



Waarheen met de Koninklijke Baan?

Een toekomstvisie voor de N34





Inhoud

1 Voorwoord

2 Inleiding

3 Krachtlijnen van de N34-studie

3.1. Honderd jaar Koninklijke Baan

3.2. Een bereikbare kust

- A. Deelgebied I De Panne - Nieuwpoort
- B. Deelgebied II Nieuwpoort - Oostende
- C. Deelgebied III Oostende - Zeebrugge
- D. Deelgebied IV Zeebrugge - Knokke
- E. Over de deelgebieden heen: de kusttram en de N34

3.3. Een Koninklijke Baan voor de toekomst

- A. N34-inrichtingsconcepten buiten de bebouwde kernen
- B. Toegangspoorten tot de kust
- C. Randparkings: van langsparkeren naar gegroepeerd parkeren
- D. Verduining
- E. De kusttram: beeldbepalend voor de kuststrook
- F. De fiets

3.4. Enkele concrete projecten

- A. De Panne: ontsluiting van Plopsaland
- B. Koksijde: kusttram tot Veurne met 'Ster der Zee' als hoofdhalt
- C. Nieuwpoort-Bad: ontsluiting
- D. Middelkerke: ontsluiting afgestemd op parkeerbeleid
- E. De Haan: herinrichting van de N34

4 Besluit

Jaarlijks leidt de Koninklijke Baan duizenden toeristen naar hun favoriete plekje aan zee. Om deze bestemming te bereiken, maken ze voornamelijk gebruik van de auto. De laatste jaren gebruiken ze echter ook weer meer en meer de kusttram, net zoals vroeger. Keren we terug in de tijd?

Honderd jaar geleden concipieerden koning Leopold II en zijn landschapsarchitecten de Koninklijke Baan als een laan door het duinenlandschap, bestemd voor koetsen en de occasionele automobiel van de welgestelde belle époqueburger. De aanleg van deze historische weg werd aangevat aan het einde van de negentiende eeuw. Vijftig jaar later werd hij uitgebouwd tot een snelweg met twee maal twee rijstroken. Deze uitbouw gebeurde met het oog op de nieuwe, naoorlogse mobiliteit.

Vandaag zijn we vijftig jaar later en is er opnieuw heel wat veranderd. Daarom stellen wij ons de vraag: 'Waarheen met de Koninklijke Baan?' Het autoverkeer is immers zo aanzienlijk toegenomen, dat het op heel wat plaatsen verstikkend werkt. Zowel leefbaarheid als verkeersveiligheid staan onder druk. In de concurrentie met andere toeristische regio's moet de kust echter kiezen voor omgevingskwaliteit. Dit besef is al bij de kustgemeenten doorgedrongen. Elk voor zich ontwikkelen ze reeds een eigen visie op mobiliteit en ontsluiting. Wellicht vormt ook een moderne kusttram een deel van de oplossing?

Honderd jaar na de aanleg vindt de provincie West-Vlaanderen de tijd gekomen voor een nieuw, overkoepelend en toekomstgericht concept voor de Koninklijke Baan. De uitdagingen zijn natuurlijk niet die waar koning Leopold II en zijn medewerkers voor stonden. Het zijn de uitdagingen van de eenentwintigste eeuw, die een antwoord vragen op de sterke verstedelijking, bereikbaarheid, toeristische aantrekkingskracht én duurzame mobiliteit.

Om tot een aanvaardbare en samenhangende oplossing te komen, liet de provincie West-Vlaanderen in het kader van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) een studie

1

Voorwoord

uitvoeren. Die resulteerde in een verkeerskundige visie, ontwikkelingsperspectieven en actiepunten voor de Koninklijke Baan. Deze studie over de N34 gaat uit van de bestaande plannen, verzamelt ideeën die de afgelopen jaren gesuggereerd werden, voegt daar een aantal mogelijkheden aan toe en plaatst het geheel in een consistent kader.

De voorliggende publicatie 'Waarheen met de Koninklijke Baan? Een toekomstvisie voor de N34' vat voor u de kerngedachten uit de studie samen. Het is geen blauwdruk of uitvoeringsplan, maar een visie met mogelijkheden voor de toekomst. Ik ben ervan overtuigd dat beleidsmakers en wegbeheerders er verder invulling aan kunnen geven. Zo zal de Koninklijke Baan opnieuw een bepalende rol spelen in de nieuwe mobiliteit van de komende honderd jaar.



Patrick Van Gheluwe

Gedeputeerde voor mobiliteit, ruimtelijke ordening, toerisme en recreatie



2

Inleiding

Deze publicatie 'Waarheen met de Koninklijke Baan? Een toekomstvisie voor de N34' vat de kerngedachten samen uit de meer technische studie 'Koninklijke Baan – N34. Verkeerskundige visie, ontwikkelingsperspectieven en actiepunten' (eindnota mei 2008). Het studiebureau Vectris maakte deze studie op in samenwerking met Keppler Consulting. Het provinciebestuur van West-Vlaanderen gaf daartoe de opdracht in het kader van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS).

De kern van de publicatie bestaat uit vier delen.

Deel 1 'Honderd jaar Koninklijke Baan' geeft aan waarom het belangrijk is om na te denken over een toekomstvisie voor de Koninklijke Baan.

Het tweede deel 'Een bereikbare kust' behandelt de verkeersplanologische concepten voor de ontsluiting van de kust en de rol die de N34 hierin speelt.

Het derde deel 'Een Koninklijke Baan voor de toekomst' omschrijft de mogelijke inrichting van verschillende wegvakken van de Koninklijke Baan.

Deel 4 'Enkele concrete projecten' belicht meer concrete inrichtingsvoorstellen op korte termijn.

De concepten in deze publicatie zijn als voorstellen bedoeld. Sommige voorstellen werden reeds gerealiseerd op het terrein, de meeste ervan zijn vandaag echter nog een wensbeeld. Een aantal suggesties (zoals in het tweede deel) zijn niet volledig in overeenstemming met de gemeentelijke mobiliteitsplannen of met het PRS. Ze vormen in wezen dan ook een voorzet tot herziening van de beleidsplannen. Veel voorstellen in delen 3 en 4 werden op hoofdlijnen getoetst op hun technische haalbaarheid. De uittekening van de exacte weginrichting blijft uiteraard de opdracht van de wegbeheerders.



3

Krachtlijnen van de N34-studie

3.1. Honderd jaar Koninklijke Baan

Bij de meeste kustbewoners en toeristen is de N34 beter bekend onder de naam 'Koninklijke Baan'. Andere gebruikers noemen deze weg gewoon de 'Kustbaan'. Deze weg loopt immers parallel aan de kustlijn, van Knokke tot De Panne. Hij verbindt de autosnelweg E40 met de kust. Via deze weg is ook elke kustgemeente te bereiken.

De N34 dankt zijn 'koninklijke' naam aan koning Leopold II. Deze Belgische vorst had een voorliefde voor de kust. Zijn ontwerpers en landschapsarchitecten gaven de verbindingsweg door de toen nog uitgestrekte duinen vorm, een weg die de kustdorpen en badplaatsen met elkaar moest verbinden. In het traject was ook plaats voorzien voor de kusttram. Het tramspoor werd in verschillende fasen doorgetrokken langs de hele kust, langs of parallel aan de Koninklijke Baan. De aanleg van de weg ging op het einde van de negentiende eeuw in Knokke van start. In 1933 bereikten de wegenbouwers De Panne.



Aanleg Koninklijke Baan ca. 1900



De tijd staat echter niet stil en de Koninklijke Baan evolueert nog altijd mee.

In de jaren 1950 - 1960 wordt de weg uitgebouwd als expresweg met twee maal twee rijstroken. De Koninklijke Baan krijgt een autosnelwegprofiel. Dit is het antwoord op de nieuwe naoorlogse mobiliteit, uitgaand van de veronderstelling dat elk gezin zich in zijn eigen wagen zal verplaatsen. De aanpassing en de uitbouw van het wegennet in die tijd weerspiegelt zich ook in de Koninklijke Baan.

Het aantal auto's blijft echter toenemen, tot veel meer dan één per gezin. In de jaren 1970 beginnen de files naar de kust zich te manifesteren. De bouw van grotere en snellere wegen blijkt achteraf niet de juiste oplossing te zijn geweest. Naast het probleem van de bereikbaarheid duiken andere problemen op: schadelijke uitlaatgassen, milieuhinder, de eindigheid van fossiele brandstoffen. Nieuwe evoluties doen zich voor. De kustdorpen van

Koninklijke Baan in Wenduine ca. 1920

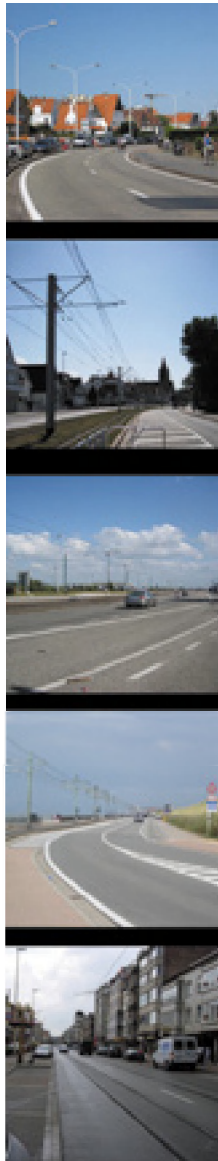
weleer zijn bijna tot één stedelijk gebied samengesmolten. Beleidsmakers erkennen het toerisme als belangrijke economische factor en zorgen voor een degelijk onderbouwd toeristisch beleid. Leefkwaliteit (waar een veilige mobiliteit deel van uitmaakt) wordt belangrijker als onderscheidende factor ten opzichte van andere regio's. Dit geldt niet alleen om toeristen aan te trekken, maar ook voor bedrijven.

