

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN
DIERENWELZIJN

EN DE VLAAMSE MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Opstart van de procedure GRUP inzake de verkeersafwikkeling E40-N34 te Adinkerke.

1. INHOUDELIJK

1.1 Situering

De N34 vormt een onderdeel van de kamstructuur die het stedelijk netwerk van de kust ontsluit. Deze kamstructuur bestaat uit de E40 als hoofdweg en uit primaire wegen als 'tanden', die de verschillende badplaatsen ontsluiten. De primaire wegen verzamelen het verkeer naar het hoofdwegennet. De N34 moet deze verzamelende rol verzorgen voor de ontsluiting van De Panne als badplaats en voor Plopsaland als pretpark.

De huidige inrichting van de N34 is echter niet afgestemd op deze rol bij druk toeristisch verkeer zowel afkomstig van de badplaats De Panne als van het pretpark Plopsaland, waardoor knelpunten optreden inzake verkeersafwikkeling. Dit brengt de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en bereikbaarheid van functies het gedrang.

In het recente verleden werden er omtrent de verkeersafwikkeling op de N34 op het grondgebied van De Panne reeds diverse studies uitgevoerd.

- In december 2004 werd in opdracht van De Lijn door Tritel een studie uitgevoerd die resulteerde in maatregelen om de doorstroming van de tram te verbeteren.
- In augustus 2007 werd in opdracht van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken een nieuwe doorstromingsstudie uitgewerkt die als doel had de problematiek van de doorstroming te verruimen en ook oplossingen te zoeken voor het overige gemotoriseerde verkeer (problemen ontsluiting Plopsaland, congestie op de E40, circulatie en parkeren centrumgebied De Panne...). De moeilijke ontsluiting voor het autoverkeer had immers een duidelijke relatie met de doorstromingsproblematiek van de kusttram.
- In 2010 werd door AWW het plan-MER 'omleiding doortocht Adinkerke' opgestart. Voorafgaand aan het plan-MER werd de nota 'conceptnota ruimtelijke visie –vooronderzoek plan-MER' opgemaakt. Het plan-MER werd goedgekeurd door de dienst MER op 14 juni 2012.

Tegelijk wordt gesteld dat de infrastructurele maatregelen pas een structurele oplossing vormen als ook het parkeersysteem van Plopsaland gereorganiseerd wordt. Er werd beslist om samen met de

gemeente De Panne een aparte studie aan te besteden voor het bestuderen van de milieueffecten van de parking.

Begin 2014 werd het plan-MER voor 'het parkeersysteem gekoppeld aan de omleidingsweg' opgestart. De plan-MER werd goedgekeurd door de dienst MER op 23 april 2015.

Omdat de realisatie van een omleidingstracé rond Adinkerke niet verenigbaar is met de huidige bestemmingen op het gewestplan, is de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) noodzakelijk.

1.2 Reeds uitgevoerde maatregelen

Intussen werden al heel wat maatregelen op de E40 en op de N34 uitgewerkt om de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer en de tram in de doortocht van Adinkerke en bij uitbreiding in De Panne te verbeteren.

Het is immers belangrijk om de doorstroming op de N34 te verbeteren omdat de terugslag van de file op heel wat dagen zo ver reikt dat de afritten van de E40 ook vol staan. Op bepaalde dagen staat er zelfs wachtend verkeer op de rechterrijstrook van de E40.

Onderstaande maatregelen werden uitgevoerd door AWW en De Lijn, in samenwerking met nv Plopsaland.

