlaan (20pp) en Groene Biezenlaan (149pp)

*** aannname aandeel bezoekers 3% bezoekers/bewoner

Algemeen kan gesteld worden dat De Panne als kustgemeente duidelijk gekenmerkt wordt door een lage parkeerdruk in het laagseizoen en een hoge parkeerdruk in het hoogseizoen.

Daarbij hebben de woon- en verblijfsgebieden te kampen met een te hoge parkeerdruk ten gevolge het gratis parkeren binnen deze gebieden. Het betreft hier de zones 1 – Dumontwijk en zone 3 – oostzijde van de Zeelaan.

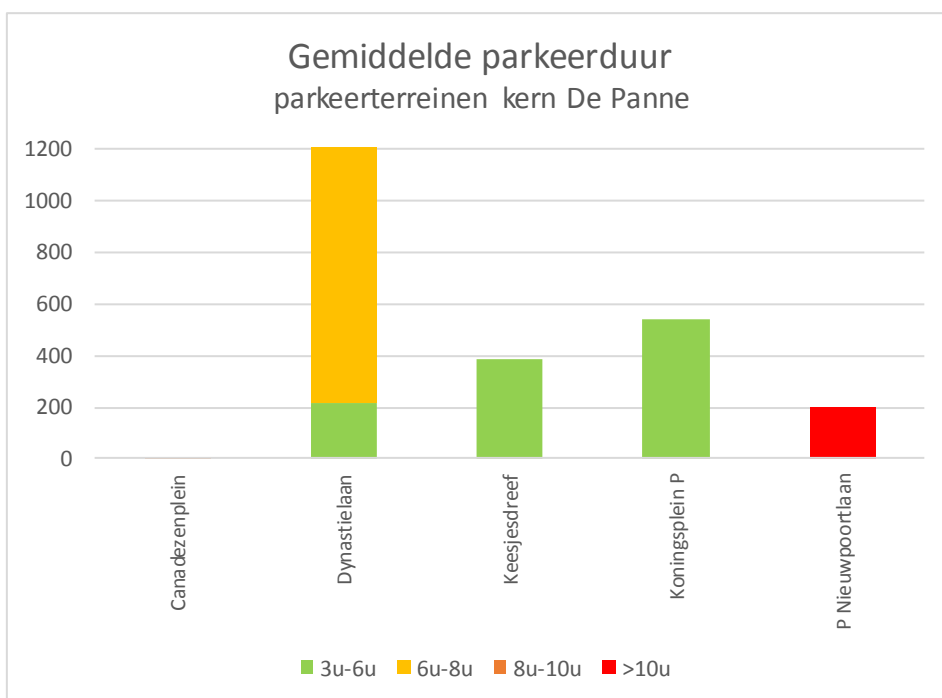
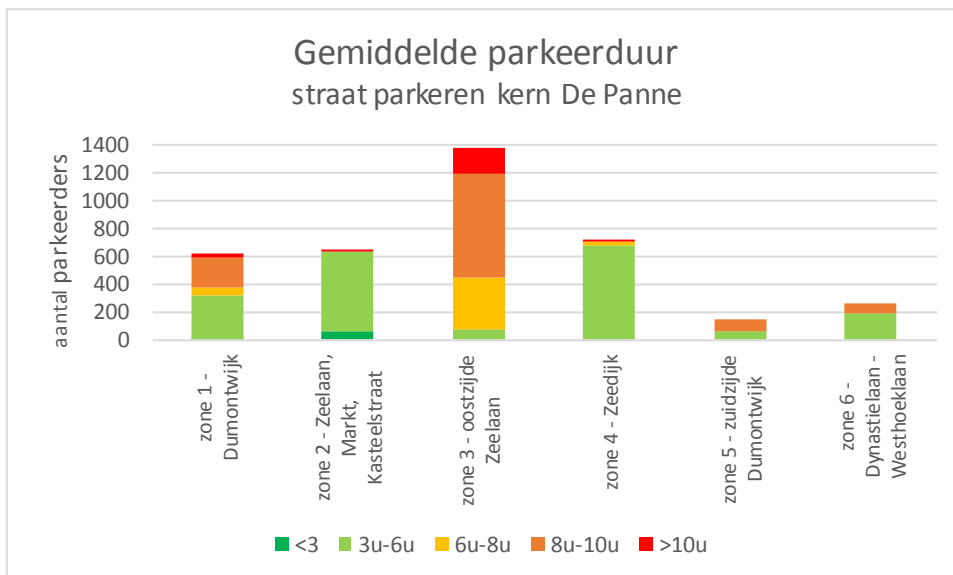
In het hoogseizoen neemt de parkeerdruk overal toe, in het bijzonder de parkeerterreinen kennen in het hoogseizoen een hoge parkeerdruk > 85%.

Uit het parkeerbezettingsonderzoek blijkt duidelijk de impact van het parkeerregime betaald parkeren in kern De Panne.

Globaal bevindt het totaal aantal parkeerplaatsen binnen kern De Panne zich op het kantelpunt om op piekmomenten te voldoen aan de parkeervraag.

Wat betreft de parkeerduur is er sprake van een korte tot middellange parkeerduur (< 4u) daar waar er een parkeerduurbepending geldt (max 2u in zone 2 - Zeelaan en max 4u in zone 4 - Zeedijk). In zone 3 – oostzijde Zeelaan valt de lange parkeerduur op bij de meerderheid van de parkeerders. Een deel zijn bewoners maar daarnaast zijn er veel toeristen die in deze zone lang parkeren.

Voor de parkeerterreinen is geldt voor de centroparkings Keesjesdreef en Koningsplein een gemiddelde parkeerduur van 3u tot 6u. Daar waar lang parkeren hoofdzakelijk gebeurt op in de Dynastielaan en Nieuwpoortlaan.

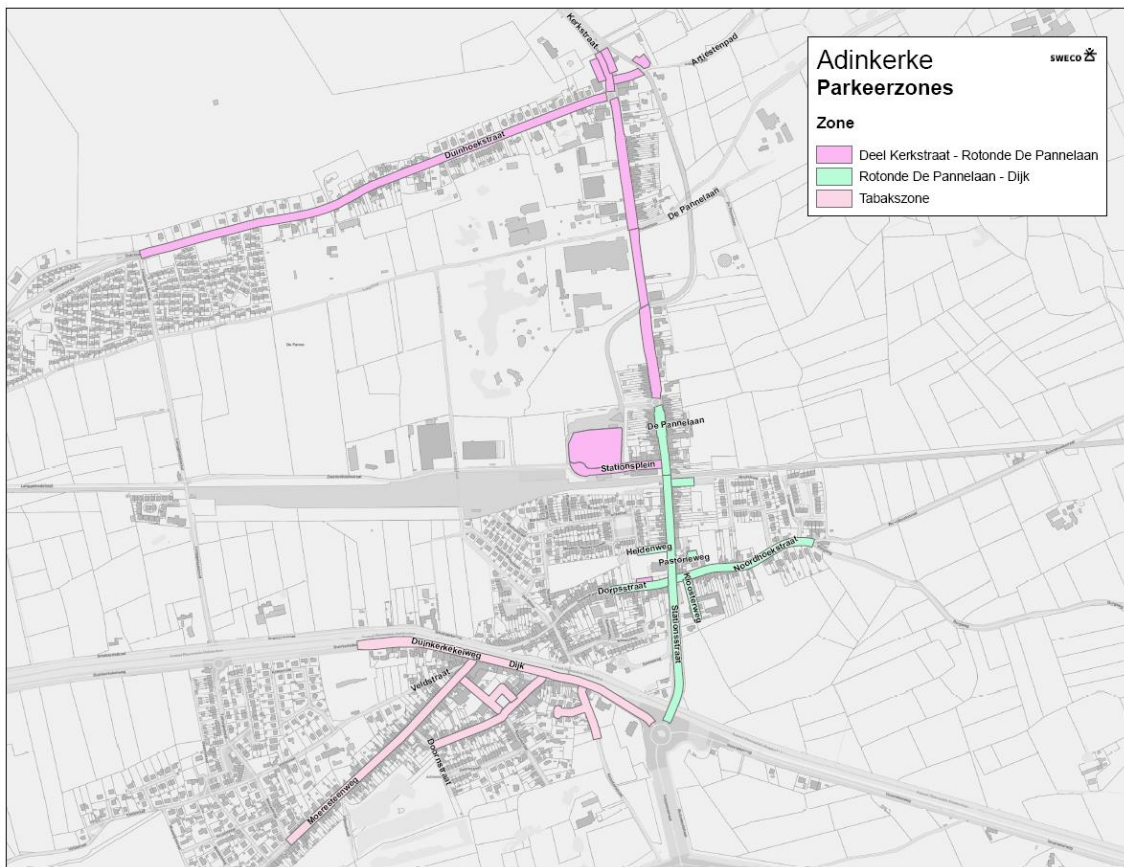


Een betere afstemming tussen parkeren voor de verschillende doelgroepen (bewoners, toeristen en bezoekers handelscentrum) is noodzakelijk in het belang van een leefbaar en bereikbaar De Panne.

Kern Adinkerke

De impact van het hoogseizoen is minder sterk aanwezig in kern Adinkerke, mede doordat hiervoor reeds een aantal maatregelen genomen werden.

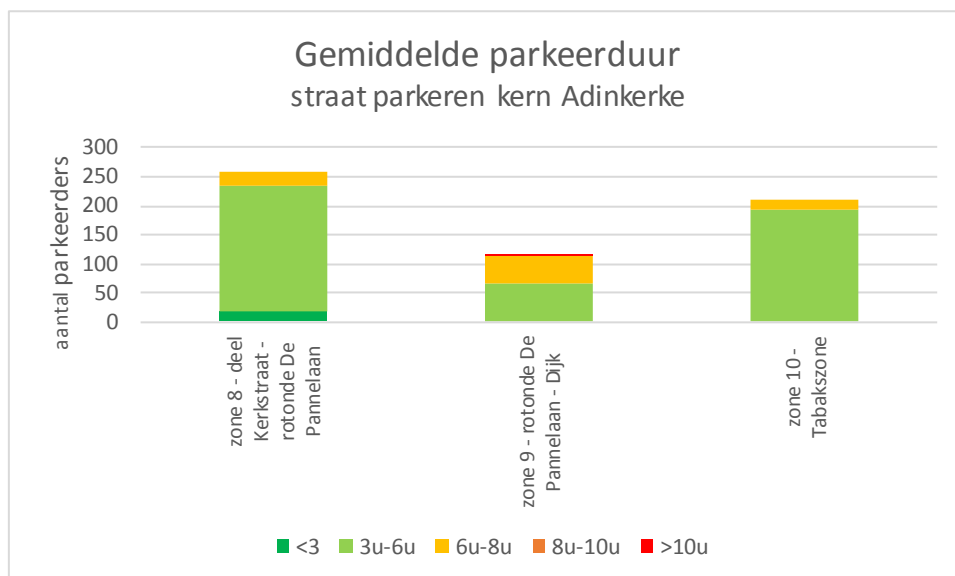
Uit het parkeerbezettingsonderzoek blijkt duidelijk de impact van de blauwe zone in kern Adinkerke. Wat betreft de parkeerduur is er sprake van een korte tot middellange parkeerduur omwille van de parkeerbeperking met de blauwe zone.



Figuur 5-2: zones parkeren kern Adinkerke

De lage parkeerbezetting op parking P&R station roept vragen op bij de functie van de P&R station en zijn ligging, omringd door de parkings van Plopsaland.

De gemiddelde parkeerduur in kern Adinkerke is gelegen tussen de 3u en 6u.

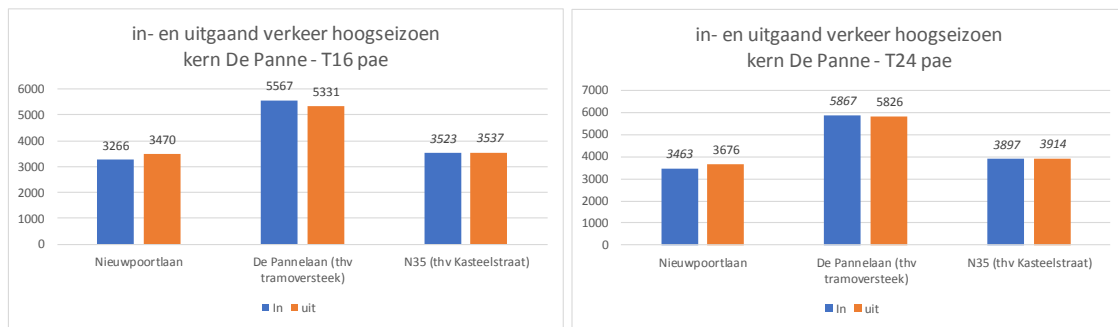


5.2.2 Verkeersstromen van en naar De Panne

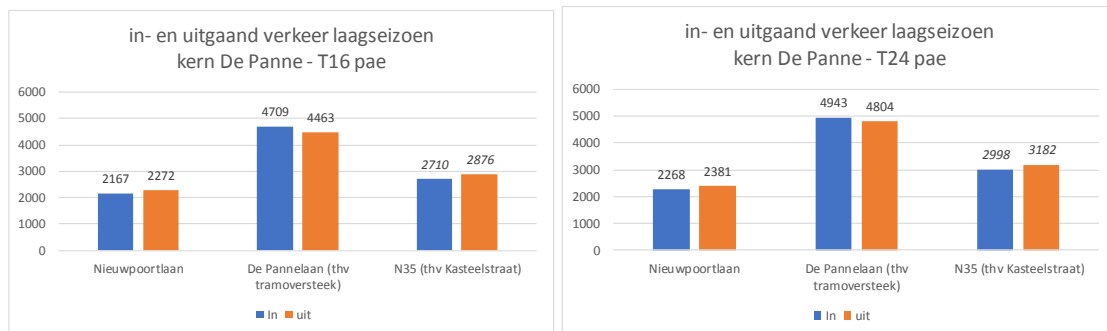
Kern De Panne is bereikbaar via 3 secundaire wegen type II:

- vanuit Nieuwpoort via de N34 – Nieuwpoortlaan

- vanuit Veurne/E40 via de N35 – Veurnestraat
- vanuit Adinkerke/ E40 via de N34 De Pannelaan



Figuur 5-3: In- en uitgaand verkeer T16-T24 kern De Panne - hoogseizoen



Figuur 5-4: in- en uitgaand verkeer T16-T24 kern De Panne - laagseizoen

De grootste in- en uitgaande stroom gemotoriseerd verkeer komt vanuit het zuiden vanaf het knooppunt E40 via kern Adinkerke, zowel in het hoogseizoen als in het laagseizoen. Een tweede grote stroom komt via de N35 vanuit Veurne en het op- en afrittencomplex Veurne. Het minst verkeer gaat van en naar De Panne via de Nieuwpoortlaan.

Deze verdeling is van belang in kader van het parkeergebeuren en het sturen van verkeer van en naar de dichtsbijgelegen parking.

5.2.3 Parkeermaatregelen

Maatregelen met betrekking tot parkeerregulering zijn maatregelen die beperking opleggen aan het gebruik van parkeerplaatsen. Regulering kan gericht zijn op het verhogen van de efficiëntie waarmee parkeerplaatsen benut worden, het bevoordelen van bepaalde doelgroepen bij het parkeren (bv bewoners), of het verhogen van de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit (meer groen in plaats van parkeerplaatsen).

Er kan onderscheid gemaakt worden in drie categorieën:

- Beperking in duur van het parkeren
- Beperking aan wie ergens mag parkeren
- Betaald parkeren.

Om parkeren in tijd te beperken en bv lang parkeren te ontmoedigen en kort parkeren of parkeren voor bewoners te faciliteren, kan een blauwe zone ingevoerd worden maar kan ook betaald parkeren ingevoerd worden met een beperking in tijd.

Onderstaande tabel geeft de voor- en nadelen weer van blauwe zone versus betaald parkeren.

Blauwe zone		Betaald parkeren	
Kortparkeren, beperking duur dagdeel, bufferzone, veelal vrijstelling bewoners		Juiste auto juiste plaats, verlagen parkeerdruk, stimuleren alternatieven	
voordelen	nadelen	voordelen	nadelen
Hoge rotatie > minder zoekverkeer	Geen inkomsten, wel kosten handhaving	Kosten grotendeels gedekt door gebruikers	Gebruiker betaalt vooraf > sms, nummerplaat ondervangen
Eenvoudig en grote kosten	Misbruik door verzetten	Langparkeren beperkt (bez, wrknrs)	Klantonvriendelijk > draagvlak
Klantvriendelijk: en automaat	Minder impact op bezetting	Niet noodzakelijk autoverkeer vermindert	Verschuiven parkeerdruk omliggende zones zonder regime
Goede afstemming op specifieke situaties	Minder krachtige maatregel i.k.v. duurzaam beleid	Prijsdifferentiatie: tijdstip dag, plaats, periode, parkeerduur	Minder bezoekers bewoners > bezoekerskaarten
Opstap naar betaald parkeren > draagvlak	Minder flexibel dan betalende zone	Combinatie gratis 30'	
	Valse indruk gratis parkeren		

5.2.4 Parkeertarieven buurgemeenten

Om een aangepaste tarifiering op punt te zetten is het van belang om de parkeertarieven in buurgemeente te kennen. Dit om overloop van bezoekers en toeristen te vermijden omwille van het geldende parkeerbeleid.

	De Panne	Koksijde
<i>tarief</i>	1€ - 50min	1€ - 1u
<i>gratis</i>	20 min gratis	30 min gratis
<i>zones</i>	2 zones: 1. max 2u 2. max 4u	3 zones 1. max 2u 2. max 4u 3. max 10u – 5€, 1 week – 25€
	Kaart zorgverstrekkers	Bewonerskaart zone 2-3 (bewoners + 2° verblijvers) à 60€/kaart met 2 nummerplaten Immokaart per week 20€
<i>wanneer</i>	Weekend - schoolvakantie (zone 2) – alle dagen (zone 1) 10u-18u/19u	Hoogseizoen + weekend 9u-19u

5.3 Uitwerking

5.3.1 Uitgangspunten parkeerbeleid

Volgende uitgangspunten worden toegepast bij het uitstippelen van het parkeerbeleid:

- Standstill-principe parkeren: geen uitbreiding parkeerplaatsen wel herverdeling (behalve ikv ontwikkelingen)
- Inkomsten parkeren investeren in duurzame mobiliteit: openbaar vervoer, deelfietsen, fietsnetwerk, fietsenstalling
- Dagjestoeristen en langverblijvers kunnen lang parkeren op de centumparkings in De Panne of op de P&R Station
- 2° verblijvers parkeren maximaal op eigen terrein
- Bewoners kunnen lang parkeren in eigen omgeving met een 1^e bewonerskaart. Een 2^e bewonerskaart kan enkel om te parkeren op afstand, bv lang parkeren op een centrum-parking.
- Werknemers kunnen lang parkeren op de centumparking of P&R Station
- Bezoekers aan het handelscentrum kunnen kort parkeren in de Zeelaan en omgeving Markt
- Bezoekers aan bewoners kunnen kort parkeren in de verblijfsgebieden.

Onderstaande tabel geeft per zone de gewenste doelgroep en de gewenste parkeerduur weer. Voor de verschillende zones wordt telkens de nadruk gelegd op een of meerdere doelgroepen. Hier wordt in eerste instantie abstractie gemaakt van een mogelijke overgangszones, waar tussenliggende oplossingen mogelijk zijn (overzicht zones, zie Figuur 5-1).

	bewoner	bezoeker zak/winkel	bezoeker sociaal	toerist 2° verblijf	toerist dag	werknemer
parkeerduur moment van de dag	lang parkeren overdag + nacht	kort parkeren overdag	kort parkeren avond	lang parkeren overdag + nacht	lang parkeren overdag	lang parkeren overdag
Zone 1 - Dumontwijk	x		x			
Zone 2 – Zeelaan - Markt	(x)	x				
Zone 3 – Oostzijde Zeelaan	x		x			
Zone 4 - Zeedijk	x			x		
Zone 5 – Zuidzijde Dumontwijk	(x)					
Zone 6 - Dynastielaan	(x)			x	x	
Zone 7 – Nieuwpoortlaan P						
centrumparking				x	x	x
P&R randparking				x	x	x

Bewoners

Het parkeerbeleid dient duidelijk maatregelen te bevatten om het lang parkeren in de verblijfsgebieden te ontmoedigen en de parkeerplaatsen voor te behouden voor bewoners en het kort parkeren te faciliteren voor bezoekers. Bij kort parkeren verhoogt de parkeerrotatie.

Een dergelijke gewenste parkeerbeleid dient eveneens impact te hebben op de tijdsduur. Een beperking in tijd is mogelijk via of het instellen van een blauwe zone of door het invoeren van betaald parkeren.

Voor bewoners betekent dit ongeacht blauwe zone of betaald parkeren, het invoeren van bewonerskaarten.

VOORDELEN	NADELEN
Bewoners worden niet (financieel) benadeeld	Geen stimulans om parkeren op eigen terrein te voorzien
Hulp bij creatie van draagvlak voor blauwe zone of betaald parkeren	Parkeren voor bezoekers moeilijker (te ondervangen door kort parkeren te faciliteren)
	Bewonerskaart niet altijd garantie op parkeerplaats
	Veel lang parkeren door bewoners
	Minder inkomsten
	Elektronisch systeem mogelijk obv nummerplaat herkenning

5.3.2 Scenario's

Het parkeerbeleid wordt als volgt opgebouwd:

Kort parkeren 20' > gratis (shop and go)

- Zeelaan
- Markt
- Kerkstraat
- Kasteelstraat
- N34 Duinkerkelaan en Nieuwpoortlaan ?

Kort parkeren 2u > betaald tarief 1

- Zeelaan
- Sloepenlaan
- Markt
- Kerkstraat
- Kasteelstraat

Halve dag parkeren max 4u > betaald tarief 2

- Lindenlaan
- Straten tussen N34 en Zeedijk
- H. Consciencelaan
- N34 – Nieuwpoortlaan deel Zeelaan - Canadezenplein
- N34 – Duinkerkelaan
- N35 Veurnestraat

- N35 Koninklijke Baan
- Westhoeklaan

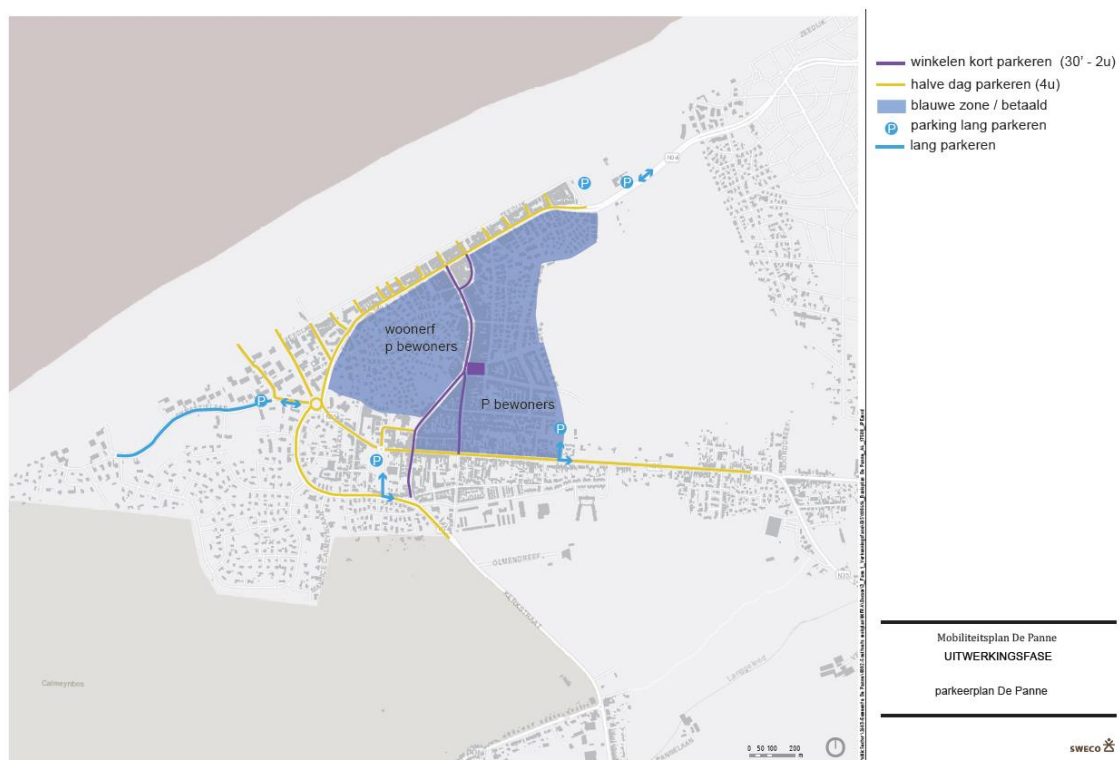
Lang parkeren max 10u > betaald tarief 3

Bewonersparkeren in verblijfsgebieden > betaald of blauwe zone max 2u

OPTIE 1: behoud aantal parkeerplaatsen met aanpassing parkeerregime

Het totale aantal parkeerplaatsen blijft behouden maar het gebruik er van wordt aangepast door het invoeren van een aangepast parkeerregime.

