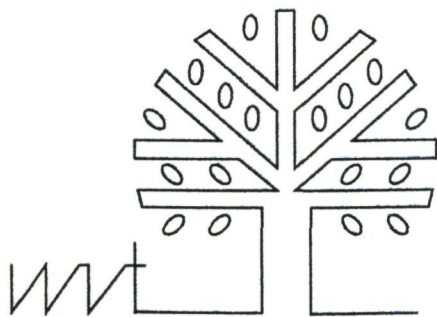


# Ontwerp van traject voor de kustfietsroute

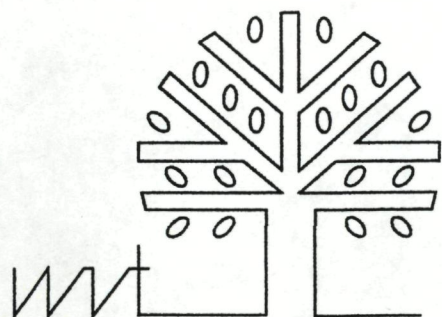
Een oriënterend onderzoek naar het meest geschikte parcours voor de uitbouw van een toeristisch-recreatieve fietsverbinding tussen De Panne en Knokke-Heist in het kader van het Kustactieplan 2000-2004.



West-Vlaamse Vereniging voor de Vrije Tijd vzw  
Provinciaal instituut voor recreatie, landschapszorg en natuurbehoud

# Ontwerp van traject voor de kustfietsroute

Een oriënterend onderzoek naar het meest geschikte parcours voor de uitbouw van een toeristisch-recreatieve fietsverbinding tussen De Panne en Knokke-Heist in het kader van het Kustactieplan 2000-2004.



West-Vlaamse Vereniging voor de Vrije Tijd vzw  
Provinciaal instituut voor recreatie, landschapszorg en natuurbehoud



## INHOUD

<b>INHOUDSTAFEL</b>	1
<b>WOORD VOORAF</b>	3
<b>1. INLEIDING</b>	4
1.1. Opdracht	
1.2. Fasering	
<b>2. METHODIEK</b>	5
2.1. Algemene uitgangspunten en selectiecriteria	5
2.2. Werkwijze	6
2.3. Terminologie	7
<b>3. MOGELIJKHEDEN EN BEPERKINGEN</b>	8
3.1. Het wegennet van de kust	8
3.2. De natuurgebieden	8
3.3. De havens	9
3.4. Beperkingen en randvoorwaarden	9
<b>4. VOORONTWERP</b>	10
4.1. Toelichting	10
4.2. Knelpunten en oplossingen	
<b>5. ONTWERP</b>	15
5.1. Toelichting	15
5.2. Relatie met het openbaar vervoer	15
5.3. Relatie met utilitair fietsnetwerk	15
5.4. Relatie met recreatief fietsnetwerk	16
5.5. Inrichtingscriteria	17
5.6. Bewegwijzering	17
<b>6. HAALBAARHEID</b>	18
6.1. Zwakten en sterkten	18
6.2. Realisatie en stappenplan	18
6.3. Kostenraming	19
6.4. Financiering	20
<b>7. BESLUIT</b>	21
<b>LITERATUUR</b>	22
<b>LIJST MET NUTTIGE ADRESSEN</b>	23

## **BIJLAGE 1: TABELLEN**

Tabel 1: Kustfietsroute, voorontwerp

Beschrijving (straatnaam, huidig wegprofiel en knelpunten.)

Tabel 2: Kustfietsroute, ontwerp

Beschrijving, huidige uitrusting en stappenplan van realisatie (Tussen 2000 en 2002 en tussen 2002 en 2004)

Tabel 3: Kustfietsroute, ontwerp en kostenraming

## **BIJLAGE 2: FOTOREPORTAGE (toestand mei 2000)**

### **KAARTEN**

Kaartbundel 1: Kustfietsroute. Voorontwerp

Kaartbundel 2: Kustfietsroute. Ontwerp.

Kaartbundel 3: Kustfietsroute. Bezienswaardigheden

Kaartbundel 4: Kustfietsroute. Actuele uitrustingspatroon

Kaartbundel 5: Kustfietsroute. Relatie met het utilitair fietsnetwerk

Kaartbundel 6: Kustfietsroute. Aansluiting op de bestaande provinciale fietsroutes en de LF1-Noordzeeroute/Vlaanderenroute.



## WOORD VOORAF

Door de Vlaamse Regering werd in het tweede Kustactieplan de uitbouw van een toeristisch-recreatieve fietsroute tussen De Panne en Knokke-Heist voorgesteld. Deze *Kustfietsroute* beoogt een veilige en aantrekkelijke fietsverbinding tussen de badplaatsen tot stand te brengen langs geselecteerde wegen.