Sinds de jaren 1980 worden ideeën gelanceerd voor meer duurzame vervoersmodi, als alternatief voor de automobiliteit. De ontsluiting van de kust wordt ook meer planmatig bekeken. De kusttram krijgt een nieuwe impuls en is niet langer een afgeschreven anachronisme. Ook de Koninklijke Baan, ondertussen eveneens bekend onder het nummer N34, wordt her en der aangepast met belijning, beter beveiligde kruispunten of snelheidsbeperkingen. De eenzijdig autogerichte benadering van de voorbije decennia ruimt stilaan plaats voor een meer geïntegreerde benadering, waarin duurzame verplaatsingen (zoals met de tram of per fiets) hun plaats krijgen.

De laatste jaren beginnen vooruitstrevende kustgemeenten, samen met het Vlaamse Gewest, ook aan een fysieke herinrichting van de N34. Een eenvormige benadering van de Koninklijke Baan, met een wisselend uitzicht over haar 60 kilometer lange traject, dringt zich dan ook op.



*Voetgangers- en fietsersbrug over de N34
in Knokke-Heist*

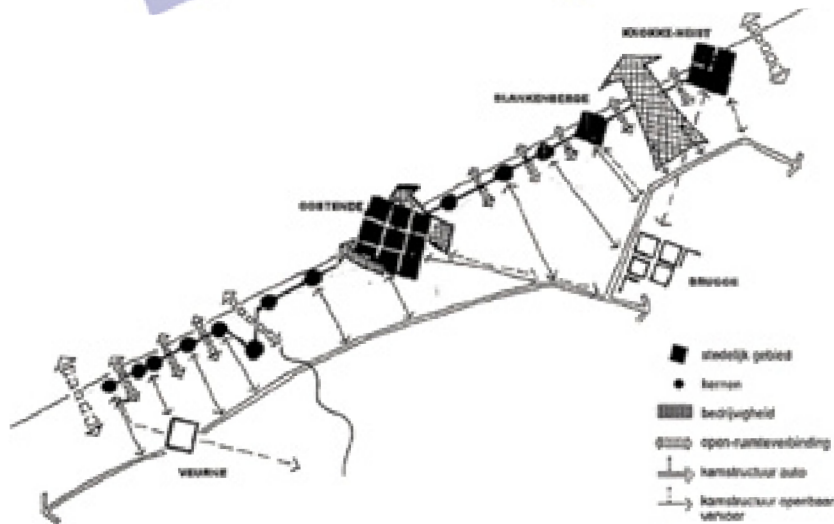
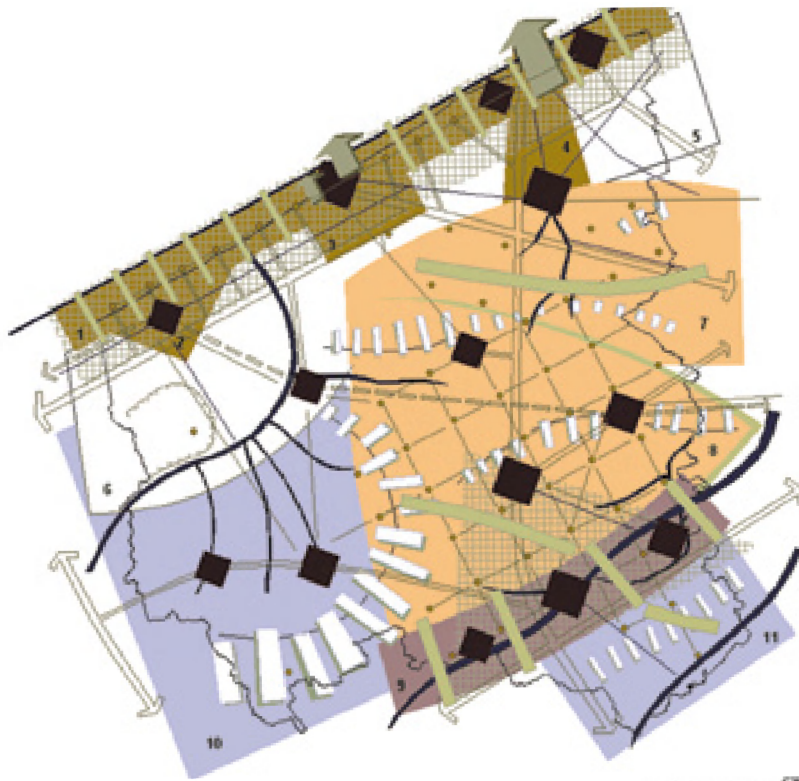


3.2. Een bereikbare kust

De studie 'Koninklijke Baan – N34. Verkeerskundige visie, ontwikkelingsperspectieven en actiepunten' (eindnota mei 2008), waarvan deze publicatie een samenvatting is, bouwt voort op eerdere studies. Ze houdt rekening met de lopende gemeentelijke mobiliteitsplannen en de gemeentelijke structuurplannen. De bepalingen uit het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) omkaderen de studie inhoudelijk.

Verkeersplanologisch stelt zich de uitdaging hoe de kust in de toekomst bereikbaar te houden en welke rol de Koninklijke Baan daarin moet spelen. De nog steeds groeiende automobilititeit, het economische belang van het toerisme en de noodzaak van een kwaliteitsvol kustlandschap zijn daarbij in rekening te brengen factoren. Een modern ontsluitingsconcept voor de kust moet streven naar een verschuiving van automobilititeit naar meer duurzame verplaatsingswijzen. Op die manier wordt ruimte gecreëerd voor verkeersveiligheid, vlot autoverkeer en een kwaliteitsvolle inrichting van de weg. Zo raakt het kusttoerisme ook minder afhankelijk van het toenemende autoverkeer en dichtslibbende toegangswegen. Inzake automobilititeit moet de keuze in eerste instantie naar kwaliteit gaan in plaats van kwantiteit. Alternatieve mogelijkheden verdienen maximale aanmoediging. Wanneer alternatieven voor de auto echter moeilijker haalbaar zijn, moeten toegangscapaciteit, doorstroming en parkeergelegenheid voor wagens kunnen verhogen.

De structuurplannen van de Vlaamse overheid en van de provincie werken sinds enkele jaren met de kamstructuur als ontsluitingsconcept. De autosnelwegen die parallel aan de kust lopen (de E40/A18 en de toekomstige A11 Westkapelle-Dudzele) vormen de rug van een kam. De toegangswegen die verticaal op de kust staan, maken de tanden van deze kam uit. Voor het openbaar vervoer vormt de kusttram de rug van de kam, met de spoorlijnen (die zich naar het binnenland uitstrekken) als tanden.



Boven: PRS West-Vlaanderen, gewenste ruimtelijke structuur
Onder: PRS West-Vlaanderen, Kustruimte

Het systeem van de kamstructuren is afdoende om de verplaatsingen van het binnenland naar de kust te regelen. Hierin speelt de Koninklijke Baan een minder belangrijke rol. Voor verplaatsingen langs de kust, zowel voor de kustbewoners als voor de verblijfs-toeristen, is de N34 wél belangrijk. De studie over de Koninklijke Baan bouwt voor deze verplaatsingen verder op de principes van de kamstructuren. Het uitgangspunt is dat autoverplaatsingen over een langere afstand (bijvoorbeeld van De Panne naar Oostende) via het hoofdwegennetwerk (de autosnelwegen) moeten gebeuren. Een traject tussen twee naburige kernen (tussen Bredene en Blankenberge bijvoorbeeld) kunnen toeristen en bewoners via een secundaire weg afleggen. De Koninklijke Baan is een secundaire weg. Het inbouwen van weerstanden langs de N34 zal de reistijdverhouding tussen de Koninklijke Baan en de autosnelweg aantrekkelijker maken en het alternatief van de autosnelweg stimuleren.

Zowel voor lokale als bovenlokale verplaatsingen moet het openbaar vervoer (de kust-tram, de trein) als waardevol alternatief kunnen functioneren. Voorwaarden hiertoe zijn: snelle en frequente verbindingen, aantrekkelijke en comfortabele voertuigen, verzorgde halte-infrastructuur en een goede prijs-kwaliteitverhouding.



Kusttram ter hoogte van Bredene

De kust biedt evenwel geen eenvormige aanblik. De verschillende deelgebieden waarin de kust onder te verdelen is, hebben elk hun eigen karakteristieken. Dit weerspiegelt zich ook in de mobiliteit. Voor elk van deze deelgebieden werden concepten ontwikkeld. Ze verfijnen de hoofdlijnen uit het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) en geven een wensbeeld voor de wegstructuur weer.

A. Deelgebied I De Panne – Nieuwpoort



De Westkust omvat de badplaatsen De Panne, Sint-Idesbald, Koksijde-Bad, Oostduinkerke-Bad, Nieuwpoort-Bad en de landinwaarts gelegen dorpen Adinkerke, Koksijde, Oostduinkerke en Nieuwpoort. Kenmerkend is dat ze vrij dicht bij elkaar liggen en soms met elkaar vergroeid zijn door tuinwijkachtige bebouwing.