Door het invoeren van een aangepast parkeerregime in tijdsduur en tarifiering wordt het lang parkeren in verblijfsgebieden ontmoedigd. Kort parkeren wordt gefaciliteerd in het centrum gebied. Lang parkeren wordt alleen mogelijk in de omliggende centumparkings en randparking. Het gebruik van de P&R wordt actief gestimuleerd door differentiatie in parkeerduur.



Figuur 5-5: Parkeerplan De Panne

Voorbeeld tarifiering

Tarief 1	30 min gratis max 2u	30min gratis (bv shop&go) 1,0€ - 50min 2,5€ - 2u	30min gratis (bv shop&go) 1,0€ - 50min 2,5€ - 2u
Tarief 2	max 4u	1,0€ - 50min 2,5€ - 2u 3,5€ - 3u 5,0€ - 4u	1€ - 50min 2€ - 2u 3€ - 3u 4€ - 4u
Tarief 3	max 10u	5€ - 10u	gratis

<i>Verblijfsgebied</i>	2u	Bewonerskaart Blauwe zone max 2u of Betalend 2,5€ - 2u	Bewonerskaart Blauwe zone max 2u of Betalend 2,5€ - 2u
<i>P&R*</i> (incl tramticket inzittende auto, max 5)		5€ - 24u 20€ - week	5€ - 24u 20€ - week

* tarief P&R af te stemmen met betrokken actoren

Bij overschrijding van de parkeerduur wordt een retributie aangerekend van bv 25€.

OPTIE 2: reductie aantal parkeerplaatsen met aanpassing parkeerregime en overloop P&R

Binnen dit scenario worden binnen de verblijfsgebieden het aantal parkeerplaatsen verminderd tot het nodige aantal bewonersparkeerplaatsen en bezoekers.

Door het invoeren van een aangepast parkeerregime in tijdsduur en tarifiering wordt het lang parkeren in verblijfsgebieden ontmoedigd. Kort parkeren wordt gefaciliteerd in het centrum gebied. Lang parkeren wordt alleen mogelijk in de omliggende centrumparkings. Het gebruik van de P&R wordt actief gestimuleerd differentiatie met de parkeerduur en tarifiering.

Voorbeeld tarifiering		
<i>Tarief 1</i>	30 min gratis max 2u	30min gratis (bv shop&go) 1,0€ - 50min 2,5€ - 2u
<i>Tarief 2</i>	max 4u	1,0€ - 50min 2,5€ - 2u 3,5€ - 3u 5,0€ - 4u
<i>Tarief 3</i>	max 10u	10€ - 10u
<i>Verblijfsgebied</i>	2u	Bewonerskaart Blauwe zone max 2u of Betalend 2,5€ - 2u
<i>P&R*</i> (incl tramticket inzittende auto, max 5)		5€ - 24u 20€ - week

* tarief P&R af te stemmen met betrokken actoren

Bij overschrijding van de parkeerduur wordt een retributie aangerekend van bv 25€.

OPTIE 3: verdere reductie van het aantal parkeerplaatsen en lang parkeren enkel op afstand

Dit is een lange termijn scenario waarbij het lang parkeren beperkt wordt. De Panne en aan hoger tarief. In kern De Panne ligt de focus op kort parkeren en halve dag parkeren. Het lang parkeren aan de rand (P&R) wordt nog aantrekkelijker gemaakt zowel qua duur, tarief en comfort in natransport.

5.4 Verschil met Beleidsplan 2012

Het parkeerbeleid werd ten opzicht van het vorige beleidsplan specifiekier uitgewerkt per deelzone en per doelgroep. Daarbij wordt een concreet voorstel van opbouw van tarifiering en parkeerduur beperking opgenomen.

De piste om de capaciteit van parking Keesjesdreef uit te bouwen werd verlaten. Parking Koningsplein werd weerhouden om eventueel uit te breiden als centrumparking. Onder de Zeedijk worden geen garages meer voorzien.

5.5 Aanbevelingen 'Parkeerbeleid'

Domein A: Ruimtelijke ontwikkelingen

A.1 Ruimtelijke planning

- Parkeerbehoefte op eigen terrein

A.2 Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit

- Parkeerbehoefte op eigen terrein

A.3 Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen

- /

Domein B: Netwerken per modus

B.1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

- Vrijwaren voetpaden van parkeren

B.2 Fietsroutenetwerk

- Parkeerluwe straten langsheen fietsroutenetwerk

B.3 Openbaar vervoernetwerk

- Versterken P&R nabij multimodale knooppunten

B.4 (Her)inrichting van wegen

- /

B.5 Parkeerbeleid

- Verblijfsgebieden ontlasten van parkeerdruk: enkel lang parkeren voor bewoners
- Duurzaam parkeerbeleidsplan

B.6 (Goederen)vervoer over water

- /

Domein C: Ondersteunende maatregelen

C.1 Vervoermanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen

- /

C.2 Tarifiering

- aangepaste tarifiering naar parkeerduur

C.3 Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen

- Informatie omtrent duurzame verplaatsingen

C.4 Handhaving

- Fout parkeren

C.5 Beleidsondersteuning

- /

C.6 Monitoring en evaluatie

- /

6 THEMA 5 Goederenvervoer

6.1 Onderzoeksvragen

Concreet worden volgende onderzoeksvragen geformuleerd:

- Hoe en waar gebeurt de beleving in het centrum? Wat zijn de knelpunten?
- In welke mate kan het laden en lossen gereorganiseerd worden in kern De Panne zonder afbreuk te doen aan de bereikbaarheid van handelszaken? Zijn maatregelen als uniforme markering laad- en loszones, werken met tijdsbeperking,... haalbaar?
- Hoe groot is de parkeerproblematiek in termen van wildparkeren versus verkeersveiligheid in de tabakszone?
- In welke mate is de verkeerscirculatie bepalend en kunnen gewenste aanrijroutes vrachtverkeer een oplossing bieden?
- Hoe kan het conflict met fietsers er beperkt worden?

6.2 Analyse van het onderzoek

Als basis voor het onderzoek wordt eerst een inventarisatie gedaan van de mogelijke knelpunten die zich manifesteren in het kader van laad-en los zones en overlast veroorzaakt door rijroutes voor goederenvervoer. Vervolgens wordt gekeken waar mogelijk oplossingen kunnen worden voorgesteld, rekening houdende met mogelijke rijroutes, wegencategorisering, parkeerproblematiek en tijdszones waarbinnen belevingen niet wenselijk zijn.

De problematiek gerelateerd aan vrachtverkeer hangt nauw samen met het parkeerbeleid en de verkeerscirculatie en de verkeersveiligheid.

In dit kader is de problematiek van het vrachtverkeer in de tabakszone eerder gerelateerd aan de verkeersveiligheid en wild parkeren in de omgeving dan wel aan de problematiek van laden en lossen van het goederenvervoer. Dit onderzoek spitst zich dus specifiek toe op de problematiek van het laden en lossen in verblijfsgebieden en mogelijke problemen met rijroutes van vrachtverkeer gelinkt aan de belevingen in het centrum van De Panne.

6.2.1 Inventarisatie laad- en loszones kern De Panne

Op volgende locaties in de Zeelaan is een parkeerverbod in werking van 7 tot 11u 's morgens (zie Figuur 6-6):

- Ter hoogte van het Ibis Hotel (specifiek voor laden en lossen);
- Ter hoogte van de Lidl en de Zeeman;
- Ter hoogte van de Standaard Boekhandel;
- Ter hoogte van de markt (overzijde van de straat);
- Ter hoogte van huisnummers 165, 99;

6.2.2 Inventarisatie knelpunten kern De Panne

De knelpunten in verband met het goederenvervoer bevinden zich in de kern van De Panne hoofdzakelijk aan en rondom de Zeelaan. De beleving van volgende zaken wordt als hinderlijk/probleematisch beschouwd:

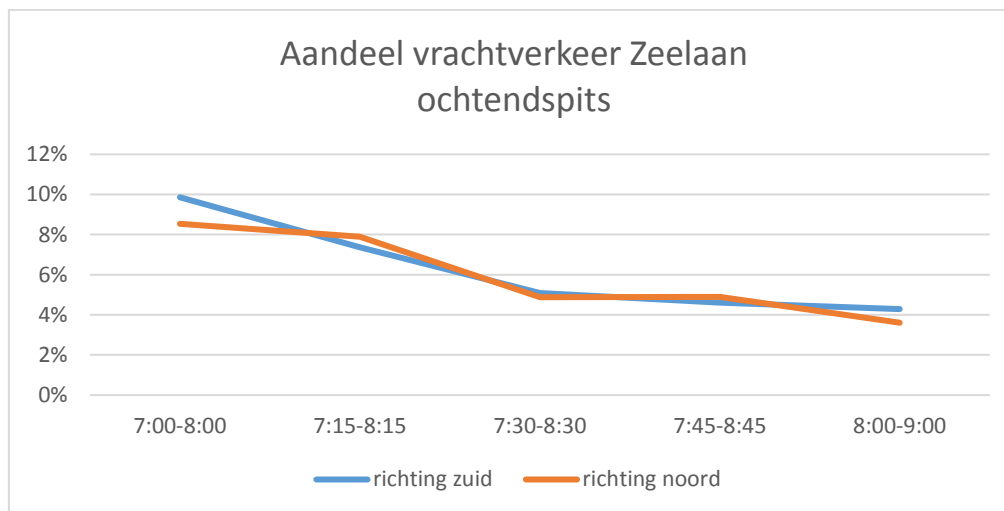
- Winkelketens Lidl, Carrefour en Dellhaize in de Zeelaan, waarbij de beleving gebeurt via de achterzijde langs de Meeuwenlaan.

De Zeelaan is een gebiedsontsluitingsweg waarbij de hoofdfunctie het ontsluiten is op lokaal niveau. De Meeuwenlaan is een erftoegangsweg die als hoofdfunctie verblijven heeft en waarbij alle overige verkeer wordt geweerd.

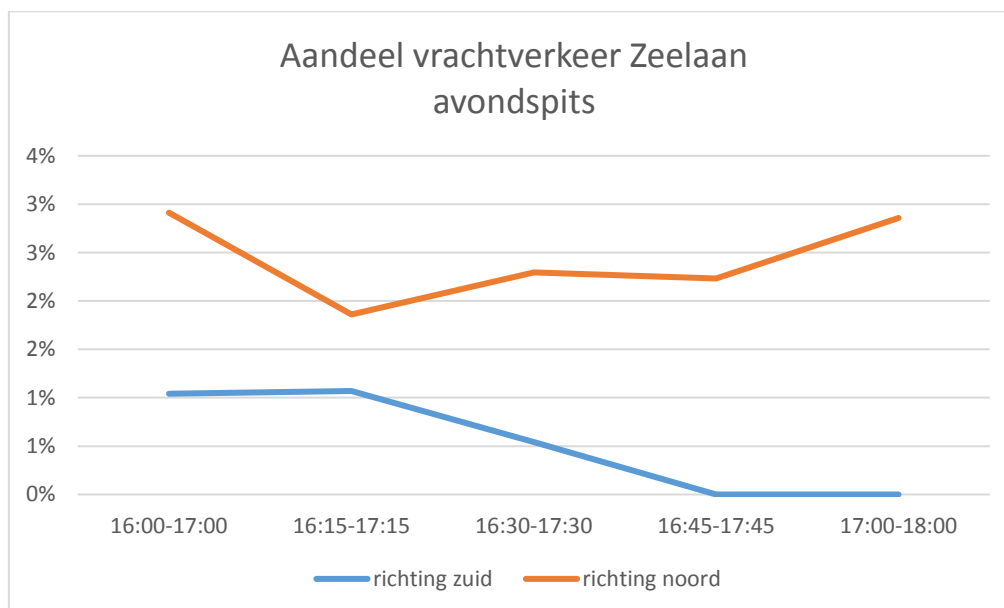
Er zijn reeds voorzieningen getroffen voor het laden en het lossen alsook om deze laad- en losbewegingen te beperken in de tijd. Enkel ter hoogte van de Lidl, waar de levering via de Meeuwenlaan gebeurt wordt de situatie nog als problematisch ervaren en kunnen verbeteringen worden voorgesteld. In de Meeuwenlaan is ter hoogte van de Lidl een laad- en loszone voorzien van maandag tot en met zaterdag van 7 tot 12 in de voormiddag. De reden voor de problematiek van deze laad-en loszone is tweeledig:

- Enerzijds rijden de vrachtwagens de Meeuwenlaan (éénrichtingsstraat in zuidelijke richting) reeds in aan de Nieuwpoortlaan waarbij deze de woonstraat volledig aansnijden (zie Figuur 6-6 voor een overzicht van de rijrichtingen in de omgeving van de Zeelaan);
- Anderzijds is recht tegenover de laad-en loszone de basisschool Immaculata gelegen.

Uit verkeerstellingen blijkt dat het grootste aandeel vrachtverkeer zich inderdaad in de voormiddag situeert, meer specifiek tussen 7 en 8 uur 's morgens zowel in noordelijke als in zuidelijke richting (Figuur 6-1).



Figuur 6-1: Aandeel vrachtverkeer Zeelaan ochtendspits



Figuur 6-2: Aandeel vrachtverkeer Zeelaan avondspits

6.2.3 Inventarisatie knelpunten Tabakszone

Voor de tabakszone worden volgende knelpunten geïdentificeerd:

- Rotonde Dijk – Veurnekeiweg – Kromfortstraat – Stationsstraat:

Het groot aandeel vrachtverkeer veroorzaakt onveilige verkeerssituaties ter hoogte van de rotonde Dijk – Veurnekeiweg.



Foto 17: Rotonde Dijk - Veurnekeiweg

- Kruispunt Moeresteenweg – Dijk:

Langs de Dijk ligt een tweerichtingsfietspad langs de zijde van de Moeresteenweg. Bij de kruising met deze steenweg ontstaan onveilige verkeerssituaties als gevolg van het grote aandeel vrachtverkeer dat gebruik maakt van deze kruising en die foutief geparkeerd staan op het fietspad. Uit de parkeerstudie blijkt dat het aandeel foutparkeerders op de Dijk en de Duinkerkekeiweg zeer beperkt is. Ondanks dit beperkte karakter wordt deze fietsverbinding als zeer onveilig beschouwd door de nabijheid van zwaar vrachtvervoer met fietsers.

Hier dient een betere oplossing voorzien te worden ter verbetering van de verkeersveiligheid.



Foto 18: Kruispunt Dijk - Moeresteenweg

- Ongewenst vrachtverkeer in woongebied:

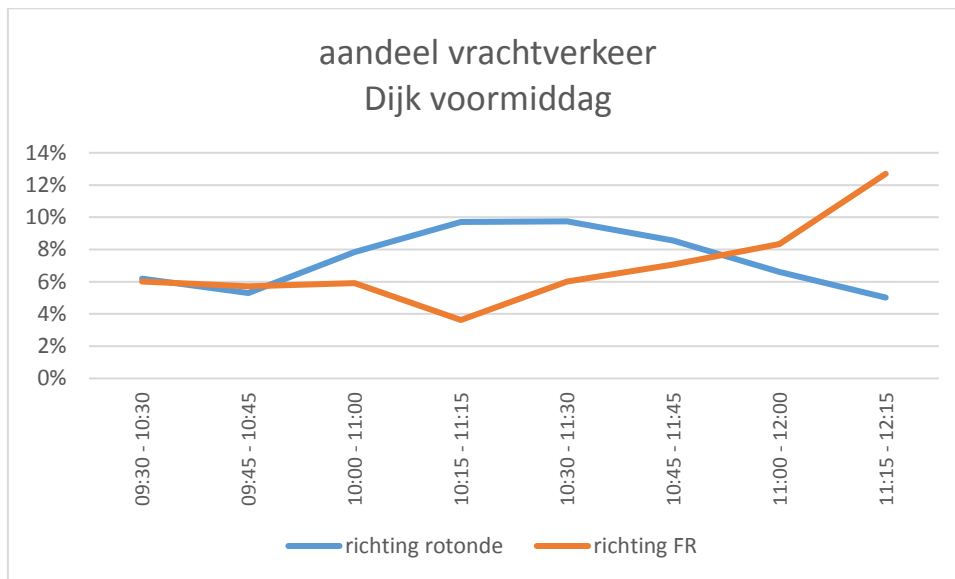
In het woongebied tussen de Dijk en de Moeresteenweg wordt veel ongewenst vrachtverkeer waargenomen. Wat verder opvalt in de parkeerstudie is dat er in de Moeresteenweg een iets groter aandeel foutparkeerders worden waargenomen.



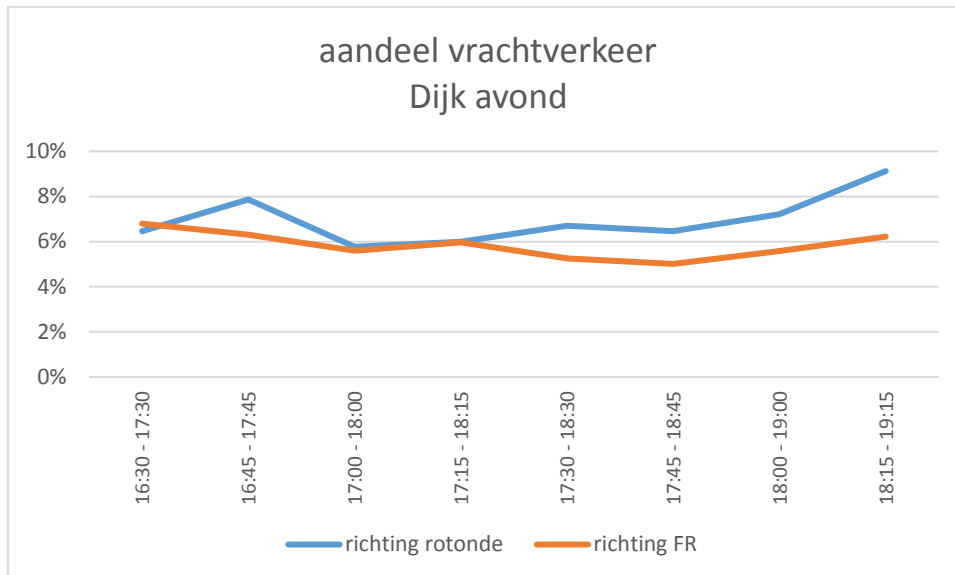
Foto 19: Tonnagebeperking op doorsteken aan de Dijk

Uit tellingen blijkt dat het vrachtverkeer aan de Dijk een relatief groot aandeel van het totale verkeer betreft. De percentages variëren tussen 4 en 14 % met de hoogste pieken richting de rotonde in de voormiddag tussen 10u15 en 11u30 (Figuur 6-3) en in de namiddag tussen 18u15

en 19u15 (Figuur 6-4). Richting Frankrijk ligt de piek in de voormiddag tussen 11u15 en 12u15 (Figuur 6-3) en in de namiddag tussen 16u30 en 17u30 (Figuur 6-4).



Figuur 6-3: Aandeel vrachtverkeer Dijk voormiddag



Figuur 6-4: Aandeel vrachtverkeer Dijk avond

6.3 Uitwerking

6.3.1 Kern De Panne

Op basis van de inventarisatie en de analyse blijkt dat de beleving van de supermarkten in de Meeuwenlaan als hinderlijk wordt beschouwd. Concreet worden volgende oplossingen voorgesteld voor de vastgestelde problemen:

- Om de aanrijroute langs de woonwijk aan te pakken wordt een aanpassing aan de rijrichting van een deel van de Meeuwenlaan voorgesteld (zie Figuur 6-6). Meer bepaald het gedeelte tussen de Markt en de J. Demolderlaan. Op deze manier worden de vrachtwagens verplicht langs de Zeelaan aan te rijden en kunnen ze de woonwijk niet meer aansnijden. Deze oplossing sluit meer aan bij de wegcategorisering. De Meeuwenlaan is namelijk een lokale weg type III waar de hoofdfunctie verblijven is en al het verkeer dat geen bestemmingsverkeer is wordt geweerd. Om de impact minimaal te houden is ervoor gekozen om de richting te veranderen van een klein gedeelte van de Meeuwenlaan. Op deze manier wordt het vrachtverkeer geweerd van het grootste gedeelte van de Meeuwenlaan en maximaal via de Zeelaan (lokale weg type II - gebiedsontsluitingsweg) gestuurd.
- Het weren van het vrachtverkeer in de woonwijken kan bewerkstelligd worden door middel van een tonnagebeperking. Meer specifiek gaat het over de wijk ten oosten van de Zeelaan en de Dumontwijk.
- Om de basisschool te ontlasten wordt voorgesteld om de tijdstippen voor laden en lossen buiten de aankomst en vertrekmomenten van de basisschool te leggen. Dit kan door bijvoorbeeld op schooldagen de leveringen enkel tussen 9u en 11u te laten plaatsvinden.
- Naar uniformiteit wordt voorgesteld om de beleving in de Zeelaan tussen dezelfde uren toe te laten.

Bij het bepalen van de rijroutes wordt uitgegaan de wegcategorisering met de kortste route naar de handelszaken in de Zeelaan en beperkte belasting in de Meeuwenlaan.

6.3.2 Tabakszone

Voor de tabakszone worden voor volgende knelpunten een oplossing naar voor geschoven:

- Rotonde Dijk – Veurnekeiweg – Kromfortstraat – Stationsstraat:

In het kader van gevaarlijke verkeerssituaties voor zwakke weggebruikers dient de zichtbaarheid voor de fietsers tegenover het vrachtverkeer verbeterd te worden. Een andere mogelijkheid is een aangepaste fietsroute die de rotonde vermijdt.