- Er werd een alternatieve bewegwijzering voor Plopsaland ingesteld vanop de afrit Veurne van de E40. Hierbij wordt het verkeer geleid via de N39 naar Plopsaland;
- Het verkeer met bestemming De Panne wordt ook bewegwijzerd via de afrit Veurne van de E40 en zo via de N8 en N35 naar De Panne. Ook het verkeer komende van De Panne naar het hoofdwegennet, E40, wordt via die wegen bewegwijzerd;
- De lengte van de afrit Adinkerke op de E40 werd vergroot zodat de file niet op de rijstroken van de E40 staat;
- Er werden dynamische borden geplaatst langs de E40, die aangestuurd worden, door het verkeerscentrum om te waarschuwen voor file 'voor' de afrit Adinkerke;
- aanpassingen op de N34 ter hoogte van de op- en afritten van de E40 zodat het weven tussen verkeer komende van Frankrijk en verkeer komende van 'Vlaanderen' veiliger kan. De bijkomende rijstrook zorgt ook voor een extra buffer en verkleint de file op de E40.
- Er werd een toeritdosering geïnstalleerd voor de tram bij het binnenkomen van de dorpskern De Panne komende van Koksijde;
- Er werd een geautomatiseerde slagboom met reroutingsysteem geïnstalleerd voor de toeristische avondspits voor het verkeer komende van De Panne. Op die manier hindert dit verkeer niet langer de tram. Dit heeft ook een positief effect op het verkeer dat de parking van Plopsaland verlaat;
- De uitmeldlussen van de tram werden verlegd. De slagbomen aan de inrit van de grote parking zijn daardoor minder lang gesloten;
- De slagbomen t.h.v. de tramoverweg op de N34 werden vervangen door driekleurige lichten. De wachttijden op de N34 zijn op deze locatie verminderd;
- Ter hoogte van de rotonde op de N34 aan de ingang van Plopsaland werd een infobord geplaatst om het ritzen te bevorderen tussen het toeristisch verkeer komende van De Panne en het verkeer dat de parking van Plopsaland verlaat;
- NV Plopsaland voorziet op piekmomenten verkeerbegeleiders die de toestroom van bezoekers kanaliseren;
- Verbeterde signalisatie naar de parkings door NV Plopsaland.

1.3 Verderzetting planningsproces

De plan-MER voor de omleidingsweg van Adinkerke had als doel het afwegen van mogelijke tracés voor een omleidingsweg voor Adinkerke.

De volgende stap in dit dossier is de opmaak van eenRUP voor de omleidingsweg en het voorzien van de hoofdparking.

Eens dit RUP voltooid zal de procedure opgestart worden tot bekomen van de omgevingsvergunning voor (eventueel in eerste instantie delen van) de verbinding. De Vlaamse minister, bevoegd voor openbare werken zal de procedure tot aanbesteding van de werken opstarten zodra voldoende juridische zekerheid is over de omgevingsvergunning.

2. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE BEGROTING VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap. Overeenkomstig artikel 15, §2, 3°, en artikel 6, §5, van het besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 2001 houdende regeling van de begrotingscontrole en -opmaak is het advies van de Inspectie van Financiën respectievelijk het akkoord van de Vlaamse minister van Begroting niet vereist.

3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de lokale besturen.

4. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand of de personeelsbudgetten van de Vlaamse Gemeenschap, zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor het algemeen beleid inzake personeel en organisatieontwikkeling, niet vereist is.

5. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

Het voorstel van beslissing betreft geen reglementair besluit en vereist dan ook geen reguleringssimpactanalyse en geen advies van de Raad van State.

6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar goedkeuring te hechten aan de opstart van de procedure voor een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan inzake de verkeersafwikkeling E40-N34 Adinkerke;
- 2° de Vlaams minister, bevoegd voor omgeving, te gelasten de GRUP-procedure op te starten
- 3° de Vlaams minister bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, openbare werken en vervoer te gelasten om, na afronding van het GRUP-proces, de procedure tot bekomen van de omgevingsvergunning voor (eventueel in eerste instantie delen van) de verbinding op te starten. Van zodra er voldoende juridische zekerheid bestaat over de omgevingsvergunning, worden voorbereidingen getroffen tot opstart van de procedure tot aanbesteding der werken.

Ben WEYTS

Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Joke SCHAUVLIEGE

Vlaams minister van Omgeving,
Natuur en Landbouw