*Deelgebied De Panne – Nieuwpoort
(Vectris)*

Aan de Westkust loopt de E40 - als de rug van een kam - op een korte afstand van de kustlijn. De aansluiting op het hinterland gebeurt via de 'tanden' van de N34, N35, N8, N330 en N355. Voor de verkeerscirculatie binnen dit deelgebied voorziet de studie over de Koninklijke Baan een lus, gevormd door de N34 (de Koninklijke Baan), de N35, de landinwaarts gelegen parallelweg N396 en de N355. Dit betekent dat deze wegen dezelfde functie krijgen en verkeerstechnisch gezien ongeveer ook op dezelfde manier ingericht worden. Tussen Nieuwpoort-Bad en Nieuwpoort kent de studie de Koninklijke Baan het predicaat 'secundaire weg III' toe: bij de inrichting van de weg krijgen het openbaar vervoer en de fiets voorrang, terwijl er enkel lokaal autoverkeer gewenst is. Het is immers de bedoeling dat autoverkeer, bestemd voor of afkomstig van de snelweg, gebruik maakt van de N355.



Voorrang voor openbaar vervoer en fiets

B. Deelgebied II Nieuwpoort – Oostende

In het deelgebied Nieuwpoort - Oostende liggen de badplaatsen wat verder uit elkaar dan aan de Westkust. De parallelle wegen N34 (de Koninklijke Baan) en de N318 landinwaarts liggen in dit deelgebied daarentegen heel dicht bij elkaar. Grote evenwijdige verkeerswegen doorsnijden Middelkerke zelfs drie keer. Even ten oosten van de Internationale luchthaven Oostende - Brugge gaan de N34 en de N318 op in het verstedelijkte gebied van Oostende.

Ook in deze deelruimte fungeert de autosnelweg E40 als aanvoerweg vanuit het binnenland. De tanden N325, N33 en A10 bieden toegang tot de kust. De N34-studie kent de Koninklijke Baan, als secundaire weg III, een belangrijke rol toe voor het openbaar vervoer. Voor de auto krijgt de weg eerder een inrichting in functie van bestemmingsverkeer. De N318 wordt dan de belangrijkste as voor het autoverkeer op bovenlokaal niveau. Op het grondgebied van Oostende verandert de Koninklijke Baan in een stadsboulevard. De geplande stadsontwikkeling ter hoogte van Mariakerke en de Wellingtonrenbaan vereist een aangepaste stedenbouwkundige inrichting van de N34. Verder naar het centrum van de stad Oostende toe gaat de Koninklijke Baan over in de Koningstraat.

Binnen de Oostendse stadskern gebeurt de afwikkeling van het bovenlokale autoverkeer via de Oostendse ringweg R31. Nabij de haven geeft de R31 opnieuw aansluiting op de N34. Daar fungeert de Koninklijke Baan ook als toegangsweg tot de haven, wat leidt tot een concentratie van vrachtverkeer, woon-werkverkeer en toeristisch verkeer. Vanaf Bredene krijgt de Koninklijke Baan opnieuw haar meer traditionele functie.





C. Deelgebied III Oostende – Zeebrugge

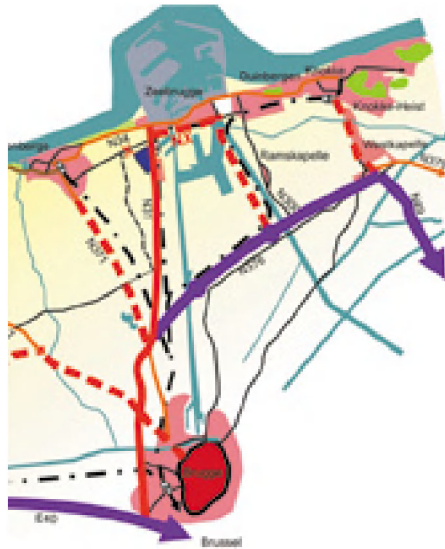


In de richting van de Oostkust ligt de autosnelweg E40/A18 een stuk verder weg van de kust. Het doorgaande verkeer wordt langs de N9, de A10, de N31 Brugge - Zeebrugge en de toekomstige A11 geleid. Deze nieuwe weg zal vanaf Dudzele aansluiting geven op de snelweg naar Antwerpen, ter hoogte van Westkapelle. De A10, de N377, de N307, de N31 en de N371 vormen hier de tanden van de kam.

De bestaande structuur zorgt ervoor dat de Koninklijke Baan in dit deelgebied Oostende - Zeebrugge een belangrijkere rol voor het autoverkeer zal spelen dan bijvoorbeeld aan de Westkust. De N34 loopt er doorheen uitgestrekte onbebouwde duingebieden. Buiten de doortochten biedt deze omgevingsfactor toekomstmogelijkheden, zowel tot 'ontsnippering' van de duinen als tot inrichting van de Koninklijke Baan als een hoogwaardige, conflictvrije secundaire weg categorie I met een richtsnelheid van 70 tot 90 kilometer per uur.

Boven: N34 Zeebrugge - Blankenberge
Boven rechts: Deelgebied
Oostende - Zeebrugge (Vectris)

D. Deelgebied IV Zeebrugge – Knokke



Vanaf Blankenberge verandert de omgeving van de Koninklijke Baan opnieuw. De doortocht neemt weer het karakter aan van een stadsboulevard. Ten oosten van Blankenberge ligt de Koninklijke Baan precies op de overgang tussen duinen en polders. Het is een van de heel zeldzame plaatsen langs de kust waar deze overgang nog zichtbaar is. Landschappelijk is hij dan ook erg waardevol. Ter hoogte van Zeebrugge gaat de N34 onder in een kluwen van wegen in het havengebied. Het mooie laaneffect is daar enkel nog te vinden in de doortocht van Zeebrugge-Dorp. Daar liggen veelbelovende stedenbouwkundige mogelijkheden voor extra veiligheid, reductie van de verkeersruimte, meer pleintjes, groen, voet- en fietspaden, ... Ten oosten van het havengebied krijgt de Koninklijke Baan opnieuw het karakter van een stadsboulevard doorheen Heist, Duinbergen en Knokke. De A11 voert het verkeer uit het binnenland aan. De 'tanden' N31 en N49 brengen het naar de kustlijn.

*Boven: N34 in Knokke-Heist
Boven links: Deelgebied
Oostende – Zeebrugge (Vectris)*



E. Over de deelgebieden heen: de kusttram en de N34

Op het terrein is het duidelijk: het snelwegconcept voor de Koninklijke Baan van Knokke tot De Panne werd al jaren geleden verlaten. Zoals hierboven samengevat, schetst de N34-studie een consistent alternatief, afgestemd op de eigenheid van elk deelgebied en van elke badstad. Veel meer nog dan vroeger zal de Koninklijke Baan in de toekomst dan ook verschillende vormen aannemen.

Via het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) uitte de West-Vlaamse provincieraad nochtans de wens om de eenheid van de Koninklijke Baan, als verbinding van Knokke tot De Panne, in stand te houden. De Koninklijke Baan heeft echter reeds tal van veranderingen ondergaan. Daardoor kan het bewaren van de uniformiteit voortaan nog bijna uitsluitend van het openbaar vervoer komen. Door zijn concept, vormgeving en verbinding moet de kusttram de rode draad vormen, die op uniforme wijze doorloopt van Knokke tot De Panne. Het zoeken naar een rode draad voor de Koninklijke Baan gaat dan op in het bredere streven naar een meer algemene identiteitsstrategie voor de volledige kuststrook. De kusttram, die de Koninklijke Baan gedeeltelijk volgt, heeft door zijn lineaire karakter en infrastructuur immers meer kansen om de beeldkwaliteit van de kuststrook te versterken.

De beleidsplannen van de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn (o.m. het Neptunusplan) geven de operationele en infrastructurele toekomstvisie voor de kusttram weer. Planologisch gezien is het evenwel duidelijk dat een doorgaande tramverbinding langs de kust niet enkel een rode draad kan blijven, maar ook verder uitgebouwd zal moeten worden. Geen enkel ander vervoermiddel is immers in staat om tijdens het zomerseizoen de miljoenen reizigers tussen de badsteden te verplaatsen. Voor het functioneren van het toeristische concept van de kust is een hoogwaardig en modern tramsysteem voortaan onmisbaar.

De kusttramlijn vormt de ruggengraat van de kamstructuur voor het openbaar vervoer van en naar de kust (als spiegelbeeld van de structuur voor auto-ontsluiting). De spoorlijnen vanuit het binnenland vormen de tanden van de kam. Ze geven aansluiting in de stations van Adinkerke, Oostende, Blankenberge, Zeebrugge en Knokke. Dit concept bestaat al jaren, maar zal in de toekomst verder uitgebouwd moeten worden. Verdere capaciteitsuitbreiding van de tramlijn zal een ontdubbeling van de sporen inhouden, wat evenwel niet evident is. Om voor het stedelijke netwerk van de kust een performant openbaar vervoersysteem te verkrijgen, is een kwaliteitsverbetering even noodzakelijk. Een systeem met de vervoerskwaliteit van een metrosysteem, maar met een sterk vernieuwende beeldkwaliteit, moet de buurtspoorweg uit het begin van de twintigste eeuw vervangen. Ten slotte moet de kusttram ook verder kijken dan het huidige traject en de kust zélf. Tussen Oostende en Brugge en tussen Zeebrugge en Brugge bijvoorbeeld liggen potentiële assen voor hoogwaardig openbaar vervoer. Ze kunnen de suburbane woongebieden met zones voor tewerkstelling verbinden.