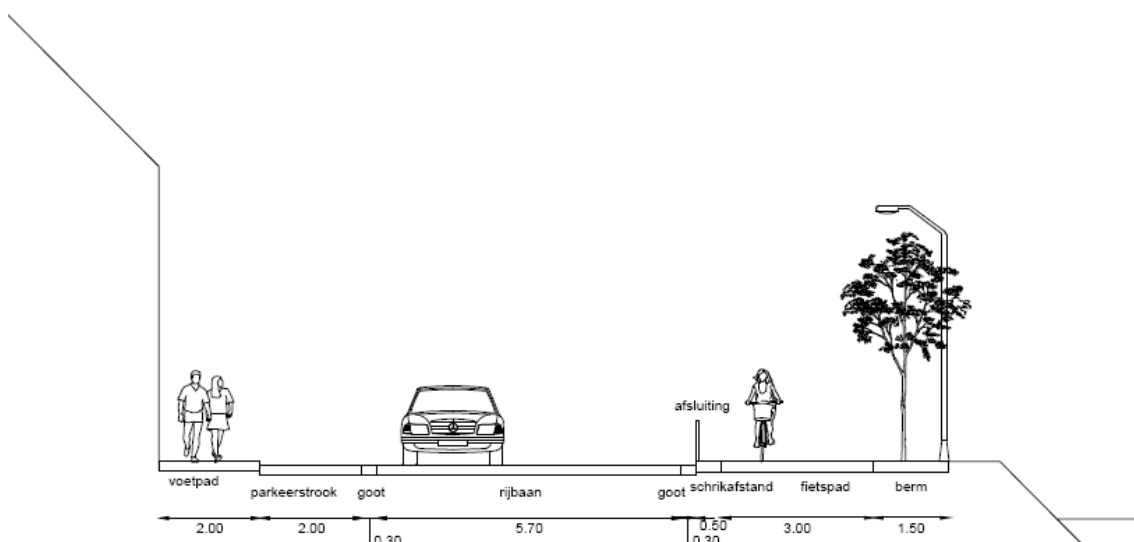
- Kruispunt Moeresteenweg – Dijk:

Voor dit knelpunt wordt voorgesteld om het wegprofiel aan te passen en het tweerichtingsfietspad te verleggen naar de andere zijde van de weg (de zijde van het kanaal) vanaf de rotonde met de Kromfortstraat tot aan de rotonde met de Tuinwijkstraat (zie Figuur 6-5). Verder dient het fietspad voorzien te worden van een afsluiting zodat er niet op kan geparkeerd worden. De fietsoversteek ter hoogte van de Garzebekeveldstraat (functionele fietsroute) dient behouden te blijven. De fietsroute maakt verder gebruik van de voetgangersbrug over het kanaal. Ondanks het relatief lage aandeel foutparkeerders op deze route, is een wijziging van de infrastructuur toch wenselijk daar deze route een belangrijk lokale functionele fietsroute is die een verbinding tussen woon-en schoolomgevingen gaat bewerkstelligen en die door de gebruikers (fietsers) als zeer onveilig wordt beschouwd.

- Ongewenst vrachtverkeer in woongebied:

Optie 1:

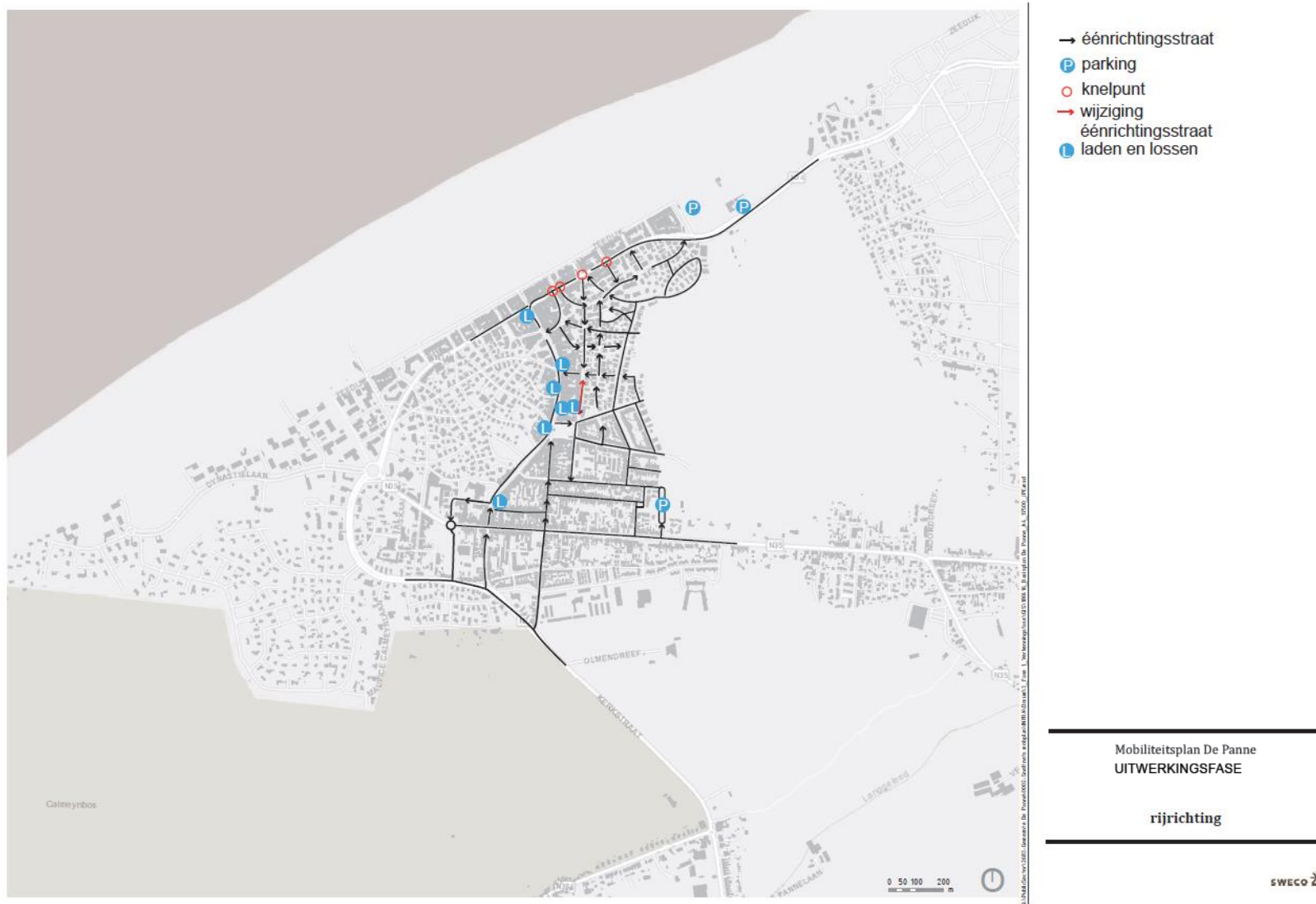
In het kader om de woonwijk tussen de Moeresteenweg en de Dijk te ontlasten wordt voorgesteld om het vrachtverkeer enkel op de Dijk toe te laten tussen de rotonde met de Kromfortstraat en de rotonde met de Tuinwijkstraat en de vrachtwagens enkel te laten omkeren op de rotonde. Dit is momenteel ook niet toegelaten, maar dit is fysiek wel mogelijk door openingen in de middenberm. Voorgesteld wordt om deze openingen fysiek af te sluiten en de berm volledig door te trekken. Verder wordt voorgesteld om het vrachtverkeer volledig te weren uit deze wijk door middel van verbodsborden. Op deze manier wordt het vrachtverkeer verplicht door te rijden naar de rotonde met de Tuinwijkstraat alvorens om te keren richting de oprit van de E40. Dit zal vermoedelijk ook zijn weerslag hebben op het aandeel foutparkeerders in deze zone.



Figuur 6-5: Dwarsdoorsnede voorgesteld wegprofiel de Dijk

Optie 2:

In het kader van het ongewenste vrachtverkeer in woongebied wordt voorgesteld om van de Garzebekeveldstraat een éénrichtingsstraat te maken voor al het gemotoriseerde verkeer, in combinatie met fietsverkeer in beide richtingen. De éénrichting wordt voorgesteld van de Moeresteenweg in de richting van De Dijk. Op deze manier is er geen linksafslaand verkeer meer op de Dijk richting de Garzebekeveldstraat. Dit leidt tot een grotere veiligheid voor fietsers op deze locatie.



Figuur 6-6: Overzicht laden en lossen op de Zeelaan en wijziging rijrichting Meeuwenlaan

6.4 Verschil met beleidsplan 2012

In het kader van laden en lossen wordt voor de beleving in het kader van de Zeelaan andere tijdszones voorgesteld. Het beleidsplan 2012 stelt voor de beleving enkel tussen 7 en 10 uur toe te laten, daar deze nota voorstelt om de beleving enkel toe te laten tussen 9 en 11 uur in de voormiddag.

In het kader van de problematiek thv De tabakszone is in het beleidsplan 2012 voorgesteld het goederenvervoer onder controle te houden d.m.v. een circulatie. Deze nota stelt een aangepaste circulatie voor in combinatie met wijzigingen aan de infrastructuur waarbij bepaalde bewegingen fysisch niet meer mogelijk zullen zijn en veiligheidsvoorzieningen voor de zwakke weggebruikers worden voorzien.

6.5 Aanbevelingen goederenvervoer

Domein A: Ruimtelijke ontwikkelingen

A.1 Ruimtelijke planning

- Locatiebeleid voor nieuwe bedrijven – Deze worden best op die locaties ingepland daar waar de beleving geen hinder voor omliggende functies of voor het wegennet veroorzaakt.

A.2 Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit

- Idem als A.1

A.3 Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen

- /

Domein B: Netwerken per modus

B.1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

- Bij het uitwerken van laad- en loszones dient rekening gehouden te worden met kwetsbare zones. Zo wordt voor de beleving in het kader van de Zeelaan voorgesteld enkel tussen 9 en 11 uur te beleveren.
- Aangepaste circulatie en fysieke barrières om de verblijfsgebieden te vrijwaren van vrachtverkeer.

B.2 Fietsroutenetwerk

- Het vermijden om beleveringszones langs fietsroutenetwerken te leggen.
- Fietroutenetwerken bijkomend beveiligen dlv afsluitingen thv. De tabakszone.

B.3 Openbaar vervoernetwerk

- /

B.4 (Her)inrichting van wegen

- /

B.5 Parkeerbeleid

- Bij het parkeerbeleid rekening houden met laad-en loszones.

B.6 (Goederen)vervoer over water

- Indien mogelijk goederenvervoer over water zoveel als mogelijk stimuleren om het wegennet zoveel als mogelijk te ontlasten.

Domein C: Ondersteunende maatregelen

C.1 Vervoermanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen

- /

C.2 Tarifiering

- /

C.3 Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen

- /

C.4 Handhaving

- Handhaving naar routes voor vrachtverkeer en voorziene zones voor beleving.

C.5 Beleidsondersteuning

- /

C.6 Monitoring en evaluatie

- Evaluatie van goederenvervoer kan gebeuren door middel van een analyse van de laad-en loszones.

7 Bijlagen

7.1 Parkeeronderzoek

Verbreden en verdiepen Mobiliteitsplan De Panne

NOTA PARKEERONDERZOEK

Versie GBC

Gemeente De Panne
Zeelaan 21
8660 De Panne

Sweco Belgium nv
Gent, mei 2018

Verantwoording

Titel : Verbreden en verdiepen Mobiliteitsplan De Panne
Subtitel : NOTA PARKEERONDERZOEK
Projectnummer : 26830002
Referentienummer : 26830002-RAP02
Revisie : 01
Datum : mei 2018

Auteur(s) : Veerle Duportail
E-mail adres : veerle.duportail@swecobelgium.be
Gecontroleerd door : Els Verdurmen
Paraaf gecontroleerd :
Goedgekeurd door : Griet Van Waes
Paraaf goedgekeurd :
Contact : Sweco Belgium nv
Elfjulistraat 43
B-9000 Gent
T +32 9 241 59 20
gent@swecobelgium.be
www.swecobelgium.be

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	5
1.1	Probleemstelling	5
1.2	Doelstelling.....	5
1.3	Onderzoeksvragen.....	5
2	Huidig parkeerregime.....	6
2.1	Kern De Panne	6
2.1.1	Betaald parkeren.....	6
2.1.2	Gratis randparking	7
2.1.3	Bewonerskaarten	7
2.1.4	Personen met een beperking.....	7
2.2	Kern Adinkerke	8
2.2.1	Blauwe zone.....	8
2.2.2	Bewonerskaarten	8
2.2.3	P&R.....	8
2.3	Toekomstige ontwikkelingen.....	10
2.3.1	Parkeerstudie Dumontwijk 2016	10
2.3.2	Herinrichting Markt.....	10
2.3.3	Samenvattend	11
3	Parkeerbezetting	12
3.1	Methodologie.....	12
3.2	Capaciteit	13
3.3	Parkeerbezetting	17
3.3.1	Parkeren kern De Panne	18
3.3.1.1	Laagseizoen oktober 2016.....	18
3.3.1.2	Hoogseizoen	20
3.3.2	Parkeren kern Adinkerke	23
4	Parkeerduur	25
4.1	Methodologie.....	25
4.2	Parkeerduurmeting	25
5	Conclusie parkeeronderzoek	28
5.1	Kern De Panne	28
5.2	Kern Adinkerke	29
6	Bijlagen	30
6.1	Capaciteit per zone per straat.....	30
6.2	Bezettingsgraad per zone per straat.....	33
6.3	Bezetting laagseizoen per zone De Panne.....	35
6.3.1	Zaterdagmiddag 15/10/2016.....	35
6.3.2	Zaterdagavond 15/10/2016.....	36
6.3.3	Zaterdagnacht 16/10/2016.....	37
6.4	Bezetting hoogseizoen per zone De Panne	38
6.4.1	Zondagvoormiddag 13/08/2017	38
6.4.2	Zondagmiddag 13/08/2017	39

6.4.3	Zondagavond 13/08/2017	40
6.5	Bezetting hoogseizoen per zone Adinkerke	41
6.5.1	Zondagvoormiddag 13/08/2017	41
6.5.2	Zondagnamiddag 13/08/2017	42
6.5.3	Zondagavond 13/08/2017	43
6.5.4	Zondagnacht 14/08/2017	44

1 Inleiding

1.1 Probleemstelling

De Panne heeft te kampen met een periodieke hoge parkeerdruk tijdens het hoogseizoen. Dit leidt tot veel overlast in kern De Panne in de vorm van wildparkeren en zoekverkeer met negatieve impact op de doorstroming en leefbaarheid binnen de gemeente.

De gemeente wenst het parkeren te verschuiven van woonstraten naar de verschillende centrumparkings Dynastielaan, Keesjesdreef, Koningsplein en Nieuwpoortlaan. De vraag is in welke mate dit kan gepaard gaan met een verhoging van het aanbod op deze randparkings en een verlaging van het aanbod in de kern en woonstraten. Hierbij wordt door de gemeente de locatie parking Koningsplein naar voor geschoven als mogelijke locatie om als dé centrum-parking verder uit te bouwen.

Aanvullend is onderzoek naar de parkeerdruk in kern De Panne wenselijk.

Daarnaast heeft vnl kern Adinkerke, omgeving tabakszone, te kampen met parkeeroverlast van zwaar verkeer. Dit leidt voornamelijk tot een verkeersonveilige omgeving voor langzaam verkeer. Het parkeeronderzoek dient aan te geven in welke mate de parkeeroverlast zich manifesteert.

Daartegenover staat dat de randparking P&R aan het station onderbenut blijkt te zijn. De locatie van de P&R en de toekomstige rol van de P&R binnen het parkeerbeleid van De Panne dient mee geëvalueerd te worden rekening houdende met de huidige lage parkeerbezetting en de functie binnen het ruimere parkeerbeleid.

1.2 Doelstelling

Het doel van dit parkeeronderzoek is de parkeerdruk in kern De Panne en omgeving Tabakszone in Adinkerke in kaart te brengen aan de hand van een parkeerbezettingsonderzoek en een parkeerdruuronderzoek in kern De Panne. Dit zowel tijdens het laag- als tijdens het hoogseizoen.

1.3 Onderzoeksvragen

- Wat is het huidige aanbod aan openbare parkeerplaatsen?
- Wat zijn de toekomstige geplande wijzigingen in het parkeeraanbod?
- Wat is de huidige vraag naar parkeergelegenheid op het openbaar domein?
- Hoe kan de parkeercirculatie georganiseerd worden?
- Waar en voor wie (welke doelgroep) wordt een parkeeraanbod aangeboden?
- Wat is de functie van de P&R aan het station in Adinkerke?
- Welke maatregelen dragen bij tot het bevorderen van duurzame mobiliteit in termen van een modal shift en uitbouwen van autoluwe kernen en woonwijken?
- In welke mate ondersteunt het parkeerbeleid het te voet gaan en het gebruik van de fiets of openbaar vervoer?
- In welke mate kan de parkeerruimte optimaal benut worden?

2 Huidig parkeerregime

2.1 Kern De Panne

2.1.1 Betaald parkeren

De Panne beschikt over twee zones betaald parkeren: de groene zone en de oranje zone, Figuur 1.



Figuur 1: Parkeerzones kern De Panne (Bron: gemeente De Panne - Parkeerfolder 2016)

Het tarief is 1€ per 50min in beide zones. De parkeertijd bedraagt maximaal 4u in de groene zone en maximaal 2u in de oranje zone.

Wanneer het betreffende regime van toepassing is, is afhankelijk van het laagseizoen (1/10 – 15/03) of het hoogseizoen (16/03 – 30/09), Figuur 2.

Van 16/03 t.e.m. 30/09:

	Hoe?	Max?	Kost?	Wanneer?
Oranje zone	Ticket of SMS	Max. 2u	€1,00 per 50 min.	Alle dagen, incl. zon- en feestdagen van 10u00 tot 19u00
Groene zone	Ticket of SMS	Max. 4u	€1,00 per 50 min.	Alle dagen, incl. zon- en feestdagen van 10u00 tot 19u00

Van 01/10 t.e.m. 15/03:

	Hoe?	Max?	Kost?	Wanneer?
Oranje zone	Ticket of SMS	Max. 2u	€1,00 per 50 min.	Alle dagen, incl. zon- en feestdagen van 10u00 tot 18u00
Groene zone	Ticket of SMS	Max. 4u	€1,00 per 50 min.	zat. zon. feestdagen en dagelijks tijdens schoolvakanties. 10u00 - 18u00

Gratis kortparkeren?

Volg de instructies op de parkeerautomat om een ticket te bekomen dat u recht geeft op 20 min. gratis parkeren.
(Niet van toepassing bij sms-parkeren.)

Figuur 2: Zones en tarieven parkeren De Panne (Bron: gemeente De Panne - Parkeerfolder 2016)

2.1.2 Gratis randparking

Rondom het centrum van De Panne liggen een aantal randparkings waar gratis en voor onbeperkte duur kan geparkeerd worden (Figuur 1):

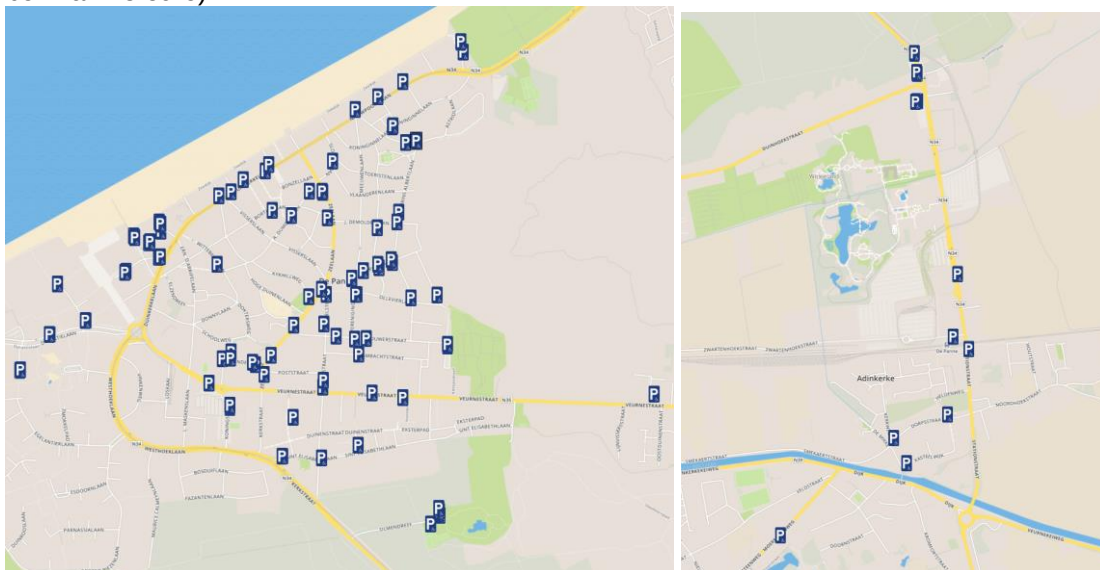
1. Keesjesdreef (zijweg Veurnestraat)
2. Koningsplein (tussen Westhoeklaan en Koninklijke Baan)
3. Dynastielaan (met uitzondering van gedeelte vanaf rotonde Esplanade tot H. Conscienceaan)
4. Nieuwpoortlaan (gedeelte tussen Koksijde en Canadezenplein)

2.1.3 Bewonerskaarten

In kern De Panne zijn er geen bewonerskaarten van toepassing.

2.1.4 Personen met een beperking

In de betalende zone van De Panne is het parkeren met een kaart enkel gratis op de parkeerplaatsen voor personen met een beperking. Sta je in de betalende zone op een 'gewone' parkeerplaats, dan moet je wel betalen, zo niet opteer je automatisch voor een dagtarief (retributie van 25 euro).



Figuur 3: Overzicht parkeerplaatsen personen met een beperking (Bron: Navigeer en parkeer.be)

2.2 Kern Adinkerke

2.2.1 Blauwe zone

Er is een blauwe zone in een aantal straten in Adinkerke, waar je aldus de blauwe parkeerschijf moet plaatsen achter de voorruit van je voertuig.

In volgende straten geldt een maximale parkeerduur van 30 minuten:

- Dijk: tussen huisnummers 3 en 9, langs beide zijden van de rijweg, en ter hoogte van huisnummers 20 en 21
- Moeresteenweg: tussen huisnummers 18 en 22 en ter hoogte van huisnummer 25
- Garzebekeveldstraat: ter hoogte van huisnummer 10

In volgende straten geldt een maximale parkeerduur van 2u:

- De Pannelaan (voor huisnummers 72-74: max. 15 minuten parkeren)
- Stationsstraat: tussen Dorpsstraat en De Pannelaan
- Toegangsweg vanaf De Pannelaan tot P&R-parking
- Stationsplein
- Noordhoekstraat: tussen Stationsstraat en Cosijnmolen
- parking Pastorieweg
- Dorpsstraat: tot en met huisnummers 9-24
- Heldenweg: tussen Stationsstraat en Ackethof

2.2.2 Bewonerskaarten

Binnen de blauwe zone kan enkel wie gedomicilieerd is in één van volgende straten, een bewonerskaart verkrijgen:

- Noordhoekstraat (gedeelte Stationsstraat - Cosijnmolen)
- Dorpsstraat (gedeelte tot en met huisnummers 9-24)
- Kasteelwijk (gedeelte van huisnummer 48 tot en met huisnummer 62)
- Stationsstraat (gedeelte Dorpsstraat - De Pannelaan)
- Heldenweg (gedeelte Stationsstraat - Ackethof)
- Stationsplein
- De Pannelaan
- Duinhoekstraat (gedeelte tot en met huisnummers 44-55)
- Transvaalstraat.

Ook uitbaters van een handelszaak in bovenvermelde straten kunnen een bewonerskaart bekomen op voorwaarde dat zij niet beschikken over een parkeerplaats op privaat terrein.

De eerste kaart is gratis. Er kan een tweede, derde en/of vierde kaart bekomen worden voor het bedrag van € 120 per kaart per jaar, met uitzondering voor de uitbaters van een handelszaak. Zij kunnen slechts één bewonerskaart verkrijgen. Bij verlies of diefstal kost een vervangende bewonerskaart eveneens € 120.

2.2.3 P&R

Vlakbij het treinstation De Panne – Adinkerke is er een Park & Ride-parking met 400 parkeerplaatsen. Je betaalt 9€ ongeacht de parkeerduur. Met je parkeerticket heb je recht op een gratis tramticket naar De Panne heen en terug met alle inzittenden.



