



Mobiliteit in Bredene

Thematische informatiebrochure.

Inhoud/Lay-out : Gemeentelijke informatiedienst, tel.
059/33.91.94, fax 059/33.00.36
e-mail : infodienst@bredene.be



Voorwoord

De Vlaamse Regering heeft op 2 april 1996 gestalte gegeven aan het mobiliteitsconvenant, als nieuw beleidsinstrument, om een geïntegreerd en duurzaam mobiliteitsbeleid te bevorderen. De bedoeling is de verkeersveiligheid te verhogen, de verkeersleefbaarheid te verbeteren en de vervoersvraag te beheersen. Deze doelstellingen kunnen o.a. worden bereikt door :

- meer openbaar vervoer
- Selectieve bereikbaarheid van de auto
- Versterking van de alternatieve vervoersmiddelen

Met deze infobrochure hopen we u meer inzicht te geven in de mobiliteitsplannen van Bredene.

Yannick Wittevrongel
Gemeentesecretaris

Willy Vanhooren
Burgemeester

Inhoud

Deze brochure geeft een korte samenvatting van het mobiliteitsplan.

I. Mobiliteitsplan

- A. Mobiliteitsconvenant
- B. Recente wijzigingen hebben stempel gedrukt op mobiliteitsplan
- C. Hoofdbedoeling

II. De peilers uit het mobiliteitsplan

- A. Bannen van verkeer uit verschillende woonzones
- B. Woongebieden : voetganger staat centraal
- C. Aanvullende fietspaden
- D. Gratis openbaar vervoer voor doelgroepen
- E. Parkeren

Hoe is het mobiliteitsplan tot stand gekomen



I Mobiliteitsplan.

A. Mobiliteitsconvenant

In 1996 heeft Bredene een mobiliteitsconvenant afgesloten met het Vlaams Gewest en de Vlaamse Vervoersmaatschappij. Tot de oprichting van een gemeentelijke begeleidingscommissie inzake het mobiliteitsconvenant werd overgegaan in 1999

Door het afsluiten van deze overeenkomst heeft ons bestuur zich ertoe verbonden een werkinstrument te

creëren, namelijk het mobiliteitsplan. Dit plan, een product van Grontmij N.V. Verschave, Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn, het provinciaal bestuur, het Vlaams Gewest en onze gemeentediensten, heeft als algemeen doel het bevorderen van een duurzame mobiliteit.

In eerste instantie (oriëntatiefase) werden alle bestaande

plannen en studies, relevant voor dit plan, verzameld en de verschillende visies bijeengelegd.

Aan de hand van de typische kenmerken en problemen van Bredene werden vervolgens 3 mogelijke opbouwscenario's uitgewerkt. Daaruit werd door de begeleidingscommissie een keuze gemaakt.

B. Recente wijzigingen hebben stempel gedrukt op het plan

- a. Het schrappen op het gewestplan van het tracé Zeelaan, die de verbinding E40-A10 met de N34 (Koninklijke Baan) moest vormen
- b. Het realiseren van een ontsluitingsweg voor het industriegebied Plassendale (aansluiting vanaf de A10 over voornoemde industriezone tot aan de N9 (Pr. Elisabethlaan)) Voorafgaandelijk aan de opening van deze verbinding, dient de doortocht van de N9 aangepakt, zodat een minimale leefbaarheid van de wijk gegarandeerd wordt
- c. De invulling van de recreatiezone tussen Zandstraat en K. Astridlaan, die een toeristische meerwaarde met zich moet brengen en waarvan de verkeersafwikkeling dient te passen in het gemeentelijk mobiliteitsplan
- d. Het gebied in de omgeving van de Breeweg, oorspronkelijk bestemd voor de aanleg van een randparking, zal worden ingevuld als zone voor gemeenschapsvoorzieningen met bijhorende parkeergelegenheden. Er is immers geen nood aan bijkomende parkeergelegenheid.
- e. Ingevolge de studie "ruimtelijke ontsnippering ten behoeve van het natuurherstel van het middeloud duinengebied D'Heye" is besloten een deel van de Koerslaan en Batterijstraat te ontharden en om nieuwe lokale wegen tussen de rotonde en de Koerslaan en de Zuid-Oostwijk en de Klemskerkestraat aan te leggen.