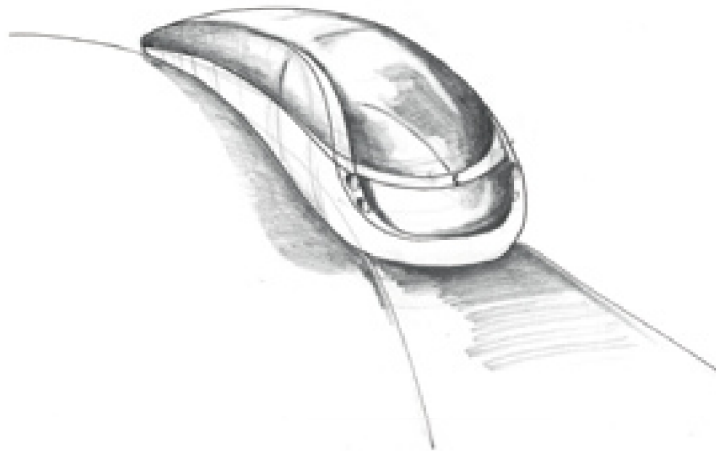
Ook in de toekomst - en misschien zelfs meer dan ooit - zullen de tramsporen, voor het eerst aangelegd door de ingenieurs van Leopold II, verbonden blijven met de Koninklijke Baan.



3.3. Een Koninklijke Baan voor de toekomst

De bereikbaarheid garanderen, de omgevingskwaliteit van de kust verhogen, het toeristische product versterken, de kwaliteit van het autoverkeer verbeteren en het aantal auto's terugschroeven, kiezen voor een duurzame mobiliteit, ... Hoe zijn deze intenties langs de Koninklijke Baan te realiseren?

Dit deel van de N34-studie schuift globale ruimtelijke concepten naar voren, algemene voorstellen van inrichting afgestemd op de verschillende deelgebieden van de kust. Sommige van die voorstellen circuleren al jaren aan de kust. Daarbij worden begrippen als 'verduining' of 'randparkings' niet altijd op een eenduidige manier uitgelegd en kunnen de termen verschillende ladingen dekken. De studie geeft aan wat dergelijke begrippen concreet zouden kunnen betekenen voor de Koninklijke Baan, waar ze toepassing kunnen vinden, wat de voordelen ervan zijn en welke praktische bezwaren de realisatie ervan eventueel in de weg staan.



Een blik op de toekomst...

A. N34-inrichtingsconcepten buiten de bebouwde kernen



Door de jaren heen groeide het inzicht dat de Koninklijke Baan niet op dezelfde manier ingericht moet worden tussen pakweg Wenduine en De Haan als in de doortocht van Blankenberge. Deze eenvormigheid was nochtans de betrachting van de wegenbouwers uit de jaren 1950. Ondanks alle veranderingen van de laatste decennia, is het resultaat van die bedoeling nog op vele plaatsen zichtbaar. Een hogere omgevingskwaliteit betekent evenwel dat het wegprofiel van de Koninklijke Baan in relatie staat tot het omliggende gebied en rekening houdt met de omgevingskenmerken. Voor het gebied buiten de bebouwde kernen (het duinengebied) is er keuze mogelijk tussen twee globale profielen: het asymmetrische profiel en het symmetrische profiel.

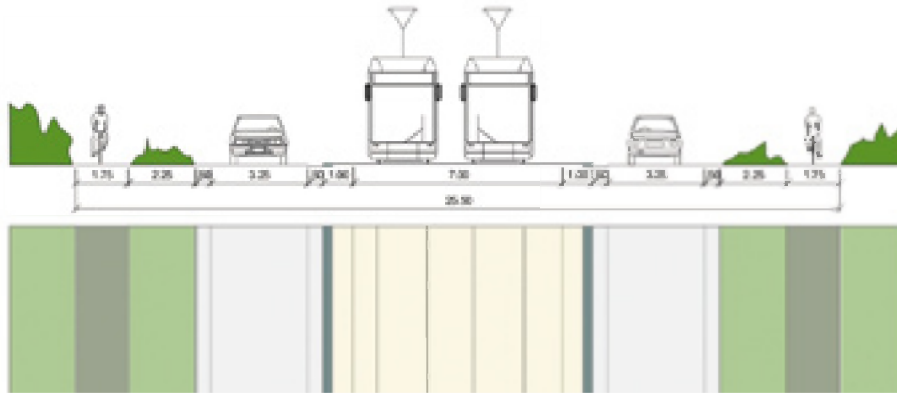


In het asymmetrische profiel bestaat de weg uit twee keer één rijstrook, eventueel aangevuld met een derde afslagstrook aan sommige kruispunten. Daarbij ligt de bedding van de kusttram links of rechts van de weg. Voor de beeldvorming in het landschap is dit een interessant profiel. Kruisingen en oversteekplaatsen liggen echter niet zo gemakkelijk. Vandaar dat dit asymmetrische profiel vooral geschikt is voor het doorkruisen van de duinengebieden buiten de bebouwde kom.

Langs de weg is de aanleg van een dubbelrichtingsfietspad mogelijk. Tussen Oostende en Wenduine kan het dubbelrichtingsfietspad langs de Driftweg (N317) het fietsverkeer opvangen. Daardoor is er op dat traject geen bijkomende ruimte voor fietspaden nodig langs de Koninklijke Baan. Voor zover noodzakelijk kunnen automobilisten hun wagen eventueel parkeren op een parkeerstrook aan één kant van de weg. Parkeren aan de kant van de trambedding is onveilig en onaantrekkelijk.

Asymmetrisch profiel (Vectris)





In het symmetrische profiel bestaat de weg uit één rijstrook in elke richting, met de trambedding in het midden. In tegenstelling tot het asymmetrische profiel is de aanleg van een derde links- of rechtsafslaanke rijstrook op de kruispunten hier met gemak mogelijk. Het symmetrische profiel leent zich ook tot het inbouwen van oversteekplaatsen met rustpunt in de trambedding. Daarom is dit profiel gemakkelijker inpasbaar op wegvakken van de Koninklijke Baan waar meer kruispunten en oversteekplaatsen aanwezig of noodzakelijk zijn, zoals aan de Westkust.

In dit symmetrische profiel is het aanleggen van de fietsvoorzieningen (vrijliggende enkelrichtingsfietspaden) aan beide zijden van de weg noodzakelijk. Waar nodig (in een meer bebouwde omgeving bijvoorbeeld) kan aan elke kant van de weg een parkeerstrook voorzien worden.

De Koninklijke Baan was oorspronkelijk als autosnelweg geconcipeerd. Daarbij was ruimte voorzien voor twee keer twee rijstroken, met pechstroken en een brede middenberm. Daardoor is er nu ruimschoots plaats aanwezig, om varianten van de twee basisprofielen (asymmetrisch of symmetrisch) toe te passen.

Symmetrisch profiel (Vectris)





Het 2x1-profiel van de Koninklijke Baan is nu op heel wat plaatsen met belijning afgebakend. De toepassing van een asymmetrisch of symmetrisch profiel zou dan ook leiden tot een meer gestructureerde en fysieke inkrumping van de wegbedding, die in de jaren 1950 - 1960 voor twee maal twee rijstroken aangelegd werd. De reductie van het brede profiel maakt ruimte vrij voor heel wat plaatselijke aanpassingen. Op de kruispunten is er voldoende ruimte voorhanden voor afslagstroken, die de doorstroming van het autoverkeer en de veiligheid verbeteren. In verstedelijkte of meer geïndustrialiseerde gebieden zal het 2x2-profiel soms wel noodzakelijk blijven. Vrijgekomen ruimte in of aan badplaatsen biedt mogelijkheden tot een betere stedenbouwkundige invulling of (rand)parkeren. Ook de tramlijn kan de vrijgekomen ruimte benutten, bijvoorbeeld voor meer comfort aan de haltes. Er komt eveneens extra ruimte vrij voor bijkomende fietsinfrastructuur, waar die nodig mocht zijn.

De systematische toepassing van een 2x1-profiel op de Koninklijke Baan behoudt ruimschoots voldoende wegcapaciteit voor de verwerking van de verkeersintensiteiten. Momenteel bedragen die 's zomers maximaal 15.000 auto's per dag, met uitzondering van het Zeebrugse havengebied. Dat de capaciteit toereikend is, bewijzen die plaatsen waar belijning het 2x1-profiel reeds aangeeft. Bij elke herinrichting verdient een analyse van de plaatselijke situatie evenwel aanbeveling. Het 2x2-profiel blijft noodzakelijk bij de doortocht van het Zeebrugse en Oostendse havengebied. Daar komen immers heel wat uiteenlopende functies samen op de Koninklijke Baan, zoals lokaal verkeer, bovenlokaal verkeer, vrachtverkeer, woon-werkverkeer, ... Overigens zijn vooral het aantal en de aard van de opeenvolgende kruispunten bepalend voor de wegcapaciteit, eerder dan het aantal rijstroken. Onderzoek van de kruispuntenregeling op kritische plaatsen dringt zich dan ook op.

B. Toegangspoorten tot de kust

Om de kust bereikbaar te houden, wordt de kamstructuur als ontsluitingsconcept gehanteerd. Het hoofdwegensysteem loopt parallel aan de kustlijn. Vanaf dit systeem strekken andere wegen zich als de tanden van een kam naar de kust zelf uit. Vanaf de autosnelweg E40/A18 gaat het meestal om 'primaire' wegen: hun inrichting mikt op een vlotte verkeersdoorstroming en een hoger snelheidsregime. Deze primaire wegen sluiten aan op het ontsluitende netwerk van secundaire wegen langs de kust. Daarvan is de Koninklijke Baan de belangrijkste.