Figuur 4: Parkeerregime Adinkerke

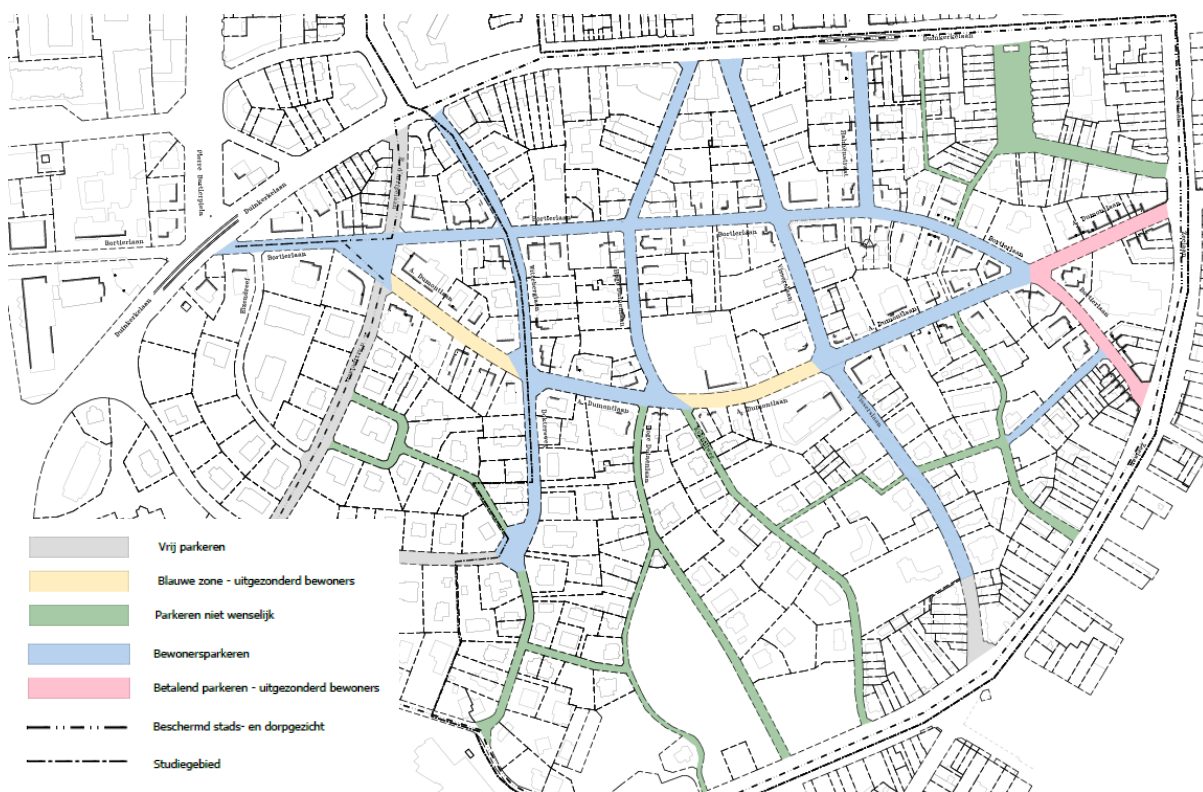
2.3 Toekomstige ontwikkelingen

2.3.1 Parkeerstudie Dumontwijk 2016

In de bestaande toestand wordt 21% van de parkeerplaatsen gebruikt door bewoners. Dit betekent op een totaal van 462 parkeerplaatsen 97 parkeerplaatsen voor bewoners.

In het voorliggende ontwerp wordt het aantal parkeerplaatsen verminderd en resten er 342 parkeerplaatsen als volgt verdeeld:

- 208 feitelijk parkeerplaatsen voor bewoners (voor de oprit wordt een parkeerplaats gecreëerd)
- 134 effectieve parkeerplaatsen:
 - 43 voor bewoners
 - 14 voor blauwe zone
 - 16 betalend
 - 61 vrij parkeren



Figuur 5: Voorstel parkeerregime Dumontwijk (Bron: Voorontwerp omgevingswerken Dumontwijk, Studie-bureau Jonckheere BVBA, mei 2016)

2.3.2 Herinrichting Markt

Het parkeergedeelte wordt afgescheiden van het pleingedeelte door inklapbare, overrijdbare buiselementen. De ondergrondse parking en bovengrondse parkeerplaatsen zullen bereikbaar zijn vanuit de Ollevierlaan en de laan over het parkeergedeelte van de Markt.

Er verdwijnen een 30-tal parkeerplaatsen op de Markt die deels gecompenseerd worden door 5 extra parkeerplaatsen in de Marktlaan. Dit leidt tot een reductie van 25 parkeerplaatsen in totaal.

De rijweg tussen de Zeelaan en Marktlaan wordt een éénrichtingsstraat richting Marktlaan. Deze nieuwe verkeerscirculatie zal de pleinbeleving op de Markt sterk verhogen. Er komt ook een nieuwe bushalte, inclusief fietsenstalling op de locatie van de huidige bushalte (kant Zeelaan).



Figuur 6: Inrichtingsschets heraanleg Markt (Bron: De Panne)

2.3.3 Samenvattend

De toekomstige geplande ontwikkelingen zorgen voor een reductie van 120 parkeerplaatsen in de Dumontwijk en van 25 parkeerplaatsen in de omgeving van de Markt.

De reductie van het aantal parkeerplaatsen in de Dumontwijk vloeit voort uit de visie van de gemeente om het aantal parkeerplaatsen in de woonwijken te reduceren en de woonwijken voor te behouden voor bewoners parkeren en functies in de wijk.

De reductie van de parkeerplaatsen op de Markt en aangepaste verkeerscirculatie heeft tot doel de beleving op de Markt te verhogen.

3 Parkeerbezetting

3.1 Methodologie

Voor het parkeeronderzoek wordt beroep gedaan op de mobile-mapping wagen van Sweco. Deze wagen registreert aan de hand van camerabeelden en laserdata het aantal geparkeerde wagens.

In een eerste stap wordt per straat of straatsectie door middel van een capaciteitsbepaling het maximaal aantal parkeerplaatsen vastgesteld.

Op verschillende strategisch gekozen momenten wordt vervolgens de parkeerbezetting gemeten. De bezettingsgraad is de verhouding van de parkeerbezetting ten opzichte van het aantal beschikbare plaatsen en daarom een efficiënte indicator van de balans tussen het aanbod en de vraag naar parkeerplaatsen.



Figuur 7: Beelden parkeeronderzoek en output identificatie van geparkeerde voertuigen

3.2 Capaciteit

De capaciteit is gelijk aan het aantal legale bestaande parkeerplaatsen. De capaciteitsbepaling hanteert volgende principes:

- Alle parkeerplaatsen samen, waar men legaal mag parkeren, vormen de maximale capaciteit. Plaatsen waar foutgeparkeerd wordt, maken geen onderdeel uit van de parkeercapaciteit. Auto's op straathoeken, dubbel geparkeerd of op inritten nemen geen capaciteit in beslag. Het is daardoor mogelijk dat het aantal auto's in een gebied veel hoger ligt dan de parkeercapaciteit.
- Afgebakende openbare parkings
 - Afgebakende openbare parkings worden gewoon geteld
 - Parkings voor specifieke doelgroepen (gehandicapten, taxi's, laden en lossen) worden afzonderlijk genoteerd.
 - Parkings voor garages, in- en uitritten worden niet meegeteld in de capaciteit.
- Niet afgebakende zone voor langsparkeren. Hiervoor wordt de volgende omzettingstabel¹ gehanteerd per meter parkeerlengte.

Beschikbare ruimte (m)	Aantal parkeerplaatsen
0 - 4	0
4 - 8	1
8 - 14	2
14 - 18	3
18 - 24	4
...	...

Tabel 1: Omzettingstabel voor niet afgebakende langs parkings

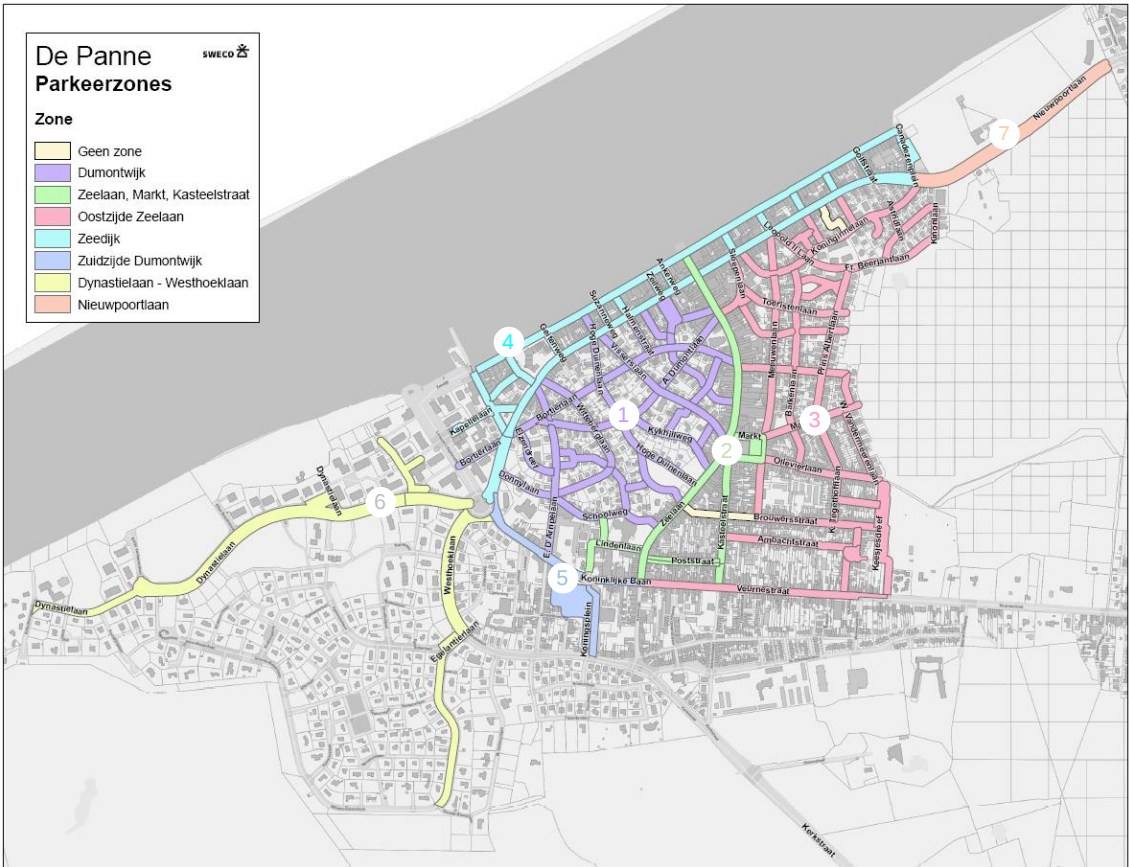
- Parkeergebieden waar zowel haaks als langs geparkeerd kan worden zonder afbakening
 - theoretisch maximum per deelzone langsparkeren: 1 parkeerplaats = 6 m lengte, 2 m breed. Parkeerrijweg min 3 m breed
 - theoretisch maximum haaks parkeren: 1 parkeerplaats = 5 m lengte, 2,5 m breed. Parkeerrijweg min 5,5m breed

In een volgende stap wordt het studiegebied opgedeeld in zones. Een zone is een groepering van straten en straatdelen.

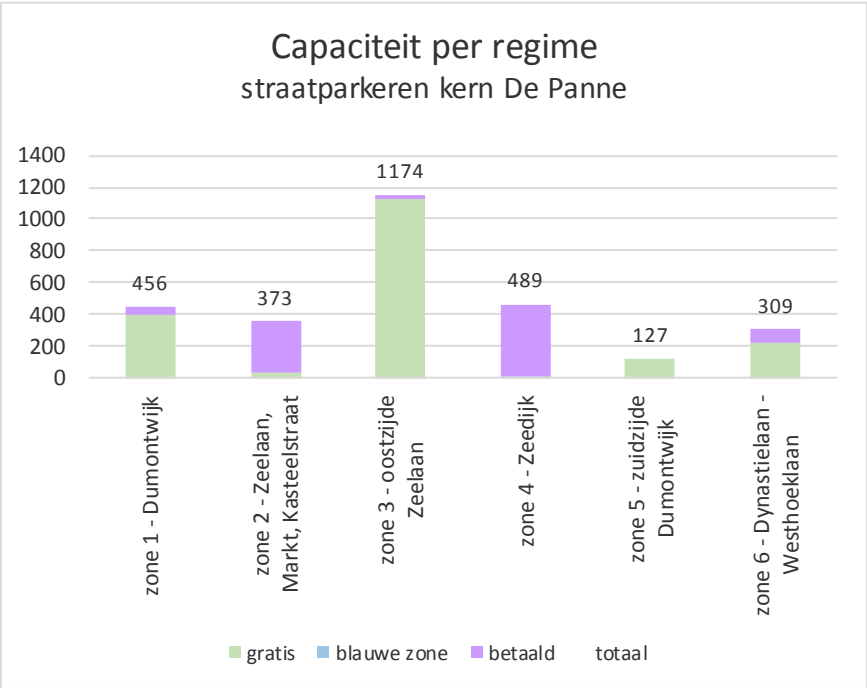
Kern De Panne wordt opgedeeld in 7 zones:

- zone 1 - Dumontwijk
- zone 2 - Zeelaan, Markt, Kasteelstraat
- zone 3 - oostzijde Zeelaan
- zone 4 - Zeedijk
- zone 5 - zuidzijde Dumontwijk
- zone 6 - Dynastielaan - Westhoeklaan
- zone 7 - Nieuwpoortlaan

¹ Bron: Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid, Vlaamse Overheid, 2007, tabel pagina 24.



Figuur 8: Zones De Panne



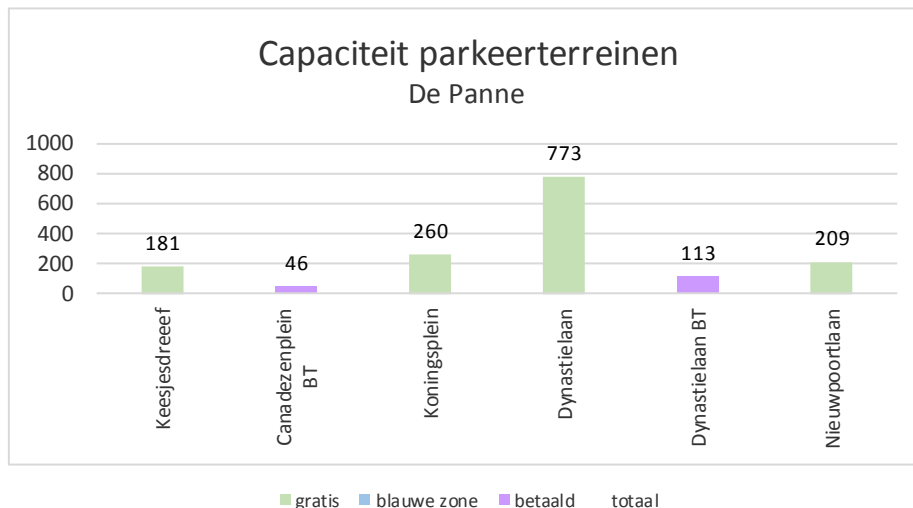
De totale openbare parkeercapaciteit in kern De Panne bedraagt 4519 parkeerplaatsen: 2922 parkeerplaatsen in de straat en 1597 parkeerplaatsen op parkeerterreinen.

De zone 3, de wijk ten oosten van de Zeelaan, beschikt over het meeste aantal parkeerplaatsen, gevolgd door zone 6, Dynastielaan – Westhoeklaan. De Prins Albertlaan, waar hoofdzakelijk haaks geparkeerd kan worden, heeft een parkeercapaciteit van 274 parkeerplaatsen.

In de zone 3 bevinden zich 2 basisscholen: De Tuimelaar en Immaculata. In de zone 5 bevindt zich de secundaire school Immaculate.

Het handelscentrum van De Panne situeert zich in zone 2 – Zeelaan en Markt.

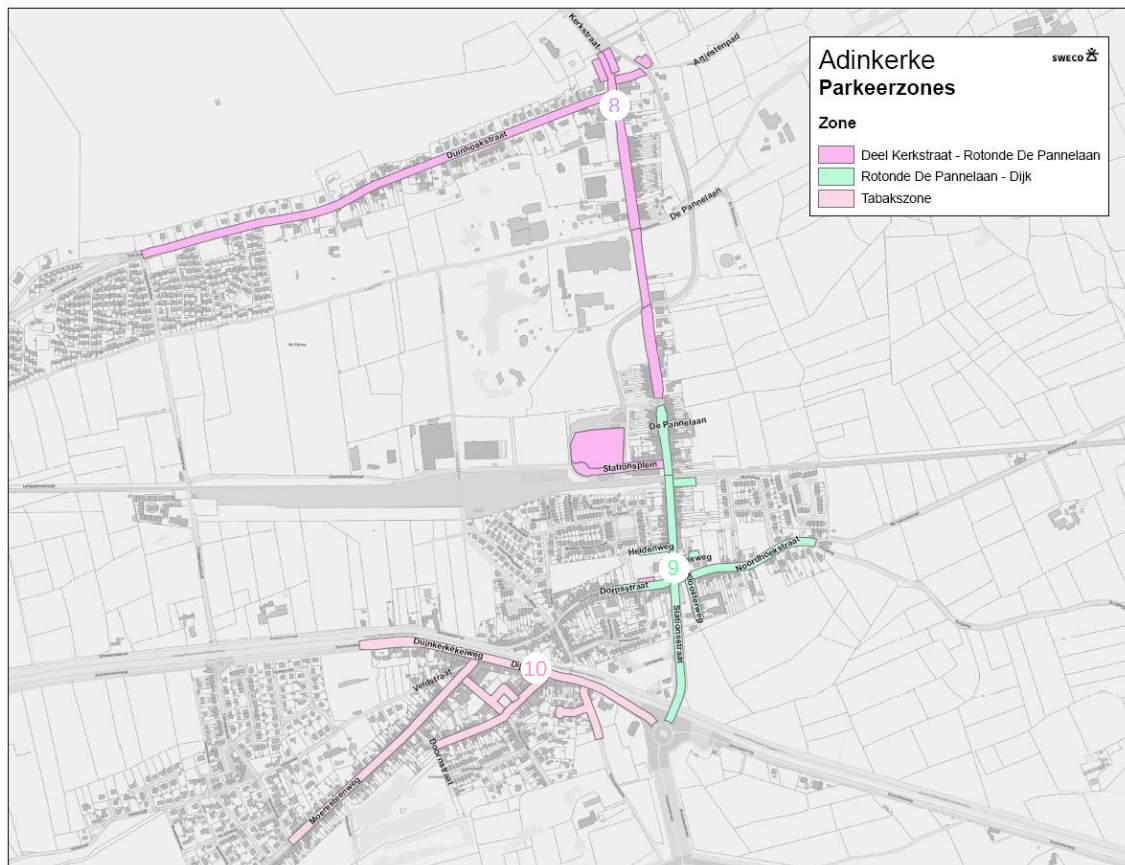
De openbare parkeerterreinen situeren zich maximaal in kern De Panne waar de Dynastielaan de grootste capaciteit aanbiedt, gevolgd door parking Koningsplein en omgeving Nieuwpoortlaan. Zowel in de Dynastielaan als in de Nieuwpoortlaan betreft het zowel parkeren in vakken als langsparkeren.



Bij vergelijking van het parkeerregime valt slechts een kwart van het totaal aantal parkeerplaatsen in kern De Panne onder het regime betaald parkeren. De overige parkeerplaatsen in kern De Panne zijn gratis. Bijna 2/3 van de gratis parkeerplaatsen zijn straatparkeren.

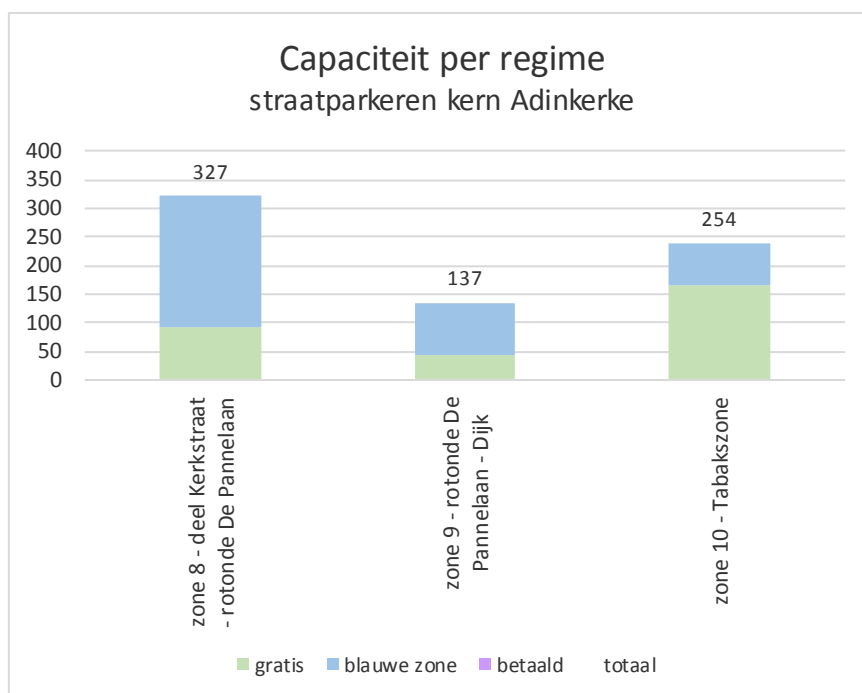
Kern Adinkerke wordt opgedeeld in 3 zones:

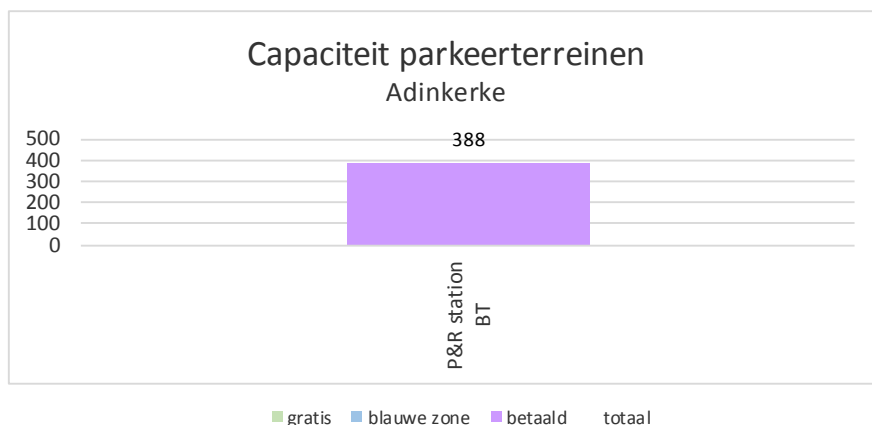
- zone 8 - deel Kerkstraat - rotonde De Pannelaan
- zone 9 - rotonde De Pannelaan - Dijk
- zone 10 - Tabakszone



Figuur 9: Zones kern Adinkerke

Het totaal aantal openbare parkeerplaatsen in kern Adinkerke bedraagt 1106 parkeerplaatsen: 718 parkeerplaatsen in de straat en 388 parkeerplaatsen op parkeerterreinen.





Bij vergelijking van het parkeerregime valt ongeveer 1/3 onder het regime gratis, 1/3 onder blauwe zone en 1/3 onder betaald parkeren. Het betaald parkeren beperkt zich tot de P&R station. Privé parkeerterreinen zijn hier niet in beschouwing genomen.

3.3 Parkeerbezetting

De bezettingsgraad biedt inzicht in het gebruik dat van de parkeercapaciteit wordt gemaakt. In het algemeen wordt een bezettingsgraad van meer dan 80% als hoog bestempeld. Een te hoge bezettingsgraad leidt tot extra zoekverkeer waardoor bezoekers rondjes gaan rijden op zoek naar een parkeerplaats. Dit ten koste van de verkeersleefbaarheid en veiligheid maar ook ten koste van het comfort van de bezoeker. Een bezettingsgraad van minder dan 50% is laag en biedt wellicht mogelijkheden om parkeercapaciteit op te heffen of parkeerterreinen multifunctioneel in te zetten (in kader van bijvoorbeeld piekmomenten). Een parkeerbezetting > 100% wijst op een overbezetting waarbij eveneens fout geparkeerd wordt.

De parkeerbezetting werd zowel tijdens het laagseizoen als het hoogseizoen geregistreerd om een duidelijk beeld te hebben van de parkeerdruk in een rustig herfstweekend en op een zonnige zomerdag in een verlengd weekend in augustus.