Verbindingswegen

C. Gekozen scenario

Zoals reeds eerder vermeld werden aan de hand van de typische kenmerken en de mobiliteitsnood van Bredene 3 scenario's uitgewerkt. Uiteindelijk werd gekozen voor een scenario dat alle toeristische verkeer van en naar Bredene via de gewestweg N34 (Koninklijke Baan) wil leiden. Voor de ontsluiting van de diverse wijken werd ook geopteerd om een aantal wegen een duidelijke verbindingsfunctie te geven :

- Wegen ter ontsluiting van de wijken Sas en Dorp : vanaf de N9 (Prinses Elisabethlaan) → Buurtspoorwegstraat en Fritz Vinckelaan (enkel voor de aanpalende woongebieden).
- Wegen ter ontsluiting van de wijken Duinen en Groenendijk → vanaf de N34 (Koninklijke Baan) - Zeelaan, Koerslaan, een nieuwe afrit Breeuweg (sluiten van de afrit Parklaan).
- Andere wegen ter ontsluiting van de wijk Dorp
 - Fritz Vinckelaan en verbinding naar Zeelaan
 - Zandstraat met haar verbinding naar de Zeelaan
 - Afrit Koerslaan-Kapelstraat als de lokale weg naar de parkings K. Astridlaan
 - Sluizenstraat als de lokale weg voor de aanpalende woonzones en de wijk Dorp



Woonzones



Voetgangers



II. De pijlers uit het mobiliteitsplan

A. Verkeer bannen uit woonzones

Een belangrijke pijler van het plan is het **bannen van het toeristisch verkeer uit de verschillende woonzones**. Bestaande toeristische invalswegen, zoals de Sluizen- en Duivenkeetstraat worden als lokale bedieningsweg voor ontsluiting van de aanpalende woonzones en als landelijke weg geselecteerd

Speciale aandacht wordt tevens besteed aan het **behoud van de open ruimtes**, landbouwgronden, natuurgebieden (kuststrook en D'Heye) en de Noord-Ede.

Er is **geen uitbreiding van nieuwe woonzones** voorzien. De bestaande bouwgronden in de nog te verkavelen woonzones worden per jaar beperkt aangesneden.



B. Woongebieden : voetganger staat centraal

De verschillende woongebieden zullen worden ingericht op maat van de **voetganger**: brede stoepen, reduceren snelheid autoverkeer, goede oversteekvoorzieningen.....Ook de inrichting van zone 30, heraanleg van doortochten en hoofdstraten gebeuren in functie van de voetgangersverplaatsingen.

Andere maatregelen zijn het verfraaien van de bestaande tunnels onder de gewestweg N34

In de recreatieve verblijfzone tussen K. Astridlaan en Zandstraat zullen binnenkort door de provincie enkele wandelpaden worden aangelegd. Dit zal het voetgangersverkeer vanuit de campings naar het strand zeker stimuleren.

Fietspaden



Openbaar vervoer



C. Aanvullende fietspaden

Ook de opbouw van een samenhangend fietsroutenetwerk neemt een belangrijke positie in het mobiliteitsplan.