Het knooppunt tussen de primaire wegen en de ontsluitende secundaire wegen speelt een belangrijke rol in de kamstructuur. De inrichting ervan verdient de nodige aandacht. Het is wenselijk dat de knooppunten een zekere uniformiteit, of toch minstens een zekere systematiek vertonen. Zo wordt het verkeerssysteem herkenbaar voor de gebruiker en draagt het bij tot de identiteit van de kust. Aldus is de keuze voor rotondes, om de primaire op de secundaire wegen te laten aansluiten, verdedigbaar. Deze rotondes moeten dan een architecturale invulling krijgen met een sterke beeldwaarde, bijvoorbeeld door de plaatsing van kunstwerken. Op die manier fungeren de rotondes als toegangspoorten tot de kust, of eventueel tot de badplaats.



Rotonde als toegangspoort (Vectris)

Aan of nabij de rotondes is de aanleg van randparkings mogelijk, bij voorkeur met comfortabele overstapmogelijkheden naar andere vervoersmodi (kusttram, bus, fietsverhuur). Zo'n alomvattende overstapplaats heet in Nederland een 'transferium'. In Vlaanderen is 'Park and Ride' (P+R) de gangbare term. De boodschap aan de kustbezoeker is duidelijk: hij is aangekomen aan de kust. Wie het ontsluitende secundaire wegennet of de Koninklijke Baan niet verder met de auto oprijdt, kan de wagen op de randparking achterlaten. Via de P+R kan de kustbezoeker met gemak en op een comfortabele manier overschakelen op een ander vervoermiddel. Een voorbeeld van een P+R is in Oostende te vinden. Toeristen kunnen er hun wagen kwijt op welbepaalde randparkings en kunnen er gratis een fiets huren. In De Panne legt de P+R dan weer de nadruk op het gebruik van de kusttram.

Dit ideaalbeeld is evenwel niet overal integraal toepasbaar. Het moet aangepast worden aan de specifieke omgeving. Op sommige plaatsen is het wel degelijk mogelijk om dergelijke knooppunten op wandelafstand van het strand of van het centrum van een badplaats aan te leggen. Op andere plaatsen zal een bijkomend ritje met de tram of de fiets vereist zijn. Soms zal ook de ruimte ontbreken voor de aanleg van rotondes of grote randparkings nabij het knooppunt van primaire en secundaire wegen. Het is aan de planners om verder uit te maken welke elementen ze op een bepaalde plaats best combineren.



Fietsverhuur aan P+R in Oostende

C. Randparkings: van langsparkeren naar gegroepeerd parkeren

Voor het goed functioneren van de mobiliteit aan de kust zijn de opvang en de verdere geleiding van het autoverkeer, dat via de kamstructuur aangevoerd wordt, van groot belang. De knooppunten met hun bijbehorende faciliteiten moeten de kustbezoeker een eerste mogelijkheid bieden om over te schakelen op andere vervoerswijzen.

Veel automobilisten hebben echter een bestemming die verder ligt. Zij moeten op het ontsluitende netwerk van secundaire wegen gestuurd worden en een parkeerplaats vinden in de buurt van hun bestemming in een bepaalde badplaats of aan het gekozen strand.

De geleiding van het autoverkeer aan de kust is momenteel heel beperkt en hoogstens plaatselijk georganiseerd. De huidige parkeerconcepten langs de Koninklijke Baan zijn bovendien weinig subtiel. In het beste geval bevindt er zich een parkeerstrook langs de weg. Soms zijn er zelfs parkeerstroken te vinden langs beide zijden van het baanvak. In veel gevallen parkeren kusttoeristen hun wagen gewoon in de duinstrook aan de ene of de andere kant van de weg. Het verkeer dat passeert aan 70 of 90 kilometer per uur vormt een gevaar voor strandbezoekers, vaak ouders met huppelende kinderen, beladen met strandspullen, die de Koninklijke Baan willen oversteken. In de centra van de kustgemeenten heerst een grote parkeerdruk en verloopt de handhaving van het parkeerbeleid moeizaam.

Een parkeerbeleid voor de kust mag zich dan ook niet beperken tot de randparkings aan de knooppunten, maar moet het parkeerbeleid voor strandrecreanten en in de badsteden mee in rekening nemen.

Hoe kan een concept voor het parkeerbeleid voor de strandrecreatie er uitzien?



1ste boven: Langsparkeren
2de boven: Wildparkeren
Links onder: Strandrecreatie



Boven: Bestaande toestand
 Midden: Dwarsparkeren (Vectris)
 Onder: Langsparkeren (Vectris)
 Rechts onder: Huidig langsparkeren buiten
 bebouwde kom

Een mogelijke keuze bestaat erin om het langsparkeren aan de Koninklijke Baan buiten de bebouwde kernen uit te sluiten.

Ter compensatie wordt parkeren dan mogelijk gemaakt op specifieke randparkings bij de badplaats of eventueel op strategische locaties tussen twee kernen, ter hoogte van belangrijke oversteekplaatsen of toegangen tot de kustduinen.

Net zoals bij de randparkings aan de knooppunten, is de parkeerfunctie ook hier te combineren met haltes voor het openbaar vervoer, toiletfaciliteiten of vertrekpunten voor fietsroutes.

De parkeerterreinen mogen zich niet beperken tot een strook asfalt met belijning, maar moeten een kwaliteitsvolle architecturale invulling krijgen met integratie in hun omgeving. Daarbij zullen parkings aan de rand van een badplaats met hoogbouw er anders moeten uitzien dan randparkings tussen twee kernen in het midden van de duinen.

De inplanting dient uiteraard ook rekening te houden met de ligging van natuurgebieden en met speciale beschermingsvoorschriften die voortvloeien uit de habitatrichtlijnen of het duinendecreet.



Het vervangen van ongeorganiseerd parkeren langs de Koninklijke Baan door gegroepeerd parkeren biedt heel wat voordelen.

In de eerste plaats biedt het concept meer verkeersveiligheid, zowel voor de parkerende strandrecreant als voor de weggebruiker van de Koninklijke Baan.

Verder kunnen toeristen of recreanten de trambedding op een veilige manier oversteken.

Het opheffen van een parkeerstrook en het vermijden van wildparkeerders in de bermen van het duinengebied dragen ook positief bij tot de landschappelijke beeldkwaliteit en de natuurontwikkeling van de duinen. Wandelaars in de duinen ervaren die betere kwaliteit.

Anderzijds kunnen speciaal daarvoor aangelegde doorgangen de strandgangers beter doorheen de duinen leiden.

Parkeerconcentratie bij de badplaatsen kan ten slotte ook commerciële voordelen bieden.

Voor of na het verblijf op het strand zal de gebruiker van de randparking immers sneller geneigd zijn om de badplaats te bezoeken. Dagjesmensen die ver van de badplaatsen moeten parkeren, zullen dikwijls de moeite niet meer nemen om achteraf nog een kustgemeente aan te doen.



Boven: Verduining
Onder: Verzanding (Vectris)

D. Verduining

Het concept 'verduining' werd reeds in de jaren 1980 gelanceerd, maar kende in de loop der tijden heel wat uiteenlopende interpretaties. Hoe het begrip ook concreet ingevuld werd, de doelstellingen waren altijd dezelfde.

Ondanks de steeds toenemende bebouwingsdruk aan de kust, telt het gebied nog heel wat samenhangende duinstroken. Op veel plaatsen worden ze doorsneden door de zware infrastructuur van de N34. 'Verduining' wil de barrièrewerking van die zware infrastructuur verminderen, de beeldwaarde bij het doorkruisen van de duinen vergroten en een maximaal contrast creëren tussen de bebouwde kernen en de open duinengordel.

Om deze algemene doelstelling te realiseren, bestaat een scala aan mogelijkheden. Ze variëren van vrij beperkte en subtiele maatregelen tot meer spectaculaire acties, zoals het volledig uitbreken van bepaalde wegvakken.

Beperkter van aard zijn de ingrepen die de verkeersruimte zonder actieve functie opheffen. Het gaat hierbij in de eerste plaats om verharde oppervlakken, die nu overschilderd zijn (verdrijvingsvakken). De keuze voor gegroepeerd parkeren laat de opheffing toe van parkeer- of pechstroken op heel wat plaatsen.

Verder kan ook de beperking of zelfs weglating van verticale elementen (zoals hoge verlichtingsmasten) de nagestreefde beeldkwaliteit verbeteren bij het doorkruisen van de duinengordel.

Diverse maatregelen zijn in verschillende combinaties op uiteenlopende locaties toe te passen. Bieden perspectieven aan de Westkust: de complexen van de Schipgatduinen en de Zeebermduinen (Nieuwpoort), de Sint-Laureinsduinen (Westende - Middelkerke) en de duinengordel van het provinciaal domein Raversijde. Ten oosten van Oostende zijn er mogelijkheden in het duinengebied tussen Bredene en De Haan, tussen De Haan en Wenduine, en ter hoogte van de Uitkerkse Polder en de Fonteintjes (Blankenberge en Heist).

De Koninklijke Baan tussen De Haan en Wenduine kan gelden als een voorbeeld van een meer ingrijpende actie ter verduining.

De keuze voor een herstructurering naar een asymmetrisch 2x1-profiel creëert de mogelijkheid om het zeewaarts gelegen wegvak van de Koninklijke Baan volledig op te heffen en het asfalt weer in duinen om te zetten (verzanding). Een deel van de vrijgekomen ruimte is opnieuw te benutten voor gegroepeerd parkeren aan de rand van De Haan, ter hoogte van De Zwarte Kiezel of nabij Wenduine. In De Haan schept de ingreep ook de kans om de Koninklijke Baan opnieuw in te richten als laan in plaats van als verkeersweg. De dubbele barrière van doorgaand eenrichtingsverkeer dat de badplaats nu doorsnijdt, is te reduceren tot één doortocht via de Nieuwe Rijksweg. Deze aanpassing zou het bijzondere karakter van De Haan als badplaats zeker versterken.