Als paraprovinciale instelling met specifieke opdracht inzake openluchtrecreatie en zinvolle vrijetijdsbesteding werd de West-Vlaamse Vereniging voor Vrije Tijd (WVT vzw) door Toerisme Vlaanderen met de opdracht belast.

Voorliggend rapport vormt de neerslag van de onderzoeksresultaten. Het onderzoek liep over een periode van 6 maanden tussen 1 januari en 30 juni 2000.

Voor dit oriënterend onderzoek werd geopteerd voor een intens overleg tussen de diverse betrokkenen. Dit impliceerde de creatie van verschillende werkgroepen met een plenaire vergadering, een stuurgroep en technische werkgroepen.

De studie werd intens begeleid door een stuurgroep bestaande uit J.Vanpraet (Kabinet van de Minister van Werkgelegenheid en Toerisme), L.Gobin en S.Vanderbist (Toerisme Vlaanderen), P.Geldhof en J.Termote (WVT). Deze laatste stond ook in voor de rapportering van de onderzoeksresultaten. De kaartenbundel werd verzorgd door L.Van Acker.

Voor de technische werkgroepen konden we naast de Technische Diensten, de Toeristische Diensten en de Politiediensten van de betrokken steden en gemeenten rekenen op de medewerking van R. Maenhout en L.Vermeersch (AWZ Afdeling Waterwegen Kust), J.L.Herrier, G.Fierens, G.Vileyn (Aminal Afdeling Natuur), L.Ghyoot en L.Van Eenoo (Afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen), W.Devadder, K.Joye en J.Vandaele en J.Van Oostveldt (Arohm, Afdeling Stedenbouwkundige vergunningen), M.Strobbe (Arohm, Afdeling Monumenten en Landschappen), F.Debeil (Vlaamse Landmaatschappij) en E.De Pauw (Provinciale Planologische Dienst - Mobiliteitscel). Voor het onderzoek naar de relatie met het openbaar vervoer was het contact met de Lijn en met name met directeur Y.Belliaert (De Lijn, West-Vlaanderen) bijzonder nuttig.

Brugge, 30 juni 2000  
Jan Durnez  
Gedeputeerde  
Voorzitter WVT

## 1. INLEIDING

### 1.1. Opdracht

Het ontwerpen van een traject voor de uitbouw van de Kustfietsroute omvat volgens de opdrachtgever Toerisme Vlaanderen de volgende punten:

- het selecteren van het meest aangewezen wegparcours uitgaande van bestaande en eventueel nieuw aan te leggen paden en wegen, rekening houdend met de verkeersveiligheid van de gebruikers, de algemene attractiviteit en de bezienswaardigheden langsheen het parcours.
- het toetsen van het voorgestelde ontwerp op zijn juridisch-administratieve, politieke en financiële haalbaarheid en in functie hiervan het formuleren van alternatieven voor secties met probleemindicaties.
- het inventariseren van de kritische succesfactoren op basis van een knelpuntenanalyse.

### 1.2. Fasering

Het ontwerpen van het routetraject gebeurde in nauw overleg met de bestuurs- en administratieve overheden. Daarbij werd de volgende fasering aangehouden:

- het informeren en consulteren van de bestuurs- en administratieve overheden: januari 2000
- het opmaken van een voorontwerp van routetraject: februari - maart 2000
- het verfijnen van dit voorontwerp tot een definitief ontwerp in samenspraak met de bestuurlijke en administratieve overheden: april - mei 2000
- het beschrijven van het ontwerp van routetraject (straatnaam, wegprofiel en -uitrusting, verkeersdruk, knelpunten, oplossingen en alternatieven): mei - juni 2000.



## 2. METHODIEK

### 2.1. Algemene principes voor de traject- en de wegkeuze.

#### 2.1.1. De trajectkeuze

Voor het vaststellen van een geschikt traject voor de Kustfietsroute werd uitgegaan van de volgende algemene principes:

- Het routetraject vormt een *doorgaande verbinding*, lateraal aan de kust, tussen de kustgemeenten De Panne en Knokke-Heist. De route is niet lusvormig en heen- en terugroute vallen samen. De route bedraagt maximaal 100 km.
- De route dient hierbij vlot aan te sluiten op de bestaande of geplande fietsroutes van de buurlanden Frankrijk en Nederland, dit met de bedoeling het *grensoverschrijdend toeristisch-recreatief fietsverkeer* op elkaar af te stemmen. Voor Nederland loopt reeds een fietspad tot aan de Internationale Dijk bij Cadzand, waardoor meteen het eindpunt van de route bepaald is. De Franse fietsroutes zijn nog in ontwerp.
- Het routetraject maakt in de regel *gebruik van bestaande wegen en paden*. Bij wijze van uitzondering worden nieuw aan te leggen wegsecties voorgesteld.
- Het routetraject is *georiënteerd op de kust* en niet op het aansluitende polderland. De badplaatsen zijn structuurbepalend ten aanzien van het routetraject. Een strikte norm inzake afstand van de route ten opzichte van de kustlijn wordt niet gehanteerd.
- Het routetraject wordt in functie van een maximaal toeristisch-recreatief rendement opgevat vanuit het *kamstructuur-concept* met een parallel aan de kust verlopende hoofdas waarop diverse zijarmen kunnen aansluiten.
- De kustfietsroute moet niet alleen *verkeerstechnisch* maar eveneens *sociaal een veilige fietsroute* te zijn.

#### 2.1.2. De criteria voor de wegkeuze

Voor het ontwerpen van het traject werden de volgende criteria ten aanzien van de wegkeuze gehanteerd:

- *Verkeersveiligheid*: de weg biedt onmiddellijk of mits aanpassingswerken maximale garanties inzake de veiligheid van de zwakke fietser.
- *Attractiviteit*: de weg dient voldoende aantrekkelijke landschapselementen te bevatten. Hierbij wordt landschap ruim opgevat en komt ook de geürbaniseerde ruimte in aanmerking. Over het gehele traject komen de drie kenmerkende landschapstypes van de kust aan bod, namelijk zee/strand, duin en polder.
- *Bezienswaardigheden*: er wordt rekening gehouden met het voorkomen van bezienswaardigheden en bezoekobjecten (bezoekerscentra, musea...).
- *Voldoende verblijfsmogelijkheden*: de ontwikkeling van de route tot toeristisch-recreatief product maakt de aanwezigheid van verblijfsvoorzieningen langsheen het traject wenselijk.
- *Aansluiting op het openbaar vervoer*: de route dient aan te sluiten op het openbaar vervoersnet. Bijzondere aandacht werd besteed aan de combinatie fiets en tram.

### 2.2. Werkwijze

Voor het ontwerpen van de *Kustfietsroute* is geopteerd voor een *overlegstructuur*, waarin alle belanghebbende partners werden betrokken. Het zijn de Vlaamse Gemeenschap, de Provincie West-Vlaanderen, de kustgemeenten en de diverse vergunningsverlenende instanties.

De eigenlijke structuur bestond uit een plenaire vergadering, een stuurgroep en technische commissies.

Alle betrokkenen werden samengebracht in de *plenaire vergadering*, die plaatsgreep aan de start (10 januari 2000) en bij het afsluiten van de studie (3 juli 2000).

De *begeleidingscommissie* of *stuurgroep* stuurde de studie vooral inhoudelijk en conceptueel. Hierin zetelden deskundigen uit de sector verkeer en toerisme. Deze stuurgroep kwam samen op 10 januari, 24 januari, 12 april, 5 juni 2000.



De *technische werkgroepen* hielpen het traject mede bepalen. Hierin hadden vertegenwoordigers van de kustgemeenten, de wegbeheerders en de vergunningverlenende instanties zitting. Er werden vier werkgroepen opgericht voor de volgende secties:

- Sectie De Panne-Nieuwpoort (De Panne, Koksijde, Nieuwpoort)
- Sectie Nieuwpoort-Oostende (Nieuwpoort, Middelkerke, Oostende)
- Sectie Oostende-Blankenberge (Oostende, Bredene, De Haan, Blankenberge)
- Sectie Blankenberge-Knokke-Heist (Blankenberge, Brugge, Knokke-Heist)

Na overleg met de plenaire vergadering werd de timing voor de technische werkgroepen uitgewerkt. Deze grepen plaats in de loop van de maanden februari en maart telkens op een maandag om 10u. Concreet waren dit de volgende data:

- 14 februari 2000 voor de sectie De Panne, Koksijde, Nieuwpoort (vergadering te Koksijde)
- 21 februari 2000 voor de sectie Nieuwpoort, Middelkerke, Oostende (vergadering te Middelkerke)
- 28 februari 2000 voor de sectie Oostende, Bredene, De Haan, Blankenberge (vergadering te Bredene)
- 13 maart 2000 voor de sectie Blankenberge, Zeebrugge, Knokke-Heist (vergadering te Blankenberge)

De werkwijze verliep als volgt. In de technische werkgroepen werd een eerste voorstel van de Kustfietsroute voor de betreffende secties opgesteld. Deze ontwerpen werden vervolgens door de stuurgroep 'geprofileerd' en aan de vergunningsverlenende instanties voorgelegd. In de laatste fase werd dit voorontwerp op 3 juli 2000 terug aan de Plenaire vergadering voorgelegd en aangepast aan de op- en aanmerkingen.