Tijdens het laagseizoen gebeurde de registratie op zaterdag 15 oktober 2016 gedurende 3 tijdsperiodes:

- Nacht 5u
- Namiddag 14u
- Avond 19u

In het laagseizoen werd enkel in de kern De Panne geregistreerd.

Tijdens het hoogseizoen gebeurde de registratie op zondag 13 augustus gedurende 4 tijdsperiodes:

- Voormiddag 11u
- Namiddag 14u
- Avond 19u
- Nacht 22u

Deze zondag was echter een topdag met veel druk verkeer waardoor de eerste periode onvolledig is omwille van het zeer sterk vertraagd verkeer.

Bijkomend werd in het hoogseizoen over een periode van 10u een parkeerduurmeting uitgevoerd.

3.3.1 Parkeren kern De Panne

3.3.1.1 Laagseizoen oktober 2016

Algemeen kan gesteld worden dat er in het laagseizoen globaal voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn.

In het laagseizoen is de parkeerbezetting het drukst op zaterdagmiddag. Wat betreft straat parkeren hebben de zones Dumontwijk en oostzijde Zeelaan de hoogste parkeerdruk, respectievelijk 77% en 78%. Beide zijn zones waar gratis kan geparkeerd worden. Deze zones grenzen aan de betalende zones Zeelaan en Zeedijk.

De parkeerdruk op de parkeerterreinen is laag. Enkel parking Koningsplein heeft een bezettingsgraad van 53% op zaterdagmiddag. De overige momenten is de parkeerdruk ruim onder 50%.

zone	CAPACITEIT	LAAG SEIZOEN straatparkeren								
		BEZETTING ZAT 14u			BEZETTING ZAT 19u			BEZETTING ZAT NACHT		
		bezetting	totaal	%	bezetting	totaal	%	bezetting	totaal	%
zone 1 - Dumontwijk	456	351	351	77%	273	273	60%	294	294	64%
zone 2 - Zeelaan, Markt, Kasteelstraat	373	190	190	51%	146	146	39%	66	66	18%
zone 3 - oostzijde Zeelaan	1172	919	919	78%	679	679	58%	772	772	66%
zone 4 - Zeedijk	486	169	169	35%	178	178	37%	133	133	27%
zone 5 - zuidzijde Dumontwijk	126	86	86	68%	63	63	50%	60	60	48%
zone 6 - Dynastielaan - Westhoeklaan	309	49	49	16%	41	41	13%	41	41	13%
zone 7 - Nieuw poortlaan										
Totaal	2922	1764	1764	60%	1380	1380	47%	1366	1366	47%

Tabel 2: Parkeerbezetting laagseizoen kern De Panne – straat parkeren

Zone	Parkeerterrein	CAPACITEIT	LAAG SEIZOEN parkeerterreinen					
			BEZETTING ZAT 14u		BEZETTING ZAT 19u		BEZETTING ZAT NACHT	
			totaal	%	totaal	%	totaal	%
zone 3 - oostzijde Zeelaan	Keesjesdreef	181	30	17%	15	8%	12	7%
zone 4 - Zeedijk	Canadezenplein BT	46	3	7%	5	11%	2	4%
zone 5 - zuidzijde Dumontwijk	Koningsplein	263	139	53%	71	27%	68	26%
zone 6 - Dynastielaan - Westhoeklaan	Dynastielaan	773	156	20%	135	17%	127	16%
	Dynastielaan BT	113	10	9%	8	7%	1	1%
zone 7 - Nieuw poortlaan	Nieuw poortlaan	221	35	16%	30	14%	28	13%
Totaal		1597	373		264		238	

Tabel 3: Parkeerbezetting laagseizoen kern De Panne – parkeerterreinen

Bijlage 6.2 geeft de bezettingsgraad per straatsegment weer per periode.

Zaterdag 15 oktober 2016 (14u)

Bijlage 6.3.1 geeft de parkeerbezetting op zaterdagmiddag weer.

Op zaterdagmiddag in het laagseizoen zien we voornamelijk een hoge parkeerdruk (> 85%) in de straten van de zones 1 – Dumontwijk, 3 – oostzijde Zeelaan en in de Duinkerkeleen in zone 4 – Zeedijk gezien het beperkte aantal parkeerplaatsen aldaar.

Op straatniveau blijkt dat veel straten een parkeerbezetting hebben > 100%. Dit wijst op fout parkeren, zoals parkeren op de berm, op straathoeken, buiten parkeervakken,...

Bij vergelijking van parkeerregime zijn er slechts 5 straten waar betaald parkeren van toepassing is met een parkeerbezetting > 85% tot 100%. Het betreft Suzanneweg (zone 4), Sloepenlaan, J. Demolderlaan, Dumontlaan en Bortierlaan. In de overige straten die gekenmerkt worden door een hoge parkeerdruk geldt gratis parkeren.

In de omgeving van de Brouwersstraat waren wegeniswerken in uitvoering.

De parkings Canadezenplein, Keesjesdreef, Dynastielaan en Nieuwpoortlaan worden nagenoeg niet gebruikt op zaterdagmiddag. Enkel Parking Koningsplein staat halfvol.

Zaterdag 15 oktober 2016 (19u)

Bijlage 6.3.2 geeft de parkeerbezetting op zaterdagavond weer.

Op zaterdagavond in het laagseizoen zien is er enkel een hoge parkeerdruk in straten waar gratis parkeren mogelijk is. Het betreft:

- zones 1 – Dumontwijk: Halmenstraat
- zone 2 – Zeelaan, Markt, Kasteelstraat: Poststraat
- zone 3 – oostzijde Zeelaan: Barkenlaan, Brouwersstraat, Clos Normandstraat (slechts beperkt aantal parkeerplaatsen), Koninginnelaan, Kunstenaarslaan en Leopold II Laan
- zone 4 – Zeedijk: Duinkerkeleen en Mijnstraat. Beide hebben slechts een beperkt aantal parkeerplaatsen.

Zaterdag 15 oktober 2016 (nacht)

Bijlage 6.3.3 geeft de parkeerbezetting op zaterdagnacht weer.

Een nachtmeting geeft een beeld van het bewoners parkeren. Volgende straten kennen een hoge parkeerdruk ten gevolge van bewoners parkeren:

- zones 1 – Dumontwijk: A. Dumontlaan, Halmenstraat, Hoge Duinenlaan, Visserslaan en Zee-kruisdoornweg
- zone 2 – Zeelaan, Markt, Kasteelstraat: Poststraat met foutparkeerders
- zone 3 – oostzijde Zeelaan: Barkenlaan, Brouwersstraat, Clos Normandstraat, Dr. A. Depagelaan, K. Tegethofflaan, Koninginnelaan, Kunstenaarslaan, Leopold II Laan en Ollevierlaan
- zone 4 – Zeedijk: Mijnstraat
- Zone 5 – zuidzijde Dumontwijk: Schoolweg

Op basis van de nachttelling kan gesteld worden dat er ±1600 bewoners geparkeerd staan in De Panne in het laagseizoen. Een beperkt aandeel (±10%) hiervan zijn mogelijks tweedeverblijvers en toeristen: deze situeren zich hoofdzakelijk in de Dynastielaan en Koningsplein.

BEWONERS

ZONE 1 - DUMONTWIJK	294
ZONE 2 - ZEELAAN, MARKT, KASTEELSTRAAT	66
ZONE 3 - OOSTZIJDE ZEELAAN	784

ZONE 4 - ZEEDIJK	135
ZONE 5 - ZUIDZIJDE DUMONTWIJK	128
ZONE 6 - DYNASTIELAAN - WESTHOEKLAAN	169
ZONE 7 - NIEUWPOORTLAAN	28
TOTAAL	1604

Tabel 4: Aantal bewoners obv nachttelling

3.3.1.2 Hoogseizoen

In het hoogseizoen is de parkeerbezetting eveneens het drukst op zondagnamiddag. Dan draagt de parkeerdruk 80% over volledige kern De Panne.

In namiddag is er een hoge parkeerdruk in de zuidzijde Dumontwijk (zone 5) en in de zone ten oosten van de Zeelaan (zone 3) > 85%. Opvallend in het hoogseizoen is het fout parkeren en dit gedurende de ganse dag, hoofdzakelijk in de zones waar gratis parkeren van toepassing is.

Bij het inzoomen op het straat parkeren per zone geldt op zondagnamiddag in de zone 3 - oostzijde Zeelaan een globale parkeerbezetting > 80%. Voor de andere zones is de parkeerdruk in een aantal straten > 80% maar globaal over de zone blijft de parkeerdruk <75% op zaterdagmiddag.

De parkeerdruk op de parkeerterreinen is in het hoogseizoen hoog. Op zaterdagmiddag is er een parkeerdruk van 92%. Opvallend is dat het Canadezenplein onderbezet blijft, vermoedelijk mits er betaald parkeren geldt. De parkeerterreinen Dynastielaan en Nieuwpoortlaan hebben 's nachts een parkeerdruk > 60%.

zone	CAPACITEIT	HOOG SEIZOEN															
		BEZETTING ZAT 11u				BEZETTING ZAT 14u				BEZETTING ZAT 19u				BEZETTING ZAT NACHT			
		bezetting	fout	totaal	%	bezetting	fout	totaal	%	bezetting	fout	totaal	%	bezetting	fout	totaal	%
zone 1 - Dumontwijk	456	222	19	241	53%	282	61	343	75%	270	43	313	69%	253	42	295	65%
zone 2 - Zeelaan, Markt, Kasteelstraat	373	153	3	156	42%	242	4	246	66%	178	178	48%	110	110	29%		
zone 3 - oostzijde Zeelaan	1172	946	43	989	84%	946	36	982	84%	902	31	933	80%	793	22	815	70%
zone 4 - Zeedijk	486	221	8	229	47%	354	10	364	75%	345	9	354	73%	298	10	308	63%
zone 5 - zuidzijde Dumontwijk	126	61	1	62	49%	70	2	72	57%	72	2	74	59%	62	1	63	50%
zone 6 - Dynastielaan - Westhoeklaan	309	91	1	92	30%	161		161	52%	168		168	54%	98	1	99	32%
zone 7 - Nieuw poortlaan																	
Totaal De Panne	2922	1694	75	1769	61%	2055	113	2168	74%	1935	85	2020	69%	1614	76	1690	58%

Tabel 5: Parkeerbezetting hoogseizoen De Panne – straat parkeren

Zone	Parkeerterrein	CAPACITEIT	HOOG SEIZOEN							
			BEZETTING ZAT 11u		BEZETTING ZAT 14u		BEZETTING ZAT 19u		BEZETTING ZAT NACHT	
			totaal	%	totaal	%	totaal	%	totaal	%
zone 3 - oostzijde Zeelaan	Keesjesdreef	179		45%	199	111%	109	61%	80	45%
zone 4 - Zeedijk	Canadezenplein BT	43	4	9%	3	7%	3	7%	2	5%
zone 5 - zuidzijde Dumontwijk	Koningsplein	262		45%	265	101%	191	73%	126	48%
zone 6 - Dynastielaan - Westhoeklaan	Dynastielaan	773	480	62%	707	91%	669	87%	464	60%
	Dynastielaan BT	113	27	24%	110	97%	93	82%	45	40%
zone 7 - Nieuw poortlaan	Nieuw poortlaan	221	173	78%	184	83%	173	78%	147	67%
Totaal De Panne			1591	43%	1468	92%	1238	78%	864	54%

Tabel 6: Parkeerbezetting hoogseizoen De Panne – parkeerterreinen

Zondag 13 augustus 2017 (11u)

Bijlage 6.4.1 geeft de parkeerbezetting op zondagvoormiddag weer.

De zondagvoormiddag in augustus wordt gekenmerkt door een zeer hoge parkeerdruk (> 85% en vaak > 100%) in de verblijfsgebieden zone 3 - Oostzijde Zeelaan. Daar kan immers gratis geparkeerd worden. In de zones waar betaald parkeren geldt, is enkel in de Sloepenlaan, Markt en Halmenstraat de parkeerdruk > 85%.

Zondag 13 augustus 2017 (14u)

Bijlage 6.4.2 geeft de parkeerbezetting op zondagnamiddag weer.

De parkeerbezetting in De Panne is het grootst in de namiddag. De straten in de zones 1 – Dumontwijk, zones 3 – oostzijde Zeelaan en zone 5 – zuidzijde Dumontwijk kennen een hoge parkeerdruk (veelal > 100%). In de straten waar betaald parkeren geldt, neemt nu ook de parkeerdruk toe. 40% van de straten waar betaald parkeren van toepassing is, worden gekenmerkt door een parkeerdruk > 85%.

Ook parking Koningsplein en Keesjesdreef hebben een zeer hoge parkeerdruk (> 100%). Daar waar parking Canadezenplein onderbezet blijft. Op deze parking geldt immers betaald parkeren.

Ook in de namiddag wordt er veel fout geparkeerd.

Zondag 13 augustus 2017 (19u)

Bijlage 6.4.3 geeft de parkeerbezetting op zondagavond weer.

Op een zondagavond neemt de parkeerbezetting af, in eerste instantie in de zones waar betaald parkeren van toepassing is. Doch in een groot deel van de straten aan de oostzijde van de Zeelaan en in de Visserlaan in de Dumontwijk blijft de parkeerdruk hoog (> 85%). De Dynastielaan en de Duinkerkeleen kennen een parkeerdruk > 80%.

Zondag 13 augustus 2017 (22u)

Bijlage 6.5.4 geeft de parkeerbezetting op zondagnacht weer.

's Nachts neemt de parkeerdruk globaal af in De Panne. De parkeerdruk blijft hoog (> 80%) in een groot deel van de straten aan de oostzijde van de Zeelaan, in de Visserlaan en Halmenstraat, een deel van de Duinkerkeleen en Koninklijke Baan - N35. De gemiddelde parkeerbezetting van de parkeerterreinen bedraagt 54%, behalve Canadezenplein die leeg staat.

Een vergelijking van de nachttelling laagseizoen versus hoogseizoen toont duidelijk de toename van lang verblijvers en tweede verblijvers. Dit manifesteert zich voornamelijk in de zone Dynastielaan, zone Zeedijk en parkeerterrein Nieuwpoortlaan. Daar waar zich voornamelijk appartementen en hotels bevinden. In de zone oostzijde Zeelaan situeert de toename zich hoofdzakelijk op de parking Keesjesdreef. In de zone Zeelaan situeert de toename zich in de Zeelaan en op de Markt.

BEWONERS	laagseizoen	hoogseizoen
ZONE 1 - DUMONTWIJK	294	295
ZONE 2 - ZEELAAN, MARKT, KASTEELSTRAAT	66	110
ZONE 3 - OOSTZIJDE ZEELAAN	784	895
ZONE 4 - ZEEDIJK	135	310
ZONE 5 - ZUIDZIJDE DUMONTWIJK	128	189
ZONE 6 - DYNASTIELAAN - WESTHOEKLAAN	169	608
ZONE 7 - NIEUWPOORTLAAN	28	147

TOTAAL

1604

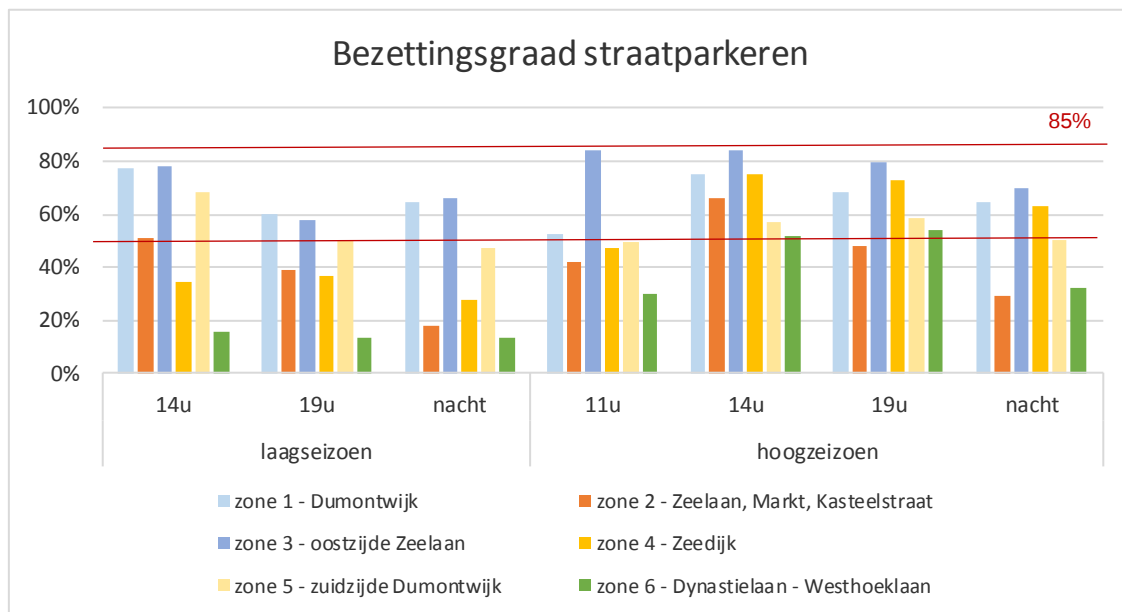
2554

Onderstaande grafiek geeft de evolutie van de bezettingsgraad straatparkeren per dagdeel en per laag- en hoogseizoen. Betalend parkeren geldt hoofdzakelijk in zone 2 – Zeelaan (oranje) en zone 4 – Zeedijk (geel) en de Hendrik Consciencelaan in zone 6. Het betaald parkeren in de Dynastielaan is opgenomen onder parkeerterreinen.

De overige zones worden gekenmerkt door gratis parkeren.

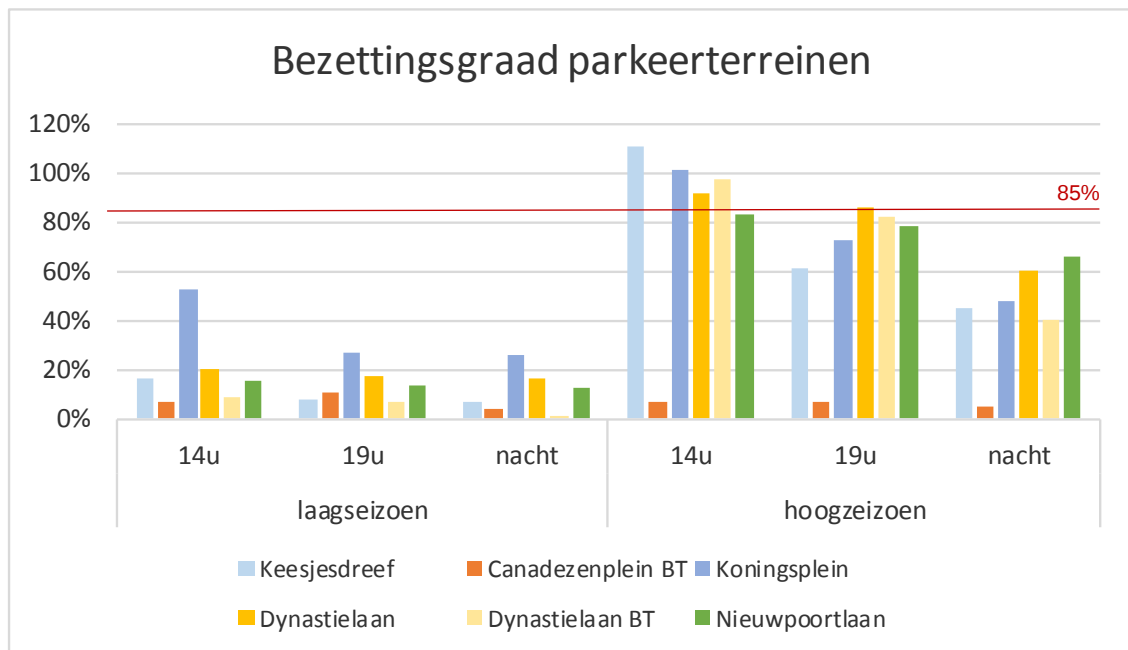
De parkeerdruk in de zones met overwegend betaald parkeren hebben beduidend een lagere gemiddelde parkeerbezetting als de zones met overwegend gratis parkeren. Dit uit zich vnl in de het laagseizoen.

In het hoogseizoen is de parkeerdruk vanaf 11u hoog in de gratis zone 3 - oostzijde Zeelaan. Opvallend is ook dat de zones met overwegend betaald parkeren, zoals zone 4 - Zeedijk en Hendrik Consciencelaan in zone 6 een hoge parkeerbezetting hebben, vnl in de namiddag en avond.



Onderstaande grafiek geeft de evolutie van de bezettingsgraad op de parkeerterreinen per dagdeel en per laag- en hoogseizoen. Betalend parkeren geldt enkel op het Canadezenplein en deels in Dynastielaan.

Parking Canadezenplein wordt duidelijk onderbenut. In de Dynastielaan is de bezettingsgraad van een zelfde grootte-orde in de betalende als de gratis zone.



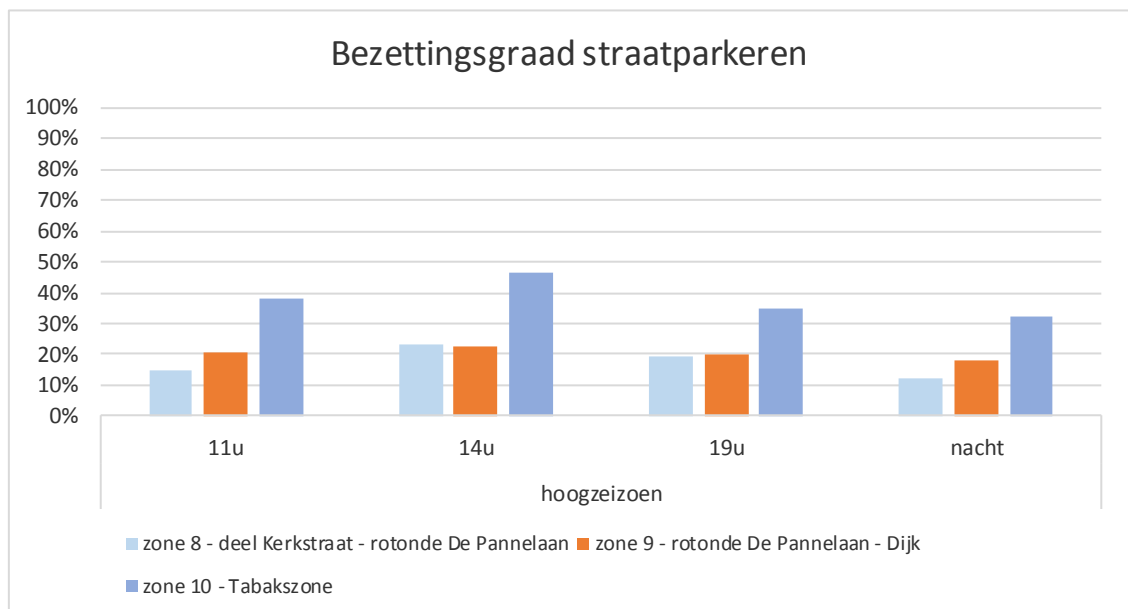
3.3.2 Parkeren kern Adinkerke

Bijlage 6.5 geeft de parkeerbezetting in Adinkerke weer voor de verschillende periodes.