Verkeersplanologisch gezien stellen er zich weinig problemen met diverse acties van verduining.

In eerste instantie bepalen immers de kruispunten de capaciteit van een weg, in mindere mate het aantal rijstroken en al zeker niet het profiel op zich. Als de benodigde capaciteit voorhanden is, kan elke onbenutte strook asfalt verzanden.

Het suppresseren van parkeerstroken heeft dan weer alles met parkeerbeleid te maken en niets met capaciteit. Zelfs langs autosnelwegen stellen planologen en wegbeheerders doorlopende pechstroken meer en meer in vraag: (bredere) pechhavens op regelmatige afstanden bieden een alternatief.

Een specifiek technisch probleem bij de verduining van onbenutte verkeersinfrastructuur is zandopstuiving. Door het duin dicht bij de rijstrook te brengen, dreigt vooral 's winters veel meer zandophoping rechtstreeks op de rijweg. Ook trambeddingen kunnen onder dit probleem lijden. Bijzondere oplossingen dringen zich dan ook op, zoals een windvang, lage keermuren, beplanting, ... Op sommige windgevoelige plaatsen zal het misschien noodzakelijk zijn om het duinenzand op enige afstand van de rijweg te houden.



*Boven: Bestaande toestand
Onder: Verzanding [Vectris]*

E. De kusttram: beeldbepalend voor de kuststrook

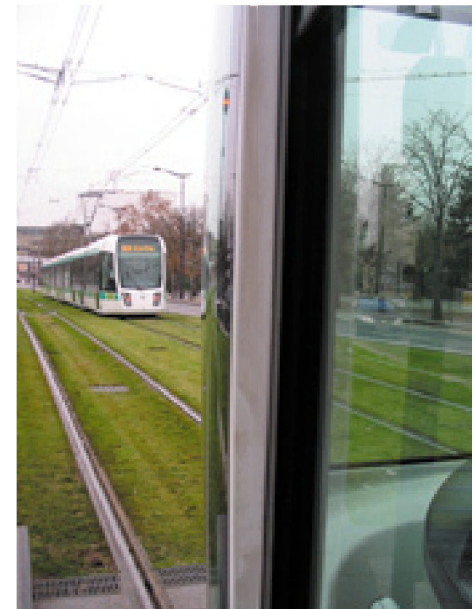


De kusttram, die van Adinkerke tot Knokke rijdt, vormt een structurele drager van de kuststrook. Door de vrij zware infrastructuur die hij nodig heeft, is de tram heel nadrukkelijk in het landschap aanwezig. Doorheen de jaren raakte de eigenlijke weginrichting van de N34 meer en meer afgestemd op de plaatselijke omgeving, met een groeiende variatie in de beeldvorming tot gevolg. Daardoor werd vooral de kusttram het uniforme, verbindende element van de Koninklijke Baan. Omwille van het comfort en het stijgende aantal verplaatsingen zal het kusttramsysteem zijn capaciteit in de toekomst ook moeten uitbreiden. Om al deze redenen is een verhoging van de beeldkwaliteit van de tramlijn en de stellen die erop rijden noodzakelijk.

Hoe is de beeldkwaliteit van de kusttram te versterken? Dit kan door de tram en zijn bijbehorende infrastructuur een duidelijke architecturale en stedenbouwkundige huisstijl mee te geven, die sterk herkenbaar is.

De stijl van de moderne tramstellen in Bordeaux, Strasbourg, Parijs of Lyon helpt de stad mee identificeren. Een gelijkaardige, bijzondere vormgeving kan de identiteit van de kust in de toekomst bepalen. Maar ook een consequente en continue vormgeving voor de beddingen, de perrons, de halte-accommodatie, de elektriciteitsvoorziening, boordstenen, ... zijn belangrijke beeldbepalende elementen. Daarbij is een goede balans na te streven tussen een evenwichtige basisinfrastructuur en gebiedsspecifieke kenmerken.

Een paar voorbeelden. Op een paar uitzonderingen na rijdt de tram grotendeels in zijn eigen bedding. Deze trambedding is met een veelheid aan materialen bedekt. Beperking van het beddingmateriaal tot enkele varianten (afhankelijk van de ligging in een duingebied, poldergebied of een verstedelijkte omgeving) leidt tot een grotere uniformiteit. Hetzelfde principe geldt voor de halte-accommodatie. Gewone haltes in het buitengebied kunnen een eigen, uniforme architectuur vertonen in de huisstijl. Haltes binnen stedelijke kernen of op bijzondere knooppunten kunnen - conform hun omgeving - een specifieke architectuur krijgen, zoals het tramstationnetje in De Haan of het oude wachthuisje Bredene Renbaan.



*Boven: Moderne tramstellen te Parijs
Midden: Oude wachthuisje Bredene Renbaan
Onder: Tramhuis De Haan met eigen huisstijl*



Gebiedsspecifieke kenmerken

F. De fiets

Naast het provinciale functionele fietsroutenetwerk langs de kust zijn er in dit gebied nog tal van recreatieve fietsroutes te vinden. De aanliggende fietspaden langs de Koninklijke Baan vormen directe verbindingen tussen de verschillende kernen. Het verkeersregime in bepaalde zones (70 tot 90 kilometer per uur) maakt het fietsen langs de N34 echter heel verkeersonveilig en uiterst onaangenaam.

Vrijliggende fietspaden langs het duinengebied zijn veiliger en verhogen de beleefingswaarde voor de fietser. Bovendien stimuleert een aangename fietsinfrastructuur de potentiële fietser tot het gebruik van dit milieuvriendelijke en flexibele vervoermiddel. Ook overstapvoorzieningen nabij de randparkings of tramhaltes, zoals beveiligde fietsstallingen (bv. de 'fietskluis') en een aanbod van leenfietsen, kunnen een grote stimulans tot fietsgebruik vormen.

Met veilige verbindingen vanuit de parkeerclusters naar de badplaatsen en kwalitatieve verbindingen vanuit het hinterland kan een duurzaam vervoermiddel als de fiets de parkeerdruk en het seizoensgebonden fileleed bovendien helpen beperken.



Boven: vrijliggend fietspad langs duinengebied (Vectris)

3.4. Enkele concrete projecten

De algemene concepten, die in het vorige hoofdstuk beschreven werden, zijn niet onmiddellijk toepasbaar. Deze ontwerpen zijn wel bruikbaar voor bepaalde gebieden of om een aantal algemene problemen op te lossen, maar niet om specifieke locaties in te richten. Nochtans wordt de Koninklijke Baan voortdurend opnieuw ingericht op specifieke locaties, vandaag in Koksijde, Nieuwpoort en Oostende, morgen in Knokke-Heist of De Haan. Aan elke herinrichting gaat een lang denk- en overlegproces vooraf. Deze processen vinden nu plaats voor de projecten van 2010 - 2015, op locaties waar zich vandaag bijzondere problemen voordoen.

Voor een aantal van die problematische locaties schuift dit deel enkele meer concrete oplossingsvoorstellen naar voren. Deze suggesties zijn gebaseerd op de algemene concepten uit het hoofdstuk 'Een Koninklijke Baan voor de toekomst'. Ze schetsen een beeld van hoe de Koninklijke Baan er op die plaatsen over enkele jaren zou kunnen uitzien, als de algemene concepten toepassing vinden op de actuele mobiliteitsproblemen. Deze projectontwerpen zijn te beschouwen als voorstellen voor de betrokken gemeenten, de ontwerpers en de wegbeheerders.



A. De Panne: Ontsluiting van Plopsaland



Na de overname van het wat verouderde Melipark te Adinkerke in 1999, ontwikkelde Plopsaland zich de afgelopen jaren tot een modern pretpark met een eigen concept. Het park kan bovendien mee genieten van de stabiele groei in de internationale entertainmentsector.

De verdere ontwikkeling van de site in Adinkerke vergt evenwel een duurzame oplossing voor de mobiliteit die het park genereert.

Plopsaland is al heel goed ontsloten via het openbaar vervoer (kusttram en trein), wat eerder uitzonderlijk is voor een pretpark. Voor een groot segment van de bezoekers is dit openbaar vervoer ook reeds de aangewezen mobiliteitskeuze. Een bijkomend aantal beperkte ingrepen kan deze keuze nog bevorderen, zoals de verlenging van het perron, langere treinen, een hogere frequentie van trein en tram, extra promotie, bijkomende restricties voor het autoverkeer, ...

Voor andere marktsegmenten is de auto het enig haalbare vervoermiddel. Daarom is een afstemming van de parkeer capaciteit en de capaciteit van de toevoerwegen op deze bezoekerssegmenten noodzakelijk.

Om aan deze capaciteitsbehoefte tegemoet te komen, voorziet het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) vanaf de autosnelweg E40/A18 een primaire weg, die doorloopt tot aan de ingang van het park. Omwille van de leefbaarheid is een primaire weginrichting doorheen de dorpskern van Adinkerke echter niet te realiseren. Mogelijke omleidingen dreigen heel duur uit te vallen, zowel ruimtelijk als financieel.