Volgende **aanvullende fietspaden** worden gepland:

- Dubbelrijrichtingsfietspad langs Breeweg en een fietspad langs de toekomstige verbindingsweg Zeelaan-Zandstraat
- Aanleg van een afgescheiden fietspad langs de N9 (Pr. Elisabethlaan)
- Om het fietsverkeer vanuit de woonwijken in Bredene rechtstreeks te verbinden met de ambachtelijke zone en/of naar de industriezone Oostende wordt gedacht aan een fietsbrug over de Noord-Ede.
- Verbinding tussen fietspad Zandstraat en recreatief fietspad naar Oudenburg
- Voorzien van een recreatief wandel-fietspad langs de oude kerkwegel tussen de wijk Dorp en de Zuid-Oostwijk

D. Gratis openbaar vervoer voor doelgroepen

Het huidige beleid, waarbij men het **openbaar vervoer** wil gratis maken voor bepaalde doelgroepen, zal in de toekomst worden doorgetrokken. Tevens wordt verder werk gemaakt van het promoten van het openbaar vervoer in het kader van het bereiken van de toeristische bestemmingen.

Een voorstel tot wijziging van volgende buslijnen wordt geformuleerd:

- Buslijn 766 Oostende-Bredene-De Haan zou in het hoogseizoen via de campings langs de Zandstraat kunnen rijden (bediening noordoostelijke woonzone en de campingzone Zandstraat)
- Bediening van de ambachtelijke zone langs de Brugse Steenweg door de buslijn 770 Oostende-Bredene-Houtave-Brugge
- Wijziging van het traject van de stadsbussen Oostende (lijnen 4 en 9)

Het is wenselijk een bijkomende tramhalte tussen de Groenendijkstraat en de Zeelaan te voorzien.

Parkeren

E. Parkeren

Het **parkeerbeleid** is tevens een belangrijk aandachtspunt.

De bezoekers van strand en duinen parkeren zich hoofdzakelijk langs de gewestweg N34, vaak foutief. De foutief geparkeerde wagens en de parkeerders in de woonstraten moeten gebruik maken van de bestaande parkings langs de Kapelstraat en K. Astridlaan. Door een goede bewegwijzering kunnen een deel van de dagtoeristen afgeleid worden naar deze parkeerterreinen. Zo zal de parkeerdruk in de woonstraten afnemen. Vanaf deze parkings kan men het strand en het winkelcentrum op een veilige manier bereiken.

Er wordt vastgesteld dat op niet toeristische dagen het parkeeraanbod ruim voldoet.

Niettemin worden een aantal kleinere parkings, gekoppeld aan nieuwe functies, voorzien:

- 30 plaatsen in de toekomstige zone voor gemeenschapsvoorzieningen Breeweg, deels om het parkeren van de dagtoeristen in de woonstraten aldaar te beperken
- Tweetal parkeerterreinen met betaalautomaten in de Zandstraat, om de parkeerdruk van het toeristisch verkeer tegen te gaan

Om het zoekverkeer en alle ongemakken, die hiermee gepaard gaan, drastisch te verminderen is een parkeerverwijssysteem gepland. Op de invalswegen wordt via borden duidelijk gemaakt waar de parkeerterreinen zich bevinden.

In het kader van de mobiliteitsbeheersing dient een jaarlijkse evaluatie te gebeuren van:

- De effecten van alle maatregelen op de mobiliteit
- Welke bijstellingen dringen zich op in het mobiliteitsplan
- Welke nieuwe maatregelen moeten worden overwogen.

Door een goede communicatie tussen ons bestuur en de bevolking in Bredene wordt de vinger permanent aan de pols gehouden en worden evoluties en/of problemen, die verband houden met mobiliteit en leefbaarheid, aangekaart

Kortom, aan mobiliteit dient voortdurend gewerkt. We leven immers in een maatschappij, die in een supersnel tempo beweegt en evolueert.



Colofon

Deze brochure is een uitgave in de reeks thematische informatiebrochures van het gemeentebestuur Bredene.

Concept/Lay-out :

gemeentelijke informatiedienst

Verantwoordelijke uitgever :

College van burgemeester en schepenen, p/a
Willy Vanhooren, burgemeester, Centrumplein
1 - 8450 Bredene.

Bezoek onze website :

www.bredene.be