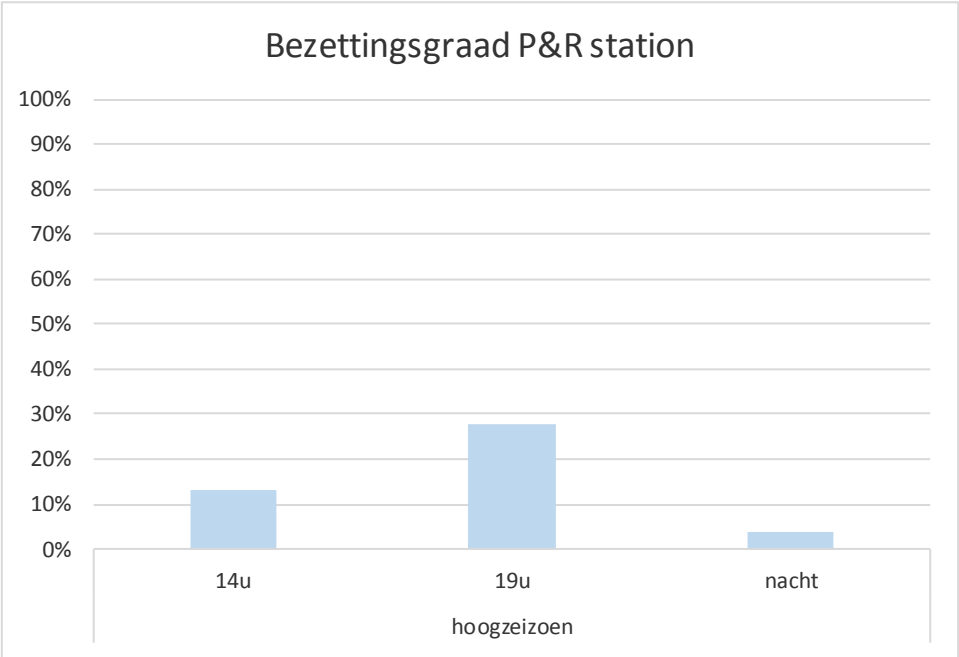
De gemiddelde parkeerbezetting in Adinkerek < 50%. Op straatniveau is de parkeerbezetting er steeds < 70%.

Slechts enkel op zondagnamiddag neemt de parkeerdruk op de parking van de voormalige Lidl toe en is de parking overbezet.

Dit duidt duidelijk op de impact van de blauwe zone in de straten rond Plopsaland waardoor de parkeerdruk er beperkt blijft.



De P&R parking heeft een maximale bezetting van 28% op zondagnamiddag. De kostprijs voor een dagticket van 10€ laat zich hier duidelijk voelen.



4 Parkeerduur

4.1 Methodologie

Om een onderscheid te kunnen maken tussen het aantal kort- en langparkeerders werden in de kern De Panne samen met de parkeerbezetting op 13/08/2017 ook parkeerduurmetingen uitgevoerd.

Gedurende een onderzoektijdvak van 12 uur (11u00-23u00) worden de kentekens van de geparkeerde voertuigen aan de hand van de surveillance-methode op regelmatige wijze (per 3u) geregistreerd. Door het vergelijken van de kentekens wordt bepaald wat de parkeerduur is van de afzonderlijke voertuigen.

Bij de parkeerduurmeting wordt de tijd vastgesteld van de voertuigen die op een bepaalde plaats geparkeerd staan. Daarbij wordt de volgende indeling aangehouden:

- Kort parkeren: maximaal 3u (< 3u)
- Middellang parkeren: 3u-6u
- Lang parkeren: 6u-8u
- Ultra lang parkeren: 8u-10u
- Minimaal 10u (>10u)

Uit hetzelfde onderzoek kunnen de gemiddelde parkeerduur en de turn-over achterhaald worden. Dit laatste is het aantal keren dat een parkeerplaats wordt gebruikt.

Het onderzoeksgebied omvat de zones en straatsecties voor beide kernen, zoals bij de parkeerbezetting.

4.2 Parkeerduurmeting

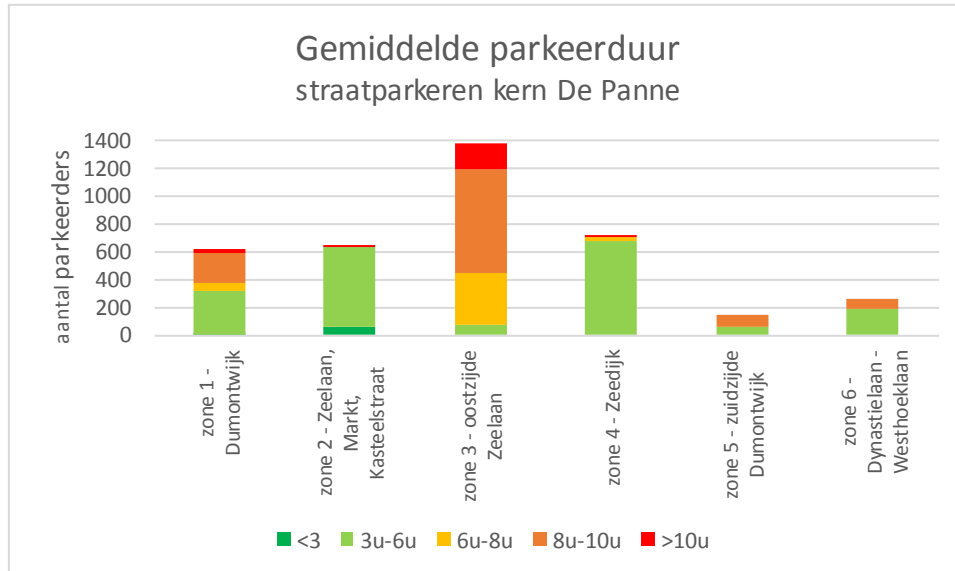
Figuur 10 geeft per zone de gemiddelde parkeerduur voor straatparkeren aan.

Voor kern De Panne toont het onderzoek aan dat:

- In zone 1 – Dumontwijk heeft ongeveer de helft van de parkeerders een parkeerduur tussen de 3u en 6u. Dit zijn voornamelijk de straatsecties aan de zijde van de Zeelaan waar betaald parkeren van toepassing is. De overige parkeerders zijn lang parkeerders en verblijven er langer dan een halve dag.
- Zone 2 - Zeelaan wordt gekenmerkt door een gemiddelde parkeerduur tussen de 3u en 6u. Dit is eerder lang gezien het parkeerregime van betaald parkeren en beperking van parkeerduur.
- Zone 3 – oostzijde Zeelaan daarentegen wordt gekenmerkt door een ultra lang parkeren. Een derde van de parkeerders heeft een parkeerduur tussen de 6u en 8u en meer dan de helft heeft er een parkeerduur van meer dan 8u. Er kan dan ook gratis geparkeerd worden.
- Zone 4 – Zeedijk valt hoofdzakelijk binnen de zone betaald parkeren en de beperking parkeerduur tot 4u. Dit uit zich ook het parkeeronderzoek waar de parkeerduur bij 95% van de parkeerders 3u tot 6u bedraagt.
- In Zone 5 – zuidzijde Dumontwijk heeft de helft van de parkeerders een parkeerduur tussen de 3 en 6u. Dat is langs parking Koningsplein. De andere helft van de parkeerders (geparkeerd in de Koninklijke Baan) heeft een parkeerduur van meer dan 8u. Vermoedelijk speelt

hier de afstand een rol: dagjestoeristen voor zee parkeren in de Koninklijke Baan en blijven langer. Terwijl bezoekers aan het centrum en handelszaken parkeren aan het Koningsplein en een kortere parkeerduur hebben.

- Zone 6 – Dynastielaan toont het parkeeronderzoek de zone waar het betaalde parkeren van toepassing is met een parkeerduur tussen de 3 en 6u, zijnde de H. Consciencelaan. In de Westhoeklaan bedraagt de parkeerduur meer dan 8u waar er gratis geparkeerd wordt.

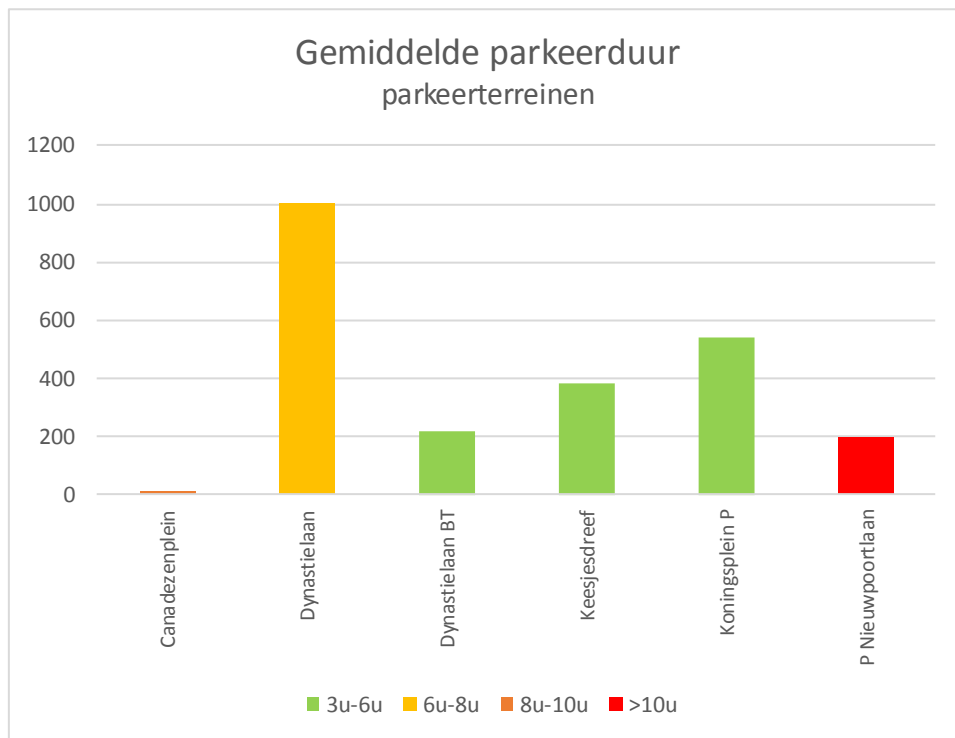


Figuur 10: Gemiddelde parkeerduur per zone

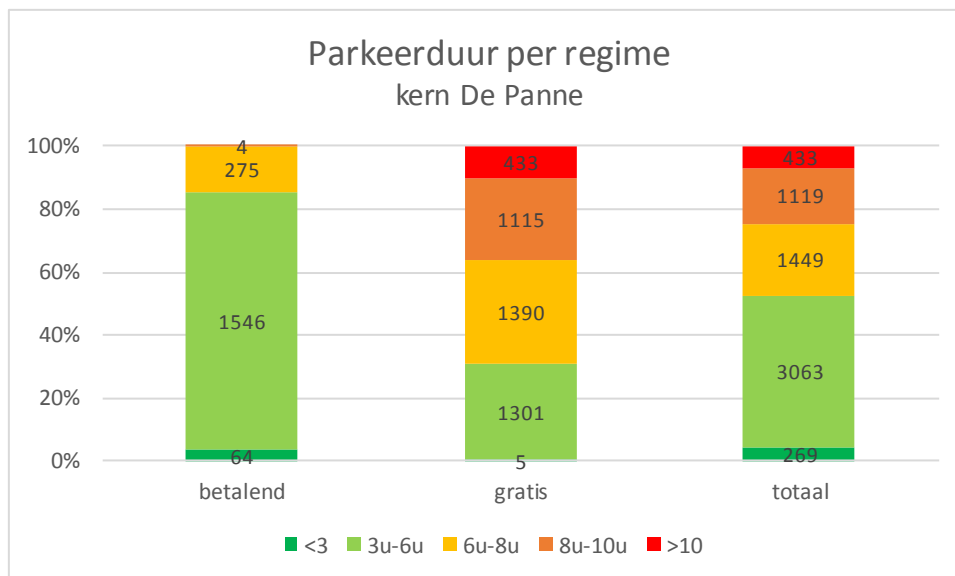
Figuur 11 geeft de gemiddelde parkeerduur de parkeerterreinen aan.

Voor de parkeerterreinen toont het parkeeronderzoek aan dat:

- Het ultra lang parkeren (> 8u) gebeurt op de parkeerterreinen Canadezenplein en Nieuwpoortlaan. Doch op het Canadezenplein betreft dit slechts 4 wagens en dus verwaarloosbaar. Op de Nieuwpoortlaan zijn dit een 200-tal voertuigen.
- Lang parkeren met een parkeerduur tussen de 6 en 8u gebeurt in de Dynastielaan: het betreft hier 1000 wagens per dag. In het deel waar betaald parkeren van toepassing is in de Dynastielaan, is de parkeerduur beperkt tot 3 à 6u.
- Opvallend is het middellang parkeren (3 à 6u) op parking Keesjesdreef en parking Koningsplein. Hieruit blijkt dat deze parkings niet zo zeer gebruikt worden door dagjestoeristen, maar eerder door bezoekers aan het handelscentrum en halve dag verblijvers. De loopafstand van de Zeedijk tot P Koningsplein bedraagt 750m, en tussen Zeedijk en P Keesjesdreef 1300m.



Figuur 11: Gemiddelde parkeerduur parkeerterreinen



Van de ruim 6000 parkeerders op een drukke dag in het hoogseizoen hebben de helft van de parkeerders een parkeerduur > 6u. Een kwart heeft een parkeerduur > 8u. De parkeerders met een parkeerduur < 6u parkeren zich grotendeels in de betaalde zone. 75% van de gratis parkeerders zijn lang parkeerders > 6u.

5 Conclusie parkeeronderzoek

5.1 Kern De Panne

Kern De Panne kent de hoogste bezetting in de namiddag zowel in laagseizoen (2137 parkeerders) als in het hoogseizoen (3523 parkeerders).

In het laag seizoen is de globale parkeerdruk op het drukste moment beperkt (<50%). In het hoog seizoen is de globale parkeerdruk op het drukste moment in de namiddag hoog (> 84 %). In het hoogseizoen is er een duidelijk gebruik van de parkeerterreinen daar waar die in het laagseizoen onderbezet zijn.

Opvallend voor kern De Panne is de overlast die zich uit in een parkeerbezetting > 100% in bepaalde woonstraten in de zone 1 Dumontwijk maar hoofdzakelijk in zone 3 oostzijde Zeelaan. Ook de parkeerdruk in deze zones wordt grotendeels gekenmerkt door lang parkeren (>8u). Dit is deels te verklaren doordat bewoners en bezoekers er parkeren maar bovenal doordat het er gratis en onbeperkt kan geparkeerd worden door iedereen. Daarbij valt eveneens op dat het grootste aandeel foutparkeerders zich voordoen in deze beide verblijfsgebieden. Het invoeren van een parkeerregulering kan de parkeerdruk in de verblijfsgebieden sterk doen afnemen.

Het centrum, zone 2 – Zeelaan, Markt en Kasteelstraat, wordt gekenmerkt door betaald parkeren. De Markt kent in het hoogseizoen een parkeerdruk van 100% in de namiddag. Daarnaast heeft het Wilgenpad een parkeerdruk > 85% in de namiddag en avond in het hoogseizoen. De parkeerdruk is hier beperkt (3-6u) maar echt kort parkeren is hier niet aan de orde.

In zone 4 is de parkeerdruk algemeen lager, dit is ook een betalende zone. Enkel in de straten Duinkerkelaan (gratis) en Mijnstraat is de parkeerdruk > 100% in zowel hoog- als laagseizoen. In het hoogseizoen heeft de Duinkerkelaan (gratis) een hoge parkeerdruk en een lange parkeerdruk. Dr. A. Depagelaan en Halmenstraat hebben ook een hoge parkeerdruk > 85% maar de parkeerdruk is er beperkt < 6u. Aan de Zeedijk parkeren vnl toeristen.

De Schoolstraat heeft in het laagseizoen te kampen met een parkeerdruk > 85% tot 100%. In het hoogseizoen zijn dat de Elzendreef, Koninklijke Baan, H. Consciencelaan, volledige Dynastielaan en de Westhoeklaan die periodiek te kampen hebben met parkeerdruk > 85%. Hier lijkt de parkeerdruk eerder bepaald te worden door de afstand tot de functie of activiteit en de reden van het bezoek. Dagjestoeristen parkeren vermoedelijk in de Koninklijke Baan, terwijl winkelaars en bezoekers voor het handelscentrum parkeren aan het Koningsplein. In de Dynastielaan parkeren hoofdzakelijk lang verblijvers en dagjestoeristen.

De Nieuwpoortlaan heeft een parkeerdruk < 85% doch er wordt wel fout geparkeerd door een 10-tal parkeerders. De parkeerdruk bedraagt hier hoofdzakelijk > 10u. Hier parkeren dagjestoeristen en lang verblijvers.

Algemeen kan gesteld worden dat De Panne als kustgemeente duidelijk gekenmerkt wordt door een lage parkeerdruk in het laagseizoen en een hoge parkeerdruk in het hoogseizoen. Daarbij hebben de woon- en verblijfsgebieden te kampen met een te hoge parkeerdruk ten gevolge het gratis parkeren binnen deze gebieden. Het betreft hier de zones 1 – Dumontwijk en zone 3 – oostzijde van de Zeelaan.

In het hoogseizoen neemt de parkeerdruk overal toe, in het bijzonder de parkeerterreinen kennen in het hoogseizoen een hoge parkeerdruk > 85%, met uitzondering van parking Canadezenplein.

Uit het parkeerbezettingsonderzoek blijkt duidelijk de impact van het parkeerregime betaald parkeren in kern De Panne.

Wat betreft de parkeerduur is er sprake van een korte tot middellange parkeerduur daar waar er een parkeerdurbeperking geldt. Waar gratis parkeren van toepassing is, wordt hoofdzakelijk lang geparkeerd > 6u.

Globaal bevindt het totaal aantal parkeerplaatsen binnen kern De Panne zich op het kantelpunt om op piekmomenten te voldoen aan de parkeervraag.

Een betere afstemming tussen parkeren voor de verschillende doelgroepen (bewoners, toeristen en bezoekers handelscentrum) is noodzakelijk in het belang van een leefbaar en bereikbaar De Panne.

5.2 Kern Adinkerke

De impact van het hoogseizoen is minder sterk aanwezig in kern Adinkerke, mede doordat hiervoor reeds een aantal maatregelen genomen werden.

Uit het parkeerbezettingsonderzoek blijkt duidelijk de impact van de blauwe zone in kern Adinkerke. Wat betreft de parkeerduur is er sprake van een korte tot middellange parkeerduur omwille van de parkeerbeperking met de blauwe zone.

De lage parkeerbezetting op parking P&R station roept vragen op bij de functie van de P&R station en zijn ligging, omringd door de parkings van Plopsaland. De prijszetting stemt niet overeen met een prijs voor een P&R parking. Een P&R parking is aantrekkelijk wanneer de prijs aantrekkelijker is dan een parkeerticket in het centrum van De Panne of een andere kustgemeente. Heden is dit niet het geval. Bij het invoeren van een parkeerbeleid in kern De Panne met een doordachte parkeerregulering dient onderzocht te worden in welke mate de P&R als randparking en/of overloopparking voor kern De Panne kan ingezet worden.

6 Bijlagen

6.1 Capaciteit per zone per straat

straatnaam	Zone nr	capa totaal
A. Dumontlaan	1	19
Bortierlaan	1	11
Visserslaan	1	23
A. Dumontlaan	1	74
Bortierlaan	1	77
Doktersweg	1	4
Donnylaan	1	27
E. D'Arripelaan	1	58
Halmenstraat	1	12
Hoge Duinenlaan	1	31
Kykhillweg	1	16
Visserslaan	1	56
Witteberglaan/ Zeedijk	1	34
Zeekruisdoornweg	1	10

straatnaam	Zone nr	capa totaal
Kasteelstraat	2	10
Kasteelstraat	2	13
Markt	2	8
Markt	2	52
Zeelaan	2	174
Lindenlaan	2	44
Wilgenpad	2	32
Kasteelstraat	2	3
Poststraat	2	15
Poststraat	2	22

straatnaam	Zone nr	capa totaal
J. Demolderlaan	3	7
Sloepenlaan	3	18
A. Decoussemaekerstraat	3	4
Ambachtstraat	3	51
Astridlaan	3	1
Barkenlaan	3	43
Brouwersstraat	3	59
Clos Normandstraat	3	3
Dr. A. Depagelaan	3	5
Fr. Beerlantlaan	3	146
Gebroeders Roosemontlaan	3	8
H. Vanelverdinghestraat	3	5
J. Demolderlaan	3	14
K. Tegethofflaan	3	10
Keesjesdreef	3	181
Kinonlaan	3	18
Koninginnelaan	3	37
Kunstenaarslaan	3	16
Leopold II Laan	3	25
Marktlaan	3	55
Marktlaan	3	44
Meeuwenlaan	3	60
Nachtegaalstraat	3	14
Ollevierlaan	3	42
Ollevierlaan	3	20
Prins Albertlaan	3	274
R. Lecomtestraat	3	18
Toeristenlaan	3	18
Veurnestraat	3	117
Vlaanderenlaan	3	2
W. Vandermeerenlaan	3	38

straatnaam	Zone nr	capa totaal
Canadezenplein	4	46
Dr. A. Depagelaan	4	22
Duinkerkeleen	4	81
Golfstraat	4	24
Halmenstraat	4	7
Kapellelaan	4	59
Kunstenaarslaan	4	21
Mijnstraat	4	2
Nieuwpoortlaan	4	93
Pierre Bortierplein	4	91
Suzanneweg	4	9
Vuurtorenplein	4	43
Vuurtorenstraat	4	13
Zeilweg	4	10
Duinkerkeleen	4	11

straatnaam	Zone nr	capa totaal
Elzendreef	5	15
Koninklijke Baan	5	57
Schoolweg	5	14
Koningsplein	5	40
Koningsplein P	5	263
Hendrik Consciencelaan	6	83
Dynastielaan	6	113
Dynastielaan	6	773
Egelantierlaan	6	20
Westhoeklaan	6	57
Nieuwpoortlaan	7	221

straatnaam	Zone nr	capa totaal
De Pannelaan	8	17
De Pannelaan	8	55
De Pannelaan	8	24
Duinhoekstraat	8	119
Stationsplein	8	18
Kerkstraat	8	3
parking kerkhof 1	8	25
parking kerkhof 2	8	21
parking kerkhof 3	8	12
parking winkelcentrum Kerkstraat	8	34
De Pannelaan	9	21
Dorpsstraat	9	13
Noordhoekstraat	9	22
parking Pastorieweg	9	14
Stationsstraat	9	22
Heldenweg	9	14
Kloosterweg	9	18
parking NMBS	9	13
Dijk	10	26
Garzebekeveldstraat	10	62
Duinkerkekeiweg	10	21
Moeresteenweg	10	97
Slachthuisstraat	10	48