Een duurzame oplossing voor een vlotte verkeersafwikkeling zou erin kunnen bestaan om de primaire N34 op verkeersplanologisch vlak te reduceren tot een secundaire weg. Hierdoor zouden de zware infrastructuurvereisten voor de aanleg van een primaire weg in de doortocht van Adinkerke niet langer van toepassing zijn. Hoe dan het (theoretische) verlies aan capaciteit, dat hierdoor ontstaat, opvangen? Een mogelijkheid is het bestemmingsverkeer voor De Panne (aangevoerd door de autosnelweg) zoveel mogelijk af te leiden langs de N8 (afrit Veurne) en de N35. Zo ontstaat meer capaciteit voor het bestemmingsverkeer naar Plopsaland op de secundaire N34 doorheen Adinkerke.

Ook voor de oversteekbewegingen naar de ingang van het pretpark, die zowel de verkeersstroom op de weg als de doorstroming van de tram hinderen, bestaat een mogelijke oplossing. Eliminatie van deze oversteekbewegingen is haalbaar door het bestemmingsverkeer, dat van de autosnelweg komt, af te leiden langs de kanaalweg N39. Een lokale ontsluiting met een hefbrug over het kanaal en een overweg over het in onbruik geraakte spoor kan dit verkeer tot bij het parkeerterrein van Plopsaland brengen. De planning en de kosten voor een hefbrug en een lokale ontsluitingsweg vallen in elk geval heel wat lichter uit dan planning, kosten én ruimtebeslag van een omleidingsweg. Een studie van het Vlaamse Gewest onderzoekt de mogelijkheden voor doorstroming en ontsluiting van De Panne en Adinkerke.

B. Koksijde: Kusttram tot Veurne met 'Ster der Zee' als hoofdhalte



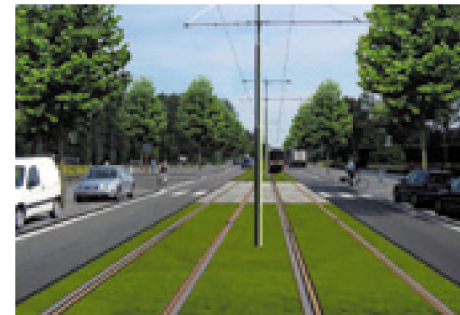
De doortrekking van de kusttramlíjn van Koksijde naar Veurne wordt voorgesteld in het Neptunusplan, dat de toekomstvisie van De Lijn West-Vlaanderen voor de periode 2007 - 2022 weergeeft. Ze vormt een concretisering van het toenemende belang van de kusttram voor de mobiliteit langs de kust. Tegelijk biedt ze heel wat mogelijkheden om het openbare domein in Koksijde te herzien.

Het huidige kruispunt van de Koninklijke Prinslaan met de Koninklijke Baan is heel verkeerstechnisch ingericht. Fietzers en voetgangers steken het kruispunt over doorheen tunnels. Een herinrichting van het kruispunt als volwaardig plein is echter te realiseren. Daarbij kunnen de tramhaltes op de Koninklijke Baan en de Koninklijke Prinslaan gegroepeerd één hoofdhalte 'Ster der Zee' vormen. Nieuw te voorziene perrons op de Koninklijke Baan zouden de oversteekbaarheid van het kruispunt verbeteren. De inrichting van de Koninklijke Prinslaan kan mee opgenomen worden in het pleinconcept, waarbij de trambaan, als een groene as, centraal in een bedding zou komen te liggen. Langs beide zijden van de laan behoort de aanleg van een lokale ontsluitingsweg met

Uittreksel uit GIS-Vlaanderen

parkeergelegenheid tot de mogelijkheden.

De aanplanting van bomen op regelmatige afstand in de parkeervakken zou het groene karakter van de tram-as ondersteunen. De bestaande rotondes zouden bewaard kunnen blijven, zij het dat de trambaan ze doorsnijdt. Ter hoogte van de Molen is een nieuwe tramhalte een plausibele oplossing.



Links: Koninklijke Prinslaan, bestaande toestand

Rechts: De trambaan als groene as (Vectris)

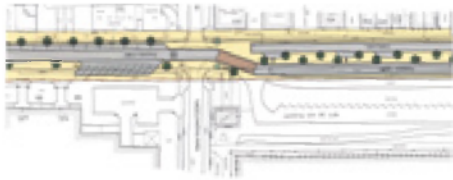
C. Nieuwpoort-Bad: ontsluiting



In Nieuwpoort-Bad werd de Koninklijke Baan in de jaren 1960 ontdebeld, in de Albert I-laan enerzijds en de Elisalaan anderzijds. Recent werd de Albert I-laan heringericht als winkelboulevard, met kleinschalig bestratingsmateriaal. Deze laan blijft verder echter ook nog functioneren als weg voor doorgaand verkeer, wat een moeilijke combinatie is. De inrichting van de Elisalaan voor tweerichtingsverkeer zou de leefbaarheid van de Albert I-laan verbeteren. Overheveling van de verkeersfunctie van de Albert I-laan naar de Elisalaan, zou het profiel van de eerste als winkel-wandelstraat versterken. De ontsluiting van de verschillende appartementsgebouwen gebeurt via de Franslaan, die in twee richtingen functioneert.

Dit aanpassingsvoorstel vormt de Elisalaan om tot een 2x1-rijweg met een centrale middenberm. Die berm zou de oversteekbaarheid van de weg verhogen en de relatie tussen de wijk en het centrum aanhalen. Een bomenrij zou goed aansluiten bij de parkachtige omgeving. Bovendien zorgen de bomen voor voldoende afstand tussen de parkeervak-

Uittreksel uit GIS-Vlaanderen



ken, wat meteen ruimte schept voor een toereikend aantal oversteekplaatsen. Een auto-luwe of zelfs autovrije inrichting vormen mogelijke opties. Waar de duinengordel de weg raakt, zou het dwarsprofiel van de Elisalaan een maximale integratie met het beeld van de duinen moeten nastreven. De Koninklijke Baan (in dit geval de Elisalaan) krijgt hier de categorie van secundaire weg III. Dit betekent dat de weginrichting slechts berekend moet worden op lokaal autoverkeer. Doorgaand autoverkeer langs de Westkust of van/ naar de autosnelweg wordt immers afgeleid via de Kinderlaan (N355).



Links: Ontwerp N34 in Nieuwpoort-Bad
(Studiebureau Plantec 2001)
Rechts: Elisalaan in Nieuwpoort (Vectris)

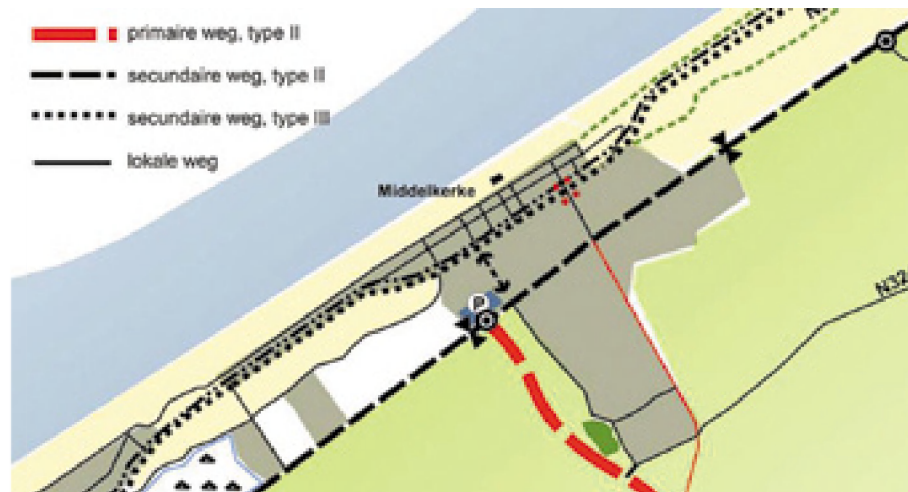
D. Middelkerke: ontsluiting afgestemd op parkeerbeleid



De huidige kern van Middelkerke kent een rastervormige ontsluitingsstructuur. Die wordt gevormd door de Leopoldlaan, Koninginnelaan, Kerkstraat - Spermaliestraat en de Westendelaan. Vooral de centrale as Spermaliestraat - Kerkstraat heeft een belangrijke ontsluitingsfunctie voor de kern. Deze functie komt evenwel in conflict met de vele activiteiten langs de weg, waar zich scholen, winkels en een kerk bevinden. De Spermaliestraat heeft dan weer eerder het karakter van een woonstraat. De voetpaden zijn er heel smal, er zijn geen fietspaden en parkeren gebeurt er op straat.



Uittreksel uit GIS-Vlaanderen



Een ontsluitingsconcept voor Middelkerke hangt onvermijdelijk samen met een degelijk uitgewerkt parkeerbeleid. De ontsluiting via het openbaar vervoer is er immers beperkt tot de kusttram. Het parkeerbeleid moet dan ook een visie ontwikkelen over randparkeren, bezoekersparkeren op de openbare weg, bewonersparkeren, ... Deze onderbouwde parkeervisie vormt de basis voor de ontsluiting van de badstad.

De hoofdontsluiting van Middelkerke kan gebeuren via de landinwaarts gelegen N318 en een nieuwe ontsluitingsweg, parallel met de Spermaliestraat, ten westen van de badstad. Deze nieuwe ontsluitingsweg sluit rechtstreeks aan op een bestaande (verder uitbreidbare) randparking. Het kruispunt tussen de nieuwe ontsluitingsweg en de N318 krijgt een rotonde als inrichting. Deze rotonde doet dienst als knooppunt en toegangspoort. Via de IJzerlaan ontstaat dan een voetgangersverbinding naar het centrum van de gemeente, die ook aansluit op de kusttram. De nieuwe randweg wordt bij voorkeur geselecteerd als verzamelweg op Vlaams niveau, een primaire weg II.