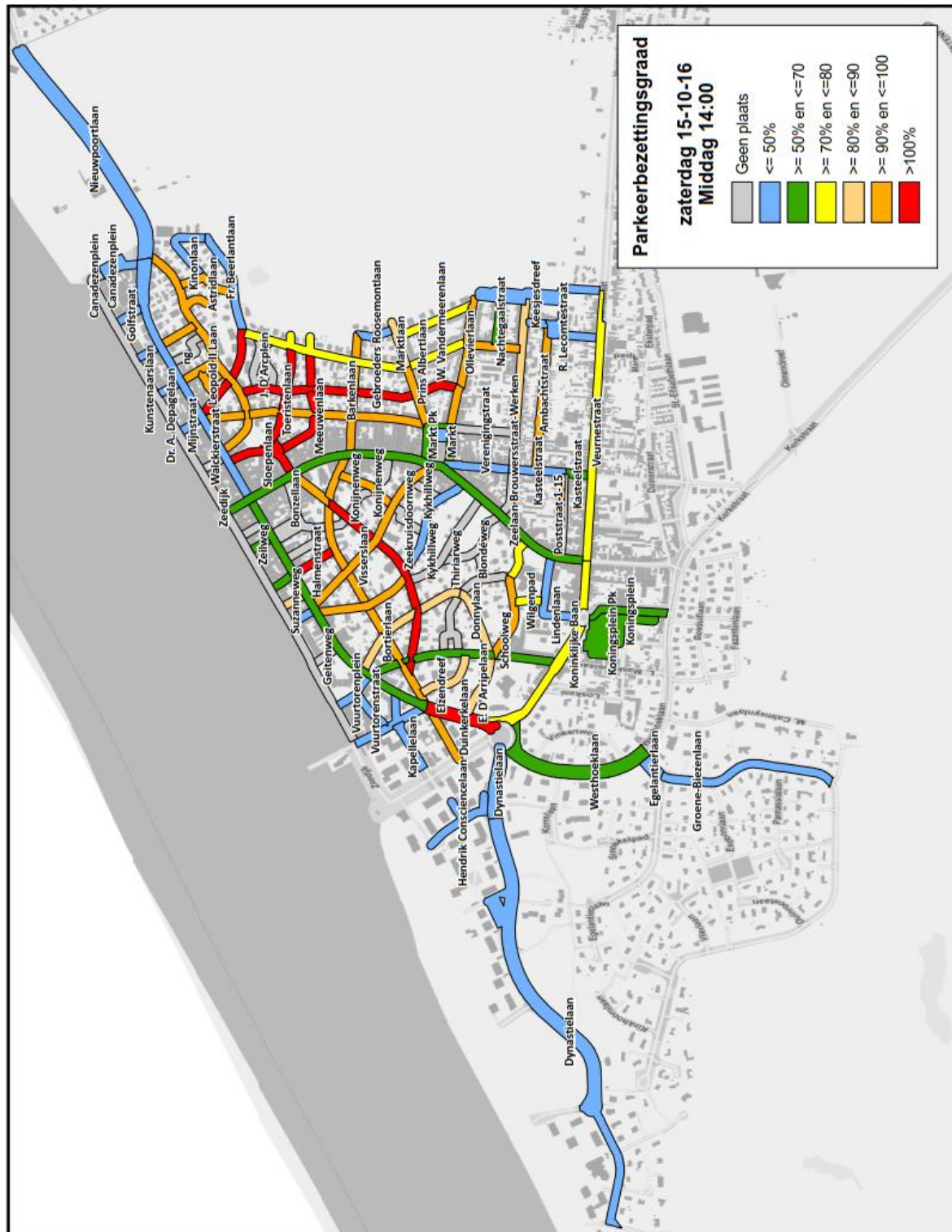
6.2 Bezettingsgraad per zone per straat

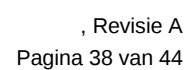
straatnaam	Zone nr	15/10/2016 14u	15/10/2016 19u	15/10/2016 5u	13/08/2017 11u	13/08/2017 14u	13/08/2017 19u	13/08/2017 22u
A. Dumontlaan	1	100%	32%	37%	47%	95%	74%	89%
Bortierlaan	1	100%	18%	27%	82%	100%	64%	64%
Visserslaan	1	35%	52%	43%	78%	96%	91%	87%
A. Dumontlaan	1	96%	82%	91%	35%	35%	34%	31%
Bortierlaan	1	62%	55%	55%	66%	66%	62%	58%
Doktersweg	1	75%						
Donnylaan	1	85%	59%	44%		226%	185%	159%
E. D'Arripelaan	1	50%	40%	36%	19%	21%	19%	19%
Halmenstraat	1	108%	92%	108%	108%	117%	108%	100%
Hoge Duinenlaan	1	87%	71%	87%	32%	32%	32%	29%
Kykhillweg	1	50%	38%	44%				
Visserslaan	1	93%	77%	93%	134%	138%	127%	121%
Witteberglaan/ Zeedijk	1	82%	62%	68%	56%	56%	56%	56%
Zeekruisdoornweg	1	100%	70%	90%				
Elzendreef	1	87%	80%	80%		147%	127%	140%
Schoolweg	1	100%	71%	86%			36%	
Kasteelstraat	2	30%	20%	10%	40%	20%	30%	30%
Kasteelstraat	2	31%	38%	38%	23%	23%	62%	46%
Markt	2	63%	25%	50%	88%	88%	75%	75%
Markt	2	42%	10%	12%	71%	100%	54%	48%
Zeelaan	2	61%	50%		45%	67%	52%	37%
Lindenlaan	2	5%	5%	5%	57%	77%	32%	9%
Wilgenpad	2	72%	63%	81%		94%	88%	
Kasteelstraat	2	67%	67%	67%	33%	33%	33%	33%
Poststraat	2		87%	113%				
Poststraat	2	100%	36%	14%				
J. Demolderlaan	3	100%		14%	71%	86%	86%	86%
Sloepenlaan	3	106%	72%	67%	106%	111%	117%	94%
A. Decoussemaekerstraat	3	50%	75%	50%				
Ambachtstraat	3	90%	76%	80%				
Astridlaan	3	100%			300%	200%	100%	100%
Barkenlaan	3	112%	93%	91%	114%	109%	105%	86%
Brouwersstraat	3	88%	98%	108%				
Clos Normandstraat	3	100%	133%	100%	100%	100%	100%	67%
Dr. A. Depagelaan	3	100%	80%	100%	140%	140%	140%	120%
Fr. Beerlantlaan	3	47%	42%	40%	101%	99%	97%	91%
Gebroeders Roosemontlaan	3	38%	13%	25%	150%	175%	138%	50%
H. Vanelverdinghestraat	3			40%				
J. D'Arcplein	3							
J. Demolderlaan	3	79%	43%	43%	129%	129%	107%	64%
K. Tegethofflaan	3	100%	60%	110%				
Keesjesdreef	3	17%	8%	7%		110%	60%	44%
Kinonlaan	3	6%	11%	11%	89%	89%	89%	56%
Koninginnelaan	3	95%	92%	89%	95%	92%	89%	89%
Kunstenaarslaan	3	94%	94%	94%	119%	119%	113%	106%
Leopold II Laan	3	104%	88%	96%	108%	108%	96%	96%
Marktlaan	3	85%	38%	40%	102%	100%	91%	82%
Marktlaan	3	89%	48%	64%	93%	91%	82%	64%
Meeuwenlaan	3	93%	67%	77%	92%	90%	92%	83%
Nachtegaalstraat	3	64%	79%	79%				
Ollevierlaan	3	100%	38%	102%	102%	100%	95%	95%
Ollevierlaan	3	100%	80%	100%	100%	100%	85%	85%
Prins Albertlaan	3	75%	49%	54%	97%	97%	92%	76%
R. Lecomtestraat	3	39%	28%	33%				
Toeristenlaan	3	111%	67%	72%	106%	106%	94%	83%
Veurnestraat	3	77%	59%	75%	74%	79%	74%	73%
Vlaanderenlaan	3	150%	50%		100%	50%	50%	50%
W. Vandermeerenlaan	3	74%	68%	74%	105%	97%	95%	68%

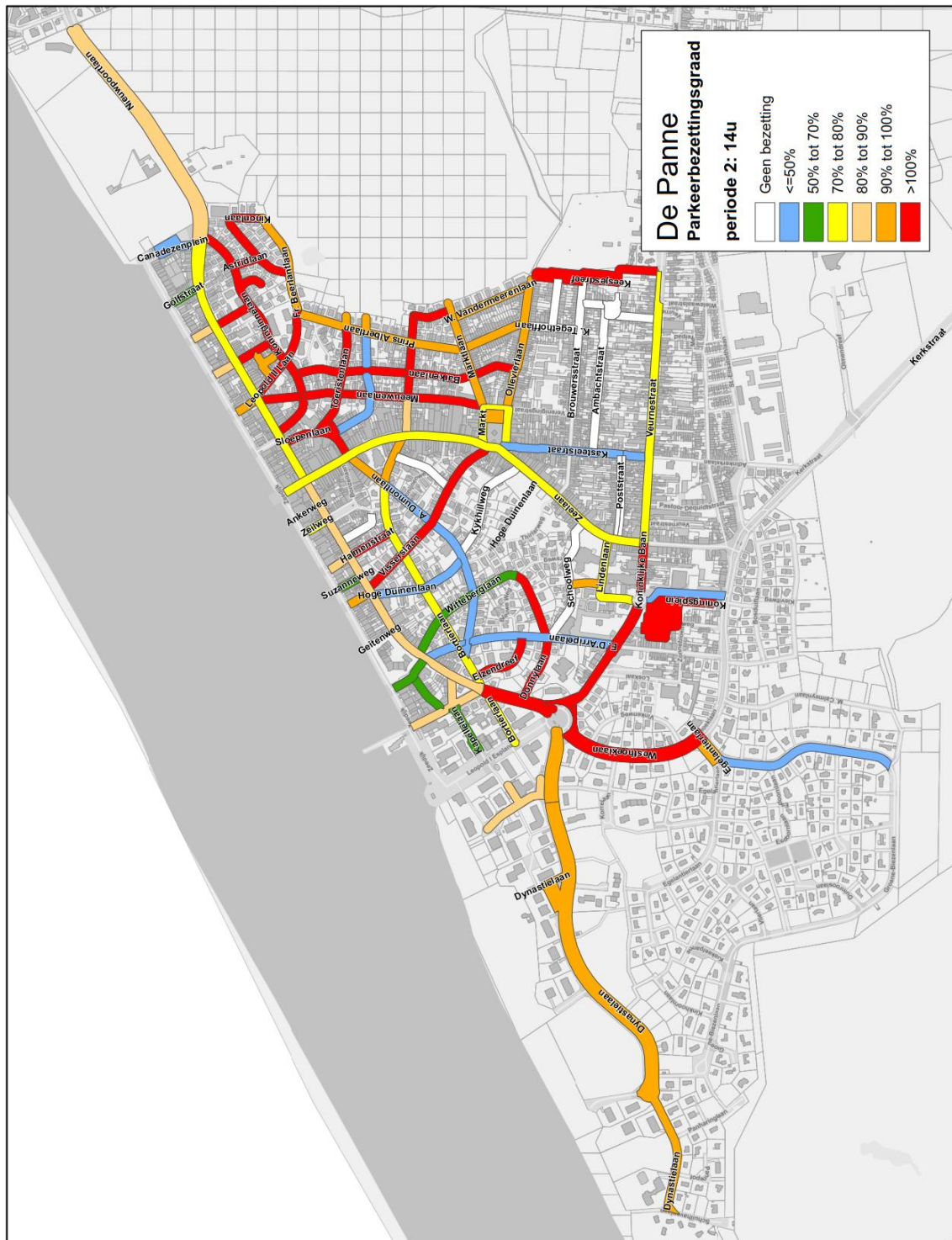
straatnaam	Zone nr	15/10/2016 14u	15/10/2016 19u	15/10/2016 5u	13/08/2017 11u	13/08/2017 14u	13/08/2017 19u	13/08/2017 22u
Canadezenplein	4	7%	11%	4%	9%	7%	7%	4%
Dr. A. Depagelaan	4	41%	59%	36%	59%	86%	86%	86%
Duinkerkeleen N34	4	56%	63%	31%	52%	81%	81%	74%
Golfstraat	4	13%	38%	46%	33%	54%	79%	63%
Halmenstraat	4	57%	14%	71%	100%	86%	100%	100%
Kapellelaan	4	20%	19%	24%	39%	61%	56%	47%
Kunstenaarslaan	4	14%	38%	38%	76%	81%	67%	67%
Mijnstraat	4	50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Nieuwpoortlaan N34	4	38%	47%	28%	29%	77%	67%	58%
Pierre Bortierplein	4	21%	5%	11%	54%	78%	77%	65%
Suzanneweg	4	89%	78%	56%	78%	67%	67%	67%
Vuurtorenplein	4	21%	21%	16%	19%	60%	60%	40%
Vuurtorenstraat	4	38%	38%	23%	46%	69%	62%	46%
Zeilweg	4	40%	30%		80%	80%	90%	90%
Duinkerkeleen N34	4	109%	91%	82%	118%	118%	118%	109%
Koninklijke Baan	5	74%	60%	54%	109%	114%	109%	95%
Koningsplein	5	43%	18%	13%		18%	30%	23%
Koningsplein P	5	53%	27%	26%		101%	73%	48%
Hendrik Consciencelaan	6	23%	24%	27%	35%	82%	89%	58%
Dynastielaan	6	9%	7%	1%	25%	97%	82%	40%
Dynastielaan	6	20%	17%	16%	63%	91%	87%	60%
Egelantierlaan	6	5%			15%	95%	70%	15%
Groene-Biezenlaan	6		1%	1%	1%	8%	17%	3%
Westhoeklaan	6	51%	35%	32%	102%	109%	96%	75%
P Nieuwpoortlaan	7	16%	14%	13%	83%	83%	78%	67%
De Pannelaan	8							
De Pannelaan	8				4%	2%	2%	2%
De Pannelaan	8				4%	4%		
Duinhoekstraat	8				13%	17%	16%	11%
Stationsplein	8					6%		
Kerkstraat	8				33%	33%		67%
parking kerkhof 1	8				16%	48%	68%	64%
parking kerkhof 2	8				5%	19%	14%	19%
parking kerkhof 3	8							
parking winkelcentrum Kerkstraat	8				68%	106%	68%	15%
De Pannelaan	9				14%	10%	5%	5%
Dorpsstraat	9				15%	15%	31%	31%
Noordhoekstraat	9				45%	41%	55%	45%
parking Pastoriweg	9				14%	14%	14%	14%
Stationsstraat	9							
Heldenweg	9				29%	29%	14%	21%
Kloosterweg	9				39%	67%	33%	28%
parking NMBS	9							
P&R station	9					13%	28%	4%
Dijk	10				23%	27%	23%	35%
Garzebekeveldstraat	10				44%	52%	39%	27%
Duinkerkekeiweg	10				29%	43%	24%	19%
Moeresteenweg	10				36%	41%	44%	41%
Slachthuisstraat	10				38%	48%	19%	21%

6.3 Bezetting laagseizoen per zone De Panne

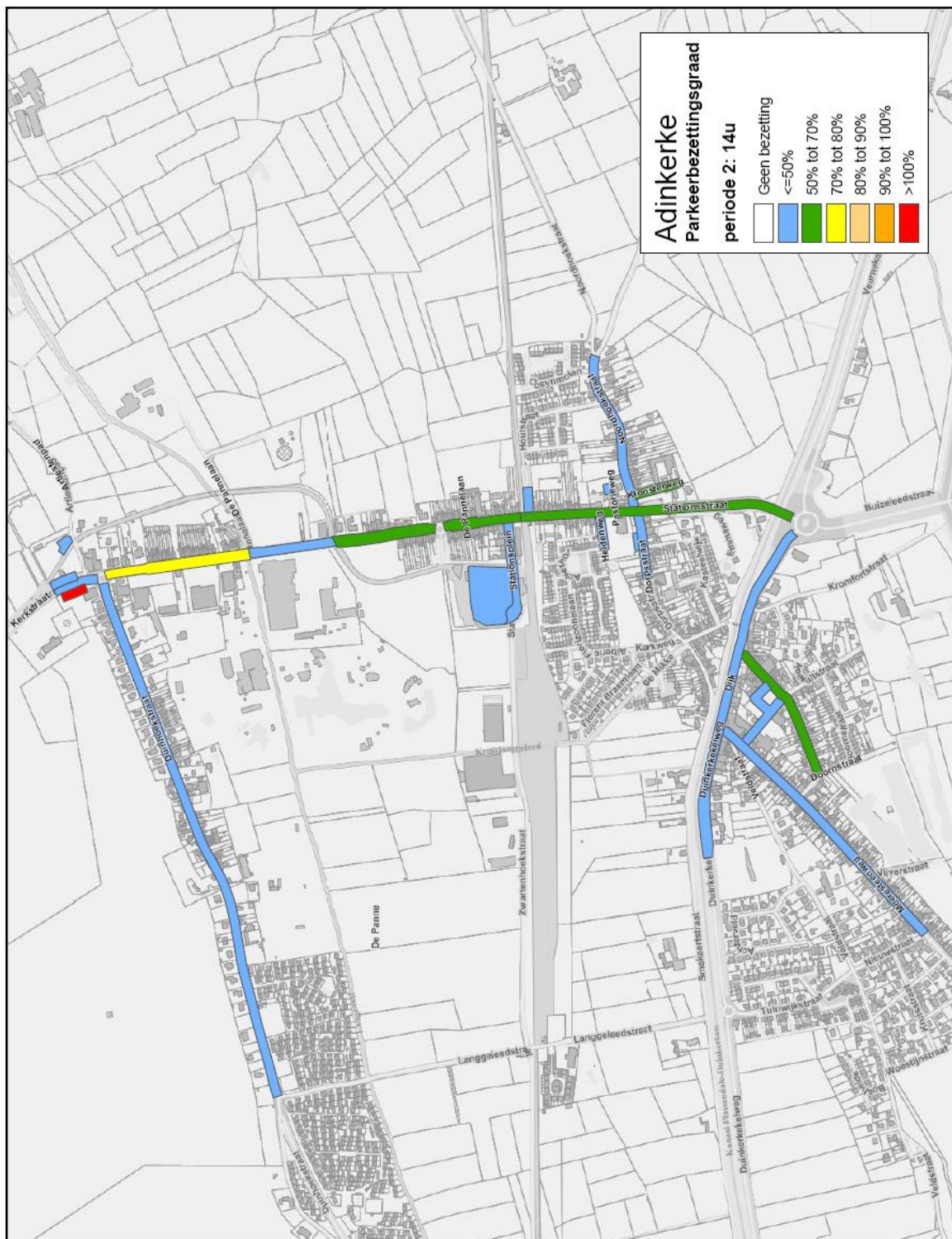
6.3.1 Zaterdagmiddag 15/10/2016

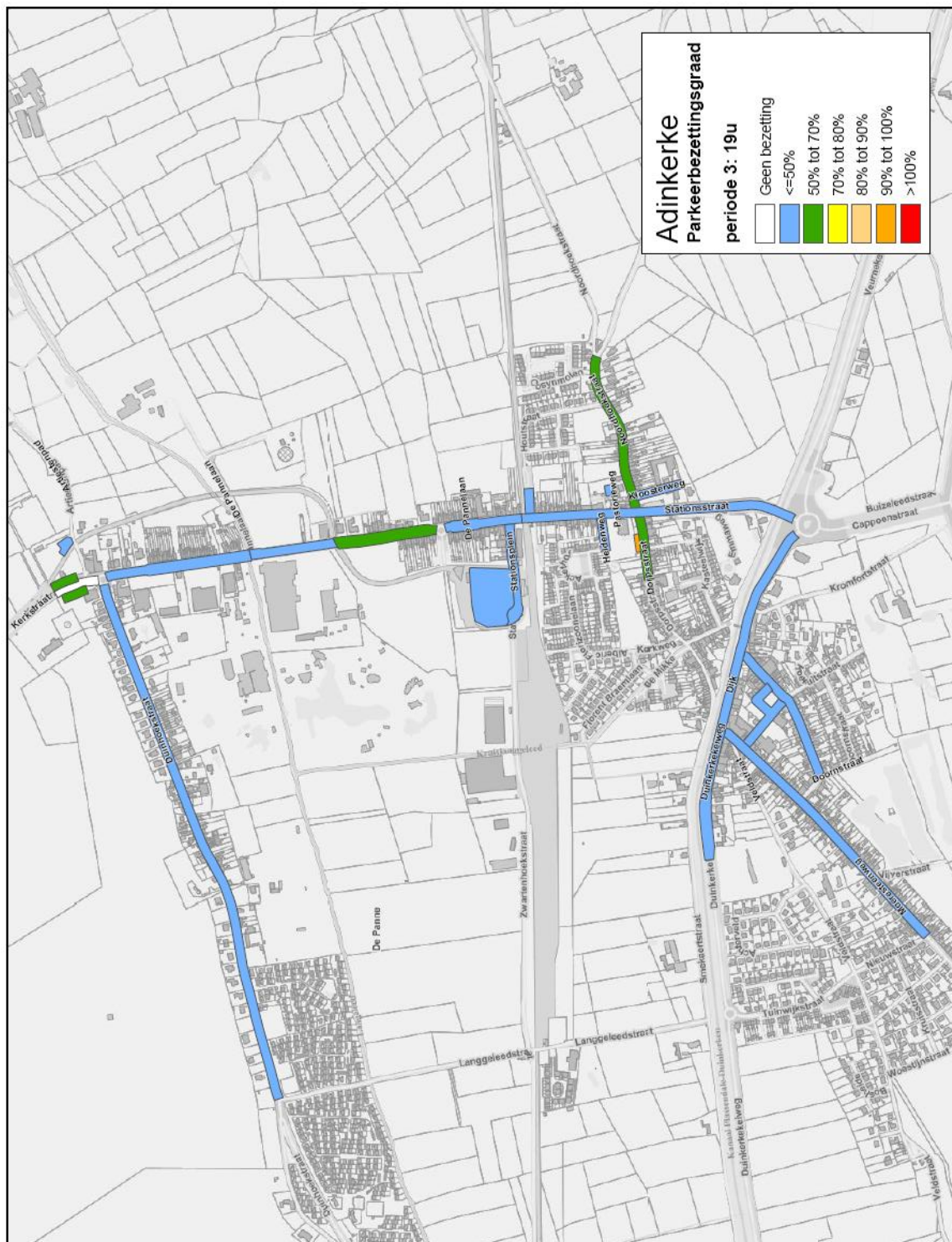




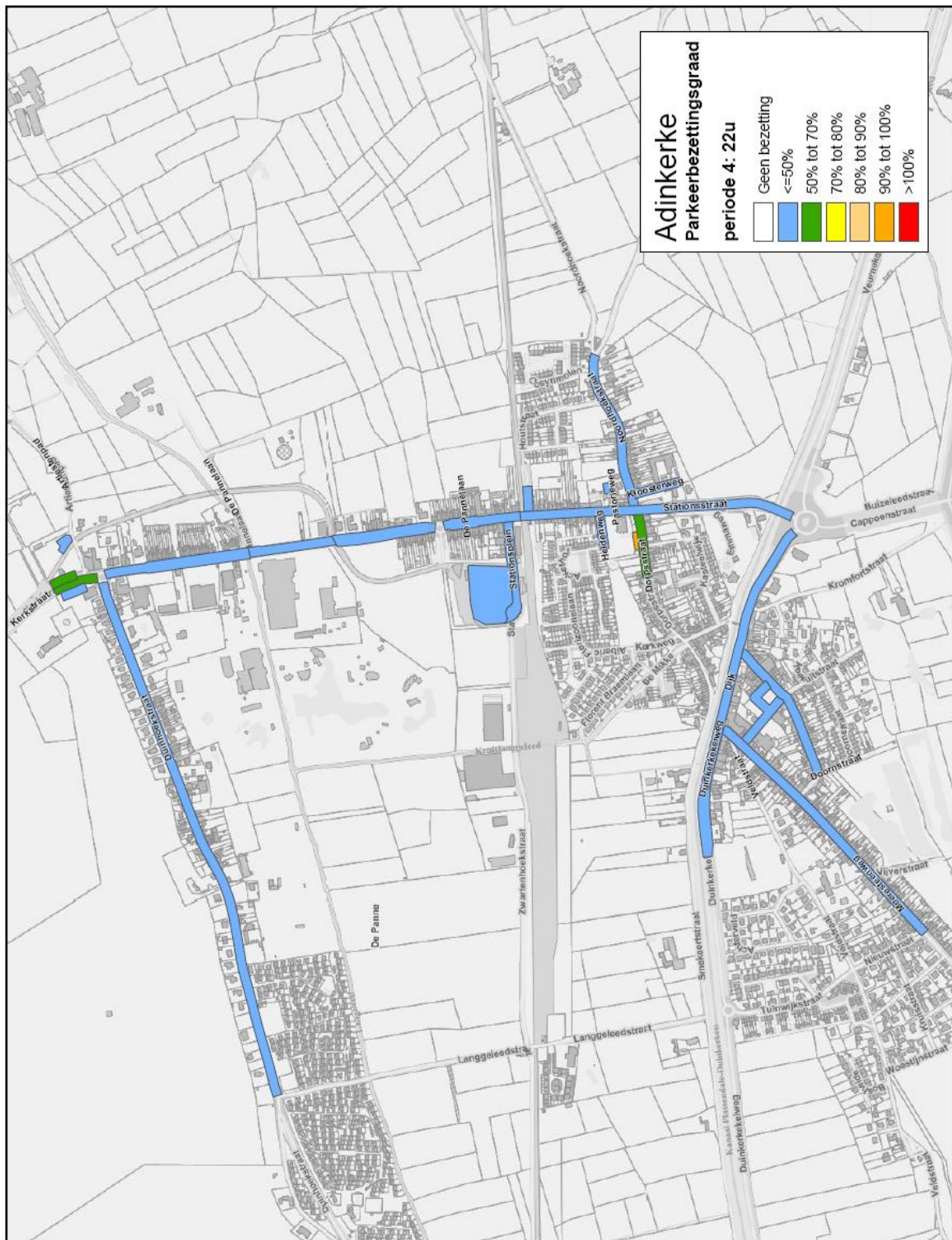


6.5.2 Zondagnamiddag 13/08/2017





6.5.4 Zondagnacht 14/08/2017



7.2 Verslag GBC3 dd 8/6/2018

GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN DE PANNE

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 8 JUNI 2018

Verslaggever: gemeente De Panne en Sweco

Verslag versie 01, 12 juni 2018

Onderwerp:

GBC 1 – Omleidingsweg Adinkerke

GBC 3 - uitwerkingsnota Mobiliteitsplan De Panne

Aard van de GBC-beslissing¹

~~**Eindbeslissing bij consensus**~~

~~**Eindbeslissing zonder consensus**~~

**Werkvergadering zonder
eindbeslissing**

Aanwezigheidslijst

De aanwezigheidslijst wordt toegevoegd in bijlage.

Volmachten

/

Vaststelling van het quorum²

- ☒ De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.
- ☐ De voorzitter stelt vast dat minstens één van de vaste leden niet aanwezig (N) is. De GBC is dus niet rechtsgeldig samengesteld en kan bijgevolg vandaag **niet** tot een besluit komen.

¹ Verwijder wat niet past.

² Vink een van volgende opties aan of verwijder wat niet past.

Verslag van de vergadering

1 Agenda

Volgende agendapunten worden besproken op de GBC:

- Ontwerpplan referentieontwerp oostelijke omleidingsweg: uitgangspunten mobiliteit
- Wijzigingen verkenningsnota ikv. ongunstig advies kwaliteitsauditor
- Uitwerking van de te verdiepen en verbreden thema's

2 Bespreking

2.1 Omleidingsweg Adinkerke

Sweco licht de huidige stand van zaken en het huidige ontwerp van de omleidingsweg toe.

Volgende aandachtspunten worden naar voor geschoven:

- De **brug** die over het water komt, komt hoger te liggen dan normaal want er wordt rekening gehouden met uitzonderlijk vervoer, waardoor een minimale hoogte moet aangehouden worden.
- In het kader van **boscompensatie** wordt opgemerkt dat er nog ruimte moet gezocht worden. De compensatie-oppervlakte bedraagt 2x de huidige oppervlakte. De vraag wordt gesteld of er reeds alternatieven gekend zijn.
- De **bushalte** aan de noordelijke knoop zal verplaatst moeten worden.
- De **bereikbaarheid** van de noordelijke knoop zal nog goed bekeken moeten worden.
- Hoe zal de **bereikbaarheid** van de parking met Plopsaland tot stand worden gebracht? Één van de voorstellen is om te werken met een tunnel. Het is ook niet zeker of dit in het ontwerp past, of in de uitwerking van de parking. Belangrijk aandachtspunt hierbij is dat deze parking de hoofdparking van Plopsaland is, dus er moet wel een veilige looproute worden gerealiseerd. Dit dient verder onderzocht te worden.
- De lichtoversteken zijn reeds verwerkt in de **simulaties**. Alle afslagstroken zijn reeds bepaald qua lengte op basis van de microsimulatie.
- De **N34 ten zuiden van de noordelijke aantakking** zal vaak rustiger worden tegenover de dag van vandaag. De vraag bij de bewoners rijst echter tot waar de parking van Plopsaland zal komen.
- Bij de landeigenaars groeit de bezorgdheid omtrent de **onteigeningen**. In het kader van de nieuwe parking is er echter nog niet bepaald wie deze zal aanleggen. Plopsa zal hier waarschijnlijk wel vragende partij voor zijn. Het departement Omgeving zal het RUP opmaken. De vraag wordt gesteld welke rol zij spelen in het onteigeningsverhaal. Er wordt gevraagd of er een koppeling zal zijn van het onteigeningsplan aan het RUP. Voor de aanleg van de omleidingsweg is dit duidelijk, voor de parking niet. Sofie De Meulenaere zal dit verder bekijken.
- Naar timing toe worden volgende zaken vooropgesteld:
 - In het najaar komt er een GBC voor de projectnota en de project-MER.
- Sweco zal de **wegencategorisering** in het kader van de omleidingsweg aanpassen:
 - Huidig voorstel: N34 volledig lokale weg type III. Het gebeurt namelijk vaak dat bij nieuwe omleidingswegen de oude weg een lokale weg wordt (op gemeentelijk niveau);
 - Op deze weg zal echter bestemmingsverkeer zitten. Een lokale weg type II voor de volledige lengte tussen de op- en afritten van de omleidingsweg zal beter zijn (deze heeft een verbindende functie, en niet enkel erftoegang). Dit is een gevolg van de aanwezigheid van zowel het station als de parkings;
 - De overdracht van eventuele wegen staat los van de categorisering;
 - De zuidelijke aantakking wordt ook voorgesteld als een lokale weg type II;
 - Richting Veurne is de weg (Veurnestraat) nog niet gecategoriseerd. Dit zou normaal een secundaire weg moeten worden. In PRS is hier nog geen uitspraak over gedaan.

- Volgende **snelheden** worden voorgesteld:
 - Voorstel om de afrit van de verbindingsweg in 50km/u aan te leggen. Dit heeft echter andere inrichtingsprincipes tot gevolg. Voorlopig zou deze als zone 70 moeten blijven.
 - De noordelijke knoop: de rijbaan is uitgewerkt als een zone 70 profiel, maar deze heeft een bochtstraal die past bij 50km/u. Hetzelfde geldt voor de aftakking van de afrit komende van Brugge. In het mobiliteitsplan worden de principes verder uitgewerkt.
 - Op de weg geldt een snelheidsregime van 70 km/u, maar deze is visueel versmald. Er is echter voldoende ruimte voorzien voor een bredere rijbaan.
 - Voor De zuidelijke aantakking van de verbindingsweg (voor verkeer komende van Frankrijk) geldt een snelheidsregime van 70km/u vanaf de rotonde tot aan de omleidingsweg.
 - Momenteel is er een **poorteffect** voorzien om de zone 30 aan te duiden. Er wordt echter opgemerkt dat een echte poort tussen 50 en 30 niet gedaan wordt. Het gaat eerder over de inrichting van de weg. De infrastructuur dient aangepast te worden zodat de zone 30 beter gehandhaafd zal worden. In centra gaat dit beter dan in woonwijken.

2.2 *Te verbreden en verdiepen thema's mobiliteitsplan*

2.2.1 SMART-doelstellingen

Volgende opmerkingen worden gemaakt op de SMART-doelstellingen:

- Voor de snelheden mbt het openbaar vervoer is feedback van De Lijn nodig. Deze snelheden hangen echter af van de inrichting van het openbaar domein.
- Naar ongevallen toe werd verwacht dat de ongevallen met fietsers (thv van de Dijk) voornamelijk aan de kruispunten zouden plaatsvinden, maar uit de cijfers blijkt dat de aanrijdingen voornamelijk op het fietspad plaatsvinden.

De SMART-doelstellingen zijn enkel deze waarvoor een meting kan worden uitgevoerd om van te starten.

2.2.2 Thema 1: Impact ruimtelijke ontwikkelingen

Volgende opmerkingen worden gemaakt met betrekking tot de impact van de ruimtelijke ontwikkelingen:

- De impact van het **lokaal bedrijventerrein** op het verkeer zal beperkt zijn:
 - Er wordt rekening gehouden met het bouwverlof, waardoor enkel augustus van toepassing zal zijn;
 - De avondspits van het Plopsa-verkeer zal later vallen dan deze komende van het bedrijventerrein;
 - Het bedrijventerrein zal niet bezet worden door 'klassieke bedrijven', maar er zullen eerder opslagplaatsen van zelfstandigen komen te liggen. Dit heeft een andere verkeersgeneratie tot gevolg;
 - Er werd gerekend met kencijfer KMO: 1 werknemer/m²;
 - Het autoaandeel zal eerder hoger liggen, rekening houdende met de doelgroep. Het is beter om te werken met minimum en maximum waarden.
- **P&R Scenario 1:**
 - Nieuwe tramhalte: De Lijn licht toe met betrekking tot een bijkomende halte op korte afstand van een reeds bestaande halte (halte Plopsa – halte P&R): dit wordt nooit gedaan. Idealiter heb je een tramhalte vlakbij de P&R. Een andere optie is om de bestaande haltes te verschuiven;
 - De tarifiering van de P&R moet afgestemd zijn met tarifiering in De Panne zelf;
 - In het kader van de tarifiering wordt het voorstel gedaan om een deel van het bedrag van het parkeerticket als 'bon' te gebruiken waarmee zaken kunnen geconsumeerd worden in De Panne. Deze optie zal mee opgenomen worden in de uitwerking;
 - Het voorstel wordt gedaan om, in combinatie met kort parkeren toe te laten in De Panne, de P&R enkel voor lang parkeren te gebruiken;

- Het Plopsa-tarief blijft een probleem om een goede tarifiering voor de P&R en voor het parkeerbeleid voor De Panne te kunnen uitwerken. Een creatieve oplossing blijft nodig (parkeerticket gekoppeld aan consumptie of duurbepanking in De Panne, parkeren in De Panne zelf zeer duur maken, doch dan is er de concurrentiepositie van de kustgemeenten onderling).
- **P&R Scenario 2:** wat gebeurt er met de terreinen van de huidige P&R? De Lijn zal hier niet onmiddellijk afstand van doen. Deze zone wordt namelijk ook gebruikt als stelplaats.
- **P&R Scenario 3:** Het parkeerbeleid op grotere schaal uitwerken want er is concurrentie met de deelgemeentes.
- Er wordt nog **participatie** gevoerd met de GR en bevolking tussen deze fase en de beleidsfase.

2.2.3 Thema 2: Verkeerscirculatie, doorstroming en verkeersveiligheid

Volgende opmerkingen worden gemaakt met betrekking tot de verkeerscirculatie, doorstroming en verkeersveiligheid:

- Snelheden: **poorteffecten** hangen samen met parkeerplan. De centroparking kan door middel van andere maatregelen geaccentueerd worden;
- Het **poorteffect** hangt samen met de inrichting van de weg (centrum);
- Algemeen wordt voorgesteld op de **poorten** eruit te halen.
- Bij de aanpassingen van de rijrichtingen wordt opgemerkt dat de rijrichting van de Sloepenlaan net is aangepast.
 - De Sloepenlaan is een goed alternatief voor het niet linksaf slaan in de Zeelaan (wens van De Lijn). Bij vroeger afslaan wordt het verkeer echter door de volledige wijk gestuurd en dat is niet de bedoeling.
 - De bedoeling is om enkel bestemmingsverkeer te hebben in de wijk rondom de Meeuwenlaan.
 - Bijkomend voorstel dient uitgewerkt te worden waarbij de Markt verkeersvrij wordt gemaakt.
- **Links-afslaand verkeer** ter hoogte van het kruispunt van de Nieuwpoortlaan en de Zeelaan is niet wenselijk voor De Lijn. De visie van De Lijn voor de gehele kust bestaat erin om al het **links-afslaand verkeer** te beperken om de wachttijden voor de tram te kunnen beperken. Het linksafslaand verkeer is namelijk niet goed voor de verkeersafwikkeling. Verder is er enkel ter hoogte van het Canadezenplein ruimte om opstelstroken te voorzien.
 - Het voorstel wordt gedaan om de afslagen te bundelen en te regelen met dynamische lichten. Nu zijn er veel meer ad hoc mogelijkheden.
 - Bij geen linksafslaand verkeer krijg je veel rondrijdend verkeer. Dit leidt ertoe dat het linksafslaand verkeer maximaal dient gebundeld te worden. De Lijn vindt het principe van bundelen zeker goed, maar wil meer details kunnen bekijken.
- Sweco stelt voor om het **vrachtverkeer** maximaal langs de Zeelaan te sturen, en zo min mogelijk langs de Meeuwenlaan (beleving van de centrumwinkels).
- **Verhoogde tramhaltes** (voorbeeld Gent) zal nader bekeken worden door De Lijn;
- **Bus 56:** terugkeren vanaf Esplanade zou beter zijn voor reizigers. Dit kan echter niet op korte termijn worden gerealiseerd (reeds goedgekeurd voorstel voor Westhoek), maar kan wel op de Vervoerregioraad worden voorgesteld. De gemeente moet afwegen of ze een halte in tegenrichting aan de Markt wil hebben of niet. Dit zou het voor de reizigers wel veel duidelijker maken.
- Het voorstel wordt gedaan om in de Kerkstraat de richting om te draaien. De 'inkom' van De Panne wordt namelijk het Koningsplein.
- Herinrichting N34: de gemeente De Panne wil zo weinig mogelijk dubbelrichtingsfietspaden in het centrum. Een profiel met twee enkelrichtingsfietspaden zal voorgesteld worden.
- De **N34** staat momenteel niet op de prioriteitenlijst, maar dit kan mogelijk vanuit mobiliteit worden aangegeven.

- Er wordt voorgesteld om te werken met **doorgroeiscenario's** waarbij doelstellingen op korte, middellange en lange termijn kunnen worden gesteld. In een mobiliteitsplan mogen er namelijk ambities worden uitgesproken.
- Er moeten altijd mogelijkheden zijn om snel **handelaars** te kunnen bereiken.
- De **evolutie in vervoerswijzen** zal zo zijn dat je zaken zal moeten combineren. Voor korte boodschappen kunnen andere vervoersmiddelen gebruikt worden dan voor bijvoorbeeld woon-werk verkeer. Dit is een mentaliteitswijziging die zal moeten worden bewerkstelligd, maar daar moeten wel voorbereidingen voor worden getroffen. In dit kader stelt de gemeente De Panne dat de alternatieven voor de wagen eerst reëel moeten zijn alvorens kan gesnoeid worden in het aantal parkeerplaatsen.
- In het kader van de trambedding op de **N34** wordt een derde optie voorgesteld: twee stroken gemengd, en de rest voor fietsers en voetgangers, zonder parkeerplaatsen.

2.2.4 Thema 3: Fietsnetwerk

Volgende opmerkingen worden gemaakt in het kader van fietsnetwerken:

- **Leenfietsen** worden beter ook mee in kaart gebracht.
- Het **Europees project** in verband met deelfietsen aan het station staat terug bij het begin. Het was te duur.
- De gemeente speelt met de idee om deelfietsen te organiseren met **lokale aanbieders**, bijvoorbeeld aan het station.
- Het **Artiestenpad** is een interessante optie om te onderzoeken als fietsverbinding:
 - De moeilijkheid zal hierin bestaan om met ANB een overeenkomst te bekomen aangezien dit natuurgebied is. ANB heeft echter reeds gevraagd om bepaalde zones te herbestemmen als compensatie voor herbevestigd agrarisch gebied (omleidingsweg).
- De **schoolfietsroutekaart** kan nog bijkomend worden opgenomen in de scores van prioriteiten. De gemeente maakt die over aan Sweco.

2.2.5 Thema 4: Parkeerbeleid

Volgende opmerkingen worden gemaakt in het kader van het parkeerbeleid:

- Het parkeerbeleid dient ook op lange termijn uitgewerkt te worden (**doorgroeiscenario's**).
- Het **tekort aan parkeerplaatsen** manifesteert zich enkel in het hoog seizoen.
 - In dit kader wordt de vraag gesteld of de infrastructuur gebouwd moet worden om maar enkele keren per seizoen te gebruiken: Is het niet beter **gedeelte ruimte** te creëren voor andere functies?
 - Een gedeelte ruimte is echter moeilijk voor De Panne, want er is veel natuurgebied en de rest is woongebied.
 - De ambitie van de kust is om te zoeken naar iets dat het volledige jaar door volk trekt.

2.2.6 Thema 5: Goederenvervoer

Volgende opmerkingen worden gemaakt in het kader van het goederenvervoer:

- **Paaltjes** aan het fietspad ter beveiliging zijn niet ideaal.
- **Mobiliteitswijziging:** Andere routes voorzien voor de fietsers.
 - **Idee: Garzebekeveldstraat** 1 richting voor de wagens (in combinatie met fietsers in beide richtingen). De vrachtwagens kunnen ook meegestuurd worden. Deze moeten namelijk deze route ook kunnen nemen in het kader van beleving.
 - De **'fietsveilige route'** is niet zozeer een veilige route, eerder de minst gevaarlijke route.

2.3 *Timing mobiliteitsplan*

In het kader van **participatie** wordt voorgesteld om de mensen die meegewerkt hebben aan de werkgroepen zeker uit te nodigen. Alle scenario's liggen momenteel nog open, en hierop kunnen de bewoners dan input leveren.

Consensus is er om hen in deze fase enkel de stand van zaken door te geven en nog geen concrete toelichting in te plannen. De onderzoeksresultaten kunnen wel al meegegeven worden. Dit kan gebeuren door middel van een korte tekst of presentatie via mail over te maken.

2.4 *Afspraken*

- Sweco past de uitwerkingsnota aan met de gemaakte opmerkingen meegedeeld tijdens de GBC 3 en met deze vooraf overgemaakt via e-mail.
- De aangepaste uitwerkingsnota wordt verspreid onder de leden van de GBC ter nazicht en goedkeuring. Vervolgens zal de Verkenningnota en de Uitwerkingsnota voorgelegd worden op de RMC. Streefdoel is september.
- Sweco maakt een korte presentatie op met de stand van zaken voor de medewerkers aan de denkvondten.
- De Lijn bekijkt het voorstel ter verbetering van de doorstroming op de N34 om de linksafbewegingen te bundelen. Sweco levert input mbt het huidige aantal punten waar vandaag linksaf mogelijk is.
- De Lijn bekijkt het voorstel halte De Panne Centrum om deze toegankelijk in te richten voor zowel tram als bus.
- Gemeente De Panne bekijkt het traject voor bus 56 om een aanpassing door te geven op de vervoerregioraad.

Opmerkingen bij dit verslag

Opmerkingen op het verslag worden aangepast in het verslag.

Bijlagen³

- Aanwezigheidslijst
- Schriftelijke opmerkingen die voor de vergadering ontvangen werden van Sofie De Meulenaere (MOW) en van Koen Vanneste (P-WVL)
- Presentatie GBC 1 – Omleidingsweg Adinkerke
- Presentatie GBC 3 – Mobiliteitsplan De Panne

³ Minstens toe te voegen: schriftelijke opmerkingen die voor de vergadering ontvangen werden.

Aanwezigheidslijst

Aanwezig

AWV West-Vlaanderen	Maya Devriendt	maya.devriendt@mow.vlaanderen.be
Departement MOW	Sofie De Meulenaere	sofie.demeulenaere@mow.vlaanderen.be
De Lijn	Sven Hoverbeke	sven.hoverbeke@delijn.be
De Lijn	Annie Vermeulen	annie.vermeulen@delijn.be
De Panne	Wouter Deruwe	wouter.deruwe@depanne.be
Burgemeester De Panne	Ann Vanheste	ann.vanheste@depanne.be
Sweco Belgium nv	Jonas De Temmerman	jonas.detemmerman@swecobelgium.be
Sweco Belgium nv	Veerle Duportail	veerle.duportail@swecobelgium.be
Sweco Belgium nv	Jeroen Vanhollemeersch	jeroen.vanhollemeersch@swecobelgium.be

Verontschuldigd

P-WVL – Mobiliteit	Koen Vanneste	koen.vanneste@west-vlaanderen.be
PZ Westkust	Jozef Oyen	jozef.oyen@police.belgium.eu

Schriftelijke opmerkingen die voor de vergadering ontvangen werden

Sofie De Meulenaere (MOW)

In voorbereiding van de GBC geef ik graag nu al enkele aandachtspunten mee waar ik aan dacht :

- Die korte stukjes secundaire weg van de omleidingsweg richting Adinkerke zou ik ook lokaal maken.
- Bij de analyse van de ongevallen (3.2.4), misschien de bron nog eens nakijken, maar ik vermoed dat het gaat om een prioriteitsbepaling in plaats van “aantal ongevallen”.
- De bebouwde kom van Adinkerke beperkt zich niet vanaf de Plopsarotonde richting zuiden. Waarin onderscheidt dit deel zich van de rest van Adinkerke ? Onderscheid tussen 50 en 30 km/u vorm geven door een poort alleen lijkt me minder aangewezen/realistisch. Zone 30 betekent een extra hoog verblijfskarakter, gedeelde ruimte, gemengd verkeer, plein, ... (3.4)
- Langs de omleidingsweg worden geen fietspaden voorzien. Er liggen geen fietsbestemmingen langs, alsook gebeurt de doorgaande fietsverbinding Adinkerke - De Panne via de N34 (4.3.2.1).
- Schoolroutes en ongevalgegevens wegen best mee in het bepalen van de prioritering (4.3.2.2).
- Zijn de gegevens van de gemiddelde parkeerduur gedurende het laag of hoogseizoen ? (5.2.1)
- Ik zou ook graag eens volgende overpeinzing meegeven met de GBC (5.3.1):
- Een belangrijke (parkeer)maatregel kan zijn om flexibel en efficiënt gebruik te maken van de ruimte. De nodige seizoensgebonden parkeerruimte buiten het seizoen terug te geven voor de inrichting van een hoogwaardig openbaar domein, natuur, ... (vb waterbekken/buffering, openbare verblijfsruimte, ... buiten seizoen)

Een ander flexibel gebruik zijn parkeerboxen die buiten seizoen dienst doen voor opslag strandcabines.



Hoeveel extra parkeer/ruimtebehoefte is er in het hoogseizoen tov laagseizoen?

Hoeveel ruimte extra kan dit geven in het verblijfsgebied van De Panne/Adinkerke ?

Wie zal dergelijke zoekzones afbakenen ?

Is er voor het parkeerbeleid per deelzone geen andere ambitie te formuleren ? Ik zou verschillende doorgroeiscenario's met verschillende ambities durven formuleren voor de verschillende deelgebieden.

- 5.3.1 is een eerste groeiscenario.
- Wil je dagjestoeristen allemaal tot in het centrum naar de centumparkings blijven brengen? Ook op lange termijn ?
- Voor de centrale verblijfsruimte (zone 2,4,5) bijvoorbeeld : Eerste ambitie, langparkeerders onder de grond brengen.
- Tweede ambitie, als de tijd rijp is: bewonersparkeren en rotatieparkings in de centrale verblijfsruimtes van straat halen voor meer verblijfsruimte. Langparkeerders buiten centrale verblijfsruimte brengen.
- En telkens aangeven over hoeveel ruimte dit zou gaan.
- Voor de woonzones in de Dumontwijk en Zeelaan : Eerste ambitie langparkeerders weren. Tweede ambitie: beperken autobezit, door #openbare parkeerplaatsen te reduceren. Derde

ambitie: alle bewonersparkeren van openbaar domein halen of verplaatsen naar gebundelde ingeklede parkeerlobben om zo elders pleintjes, groene lobben te creëren.
Dus naast herverdeling van het parkeren, ook herlokaliseren.

Koen Vanneste (P-WVL)

Ik heb de uitwerkingsnota even doorgenomen en heb nog volgende bedenkingen:

- In laagseizoen is de afwikkeling van extra verkeer naar de N34 geen probleem. Er zou denk ik ook moeten gekeken worden wat dit in vakantieperiodes betekent vooral in de avondspits. Want uiteindelijk zijn spreken we toch over 13 vakantieweken of 65 werkdagen, waarbij er toch wel interactie is tussen plopsaland-verkeer en verkeer uit het mogelijks te ontwikkelen lokaal bedrijventerrein.
- Bij fietsen dacht ik dat er ook een aanzet zou gegeven worden op welke plaatsen in de gemeente er leenfietsen kunnen komen en hoe dit systeem complementair aan de private fietsverhuur kan ontwikkeld worden.