Door de realisatie van de randweg ontstaat de mogelijkheid om de Spermaliestraat en de

IJzerlaan – Heirweg in te richten als lokale woonstraat. Beide wegen zorgen dan voor de interne ontsluiting van het dorp, maar ze vervullen eerder de rol van een langzaamverkeersas. Wegens het smalle gabariet zijn gemengd verkeer en geschrinkt parkeren in de Spermaliestraat wenselijk. De Heirweg - IJzerlaan behoeft geen rechtstreekse aansluiting meer op de N318. Via een middenberm is de N318 ter hoogte van de rotonde in twee bewegingen over te steken.

Een nieuwe ontsluitingsweg ten westen van Middelkerke-Dorp laat een stedenbouwkundige en landschappelijke afwerking van het dorp toe. Daarbij is een voldoende inbuffering van de weg ten opzichte van de bestaande woningen haalbaar. Een verhoging van het maaiveld aan de zijde van Middelkerke kan fungeren als geluidswal. Het bestaande bosje kan geïntegreerd worden in de landschappelijke inpassing van de weg. Langs het nieuwe tracé zijn verticale objecten (zoals verlichtingspalen of bomen) niet wenselijk en zijn nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen uitgesloten.



Links: Spermaliestraat Middelkerke, bestaande toestand

Rechtst: Spermaliestraat Middelkerke volgens studie (Vectris)

E. De Haan: Herinrichting van de N34



De huidige kern van De Haan wordt doorsneden door de verkeersassen van de Koninklijke Baan en de Nieuwe Rijksweg. Een overheveling van de verkeersfunctie van de Koninklijke Baan (het noordelijke, zeewaarts gelegen baanvak) naar de Nieuwe Rijksweg - die in twee richtingen zou gaan functioneren - biedt fascinerende mogelijkheden voor een versterking van het originele karakter van deze badplaats. Voorwaarde is evenwel een herziening van de ontsluiting van de kern van De Haan. In dat geval zou de verkeersdruk op het kruispunt Markt wellicht toenemen.

Het profiel van de Nieuwe Rijksweg tussen Bredene en De Haan enerzijds en tussen De Haan en Wenduine anderzijds biedt mogelijkheid tot de realisatie van een goed gedimensioneerde 2x1-weg, met afslagstroken waar nodig. Er zou een snelheidsregime van 70 tot 90 kilometer per uur gelden. Het gaat om een secundaire weg I, die de stedelijke gebieden van Oostende en

Blankenberge moet verbinden. Gegroepeerd parkeren aan de randen van de kernen en eventueel op strategische plaatsen vervangt het langsparkeren.

De doortocht van De Haan wordt ingericht als een lokale hoofdstraat. De Driftweg - Wenduinsteenweg, die aan de zuidzijde ligt, heeft een lokale ontsluitingsfunctie voor de langsgelegen woningen en campings.



Om de verhoogde druk op de Markt van De Haan te verlichten, kan een tunnel onder het kruispunt van de Stationsstraat en de Nieuwe Rijksweg uitkomst bieden, eventueel gekoppeld aan de bouw van een ondergrondse parkeergarage. Het huidige, lichtengeregelde kruispunt kan de vorm van een stedelijk plein krijgen.

De ontsluiting van De Haan zou vanuit de randen gebeuren. Daartoe worden twee lussen georganiseerd, die tevens de randparkings ontsluiten.

De eerste lus omvat de Nieuwe Rijksweg, Waterkasteellaan en Koninklijke Baan tot aan het kruispunt Zwarte Kiezel. Dit kruispunt krijgt een inrichting met middenberm, om een keerbeweging mogelijk te maken. Deze ingreep organiseert meteen ook de oversteek vanuit de achterliggende campings naar zee. Het verkeer dat vanuit de richting van Vlissegem komt, wordt via de Grotestraat en de Duinenweg afgeleid naar het kruispunt van de Nieuwe Rijksweg met de Waterkasteellaan - Duinenweg. Op dit kruispunt komt een rotonde.

De tweede lus bestaat uit de Koninklijke Baan, de Leopoldlaan en de Nieuwe Rijksweg. De Koninklijke Baan blijft in twee richtingen functioneren en sluit aan op het kruispunt met de Nieuwe Rijksweg, dat ingericht wordt met een rotonde. Beide rotondes fungeren als toegangspoort tot het verblijfsgebied De Haan.

De huidige inrichting van de Koninklijke Baan (het zeewaarts gelegen deel van de doortocht) is sterk overgedimensioneerd en heel verkeerstechnisch. Na het overhevelen van de verkeersfunctie naar de Nieuwe Rijksweg, kan de Koninklijke Baan een nieuwe inrichting krijgen als lokale straat. Een groene invulling ervan sluit aan bij het tuinwijkkarakter van de meeste straten in De Haan. Groene bermen (met mogelijkheid tot parkeren), knotbomen en kleinschalig bestratingsmateriaal vormen de bouwstenen ervan. Het herinrichtingsproces neemt meteen de ontsluiting van het Zeepreventorium mee.



Tuinwijk De Haan

Buiten de bebouwde kom staat niets de opheffing van het noordelijke wegvak van de Koninklijke Baan in de weg. De vrijgekomen ruimte laat enerzijds uitbreiding van het duinengebied toe. Ze kan anderzijds plaatselijk aangewend worden voor gegroepeerd parkeren op strategische locaties.

De keuze voor een tunnel onder het kruispunt van de Nieuwe Rijksweg met de Leopoldlaan creëert de mogelijkheid om de huidige parking als plein in te richten, al dan niet met behoud van de parkeerfunctie. Het is dan ook wenselijk om de bestaande parkachtige inrichting van De Haan, de Concessie, de middenberm en de Rijksweg zo ver mogelijk door te laten lopen, tot op het nieuwaangelegde plein. Zo ontstaat er een verbinding tussen de twee duinengordels die De Haan omzomen.





4

Besluit

Deze publicatie vat de bevindingen samen van de studie 'Koninklijke Baan – N34. Verkeerskundige visie, ontwikkelingsperspectieven en actiepunten'. De provincie West-Vlaanderen liet deze studie uitvoeren, om te komen tot een coherente visie over de ontwikkeling van de Koninklijke Baan voor de eenentwintigste eeuw.

Vertrekkend van een modern ontsluitingsconcept voor de kust reikt de studie ideeën aan hoe de Koninklijke Baan kan evolueren in functie van toekomstige uitdagingen. Meer dan waarschijnlijk zullen mobiliteit, maar ook milieu en natuur aan de kust en de organisatie van toerisme en recreatie de komende decennia grondig wijzigen. Eerder dan de feiten af te wachten en achterna te hollen, wil de provincie West-Vlaanderen erop anticiperen.

De concepten en voorstellen die in de studie en deze samenvattende publicatie naar voren geschoven worden, zijn onder één noemer samen te vatten: een streven naar meer kwaliteit. Dit kwaliteitsstreven geldt voor het landschap langs de Koninklijke Baan, dat zo belangrijk is voor het toerisme. Het geldt evenzeer voor het openbaar vervoer, voor de weggebruikers, voor de veiligheid als voor de natuurontwikkeling. Op sommige plaatsen langs de N34 wordt deze lovenswaardige ambitie al zichtbaar. De provincie wil deze tendens aanmoedigen. De eenheid en de coherentie van de Koninklijke Baan, zoals Leopold II ze voor ogen had, moet daarbij bewaard blijven.

De integrale studie 'Koninklijke Baan – N34. Verkeerskundige visie, ontwikkelingsperspectieven en actiepunten' is te verkrijgen bij het provinciebestuur van West-Vlaanderen, dienst Mobiliteit, Koning Leopold III-laan 41, 8200 Sint-Andries, T 050 40 35 33 of E mobiliteit@west-vlaanderen.be





Opdrachtgever

De deputatie van West-Vlaanderen

Paul Breyne, provinciegouverneur

Jan Durnez, Patrick Van Gheluwe, Dirk De fauw, Marleen Titeca-Decraene, Gunter Pertry,

Bart Naeyaert, gedeputeerden

Hilaire Ost, provinciegriffier

Redactie en coördinatie

Redactie: Evert de Pauw, Sylvie Louagie, An Paepe

Eindredactie en coördinatie: Evert de Pauw

Copywriting: Marc Dejonckheere

Foto's en afbeeldingen: Studiebureau Vectris, Philip Gesquière, An Paepe, Sylvie Louagie, Claude Willaert, Provinciale Bibliotheek, Nationaal Geografisch Instituut -Topografische kaarten provincie West-Vlaanderen, kleur

Grafische vormgeving

Grafische dienst i.s.m. Sylvie Louagie

Deze publicatie is gebaseerd op de studie 'Koninklijke Baan – N34. Verkeerskundige visie, ontwikkelingsperspectieven en actiepunten' door Studiebureau Vectris en Keppler Consulting.

Colofon



Drukwerk

Sparks - Izegem

Depotnummer

D/2008/0248/27

Verantwoordelijke uitgever

Hilaire Ost, provinciegriffier
Koning Leopold III-laan 41
8200 Sint-Andries (Brugge)

Informatie en contactadres

Provincie West-Vlaanderen
Dienst Mobiliteit
Provinciehuis Boeverbos
Koning Leopold III-laan 41
8200 Sint-Andries (Brugge)

T 050 40 35 33

E mobiliteit@west-vlaanderen.be

W www.west-vlaanderen.be/mobiliteit