### 2.3. Terminologie

Voor een goede communicatie is een duidelijke definitie van de wegen en van de verschillende types van fietsvoorziening noodzakelijk.

#### 2.3.1. Het wegenet

De openbare wegen worden in twee categorieën onderverdeeld, namelijk in hoofdwegen en kleine wegen. De hoofdwegen bestaan uit de zogenaamde grote wegen: dit zijn de gewestwegen, de provinciewegen en de autosnelwegen. Bij de kleine wegen wordt onderscheid gemaakt tussen gemeentewegen en buurtwegen, dit al naar gelang ze in een bebouwde of een niet bebouwde kom liggen.

In functie van het recreatieve fietsverkeer is de buurtweg zonder opdeling in rijvakken en bestemd voor de aanwonenden, de recreatieve weg bij uitstek. Hier vormt de vermenging van het verkeer geen specifiek probleem naar de veiligheid toe. Ze behoeven nauwelijks enige aanpassing.

De meeste wegen maken echter deel uit van het parallelle wegenet en de talrijke dwarsverbindingen, die de kuststrook rijk is en vormen in die zin echte verbindingswegen. Hier is om reden van veiligheid een scheiding tussen wandel-, fiets- en autoverkeer noodzakelijk.

#### 2.3.2. Types van fietsvoorziening

Voor de definitie van de *diverse types van fietsvoorziening* werd de voorkeur gegeven aan de terminologie, die werd ontwikkeld in het kader van het Provinciaal Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk.

Volgende types van inrichting worden onderscheiden:

##### **Fietssuggestiestrook**

Strook aan weerszijden op de rijweg, visueel aangeduid door een afwijkend materiaal of kleur. Juridisch is dit geen exclusief fietspad, maar een vorm van menging, waarbij de hele rijweg, inclusief de suggestiestroken, door alle weggebruikers mag gebruikt worden. Om verwarring te voorkomen is het dan ook belangrijk dat de vormgeving van de stroken niet lijkt op die van een fietspad.

De minimumbreedte voor een fietssuggestiestrook bedraagt 120cm.

##### **Fietsstrook**

Strook, die direct en zonder niveaoverschil aansluit op de rijweg, met enkel een visuele afscheiding door middel van een markering.



**Aanliggend fietspad**

Fietsvoorziening, die ook fysisch van de rijbaan afgescheiden is, en waarvan de verharding onmiddellijk aansluit bij deze van de rijweg. Aanliggende fietspaden kunnen aangelegd worden aan beide zijden (tweezijdige fietspad) of aan één zijde van de rijweg (eenzijdig fietspad) en kunnen bestemd zijn voor éénrichtings- of dubbelrichtingsverkeer. De minimumbreedte voor een aanliggend eenrichtingsfietspad bedraagt 150cm, voor een aanliggend dubbelrichtingsfietspad 200cm.

**Vrijliggend fietspad**

Fietspad waarvan de verharding gescheiden is van de rijweg door een veiligheidsstrook, die niet door rijdend verkeer mag en kan gebruikt worden (verhoogde berm, groen- of parkeerstrook...). Vrijliggende fietspaden kunnen aangelegd worden aan beide zijden (tweezijdige fietspad) of aan één zijde van de rijweg (eenzijdig fietspad) en kunnen bestemd zijn voor éénrichtings- of dubbelrichtingsverkeer. De minimumbreedte voor een vrijliggend eenrichtingsfietspad bedraagt 150cm; voor een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad 200cm.

**Fietsweg**

Fietspad in een eigen bedding, geheel onafhankelijk van het tracé van een verkeersweg. De minimumbreedte bedraagt 250cm uiteraard voor een dubbelrijrichting.

**Fietsstraat**

Weg voorbehouden voor fietsers en/of wandelaars. Het model 'fietsstraat'(Radstrasse) bestaat niet in ons land. Het betreft straten, die prioritair ingericht worden voor het fietsverkeer, maar waar een beperkt autoverkeer (voor de aangelanden) geduld wordt.

Sinds 1 november 1998 zijn in ons land nieuwe maatregelen van kracht, die de relatie tussen fietsers, voetgangers en andere weggebruikers verduidelijken. De borden F99a en F99b maken het mogelijk om wegen voor te behouden voor fietsers en/of voetgangers en/of ruiters. Enkel de categorie weggebruikers waarvan het symbool afgebeeld is, wordt toegelaten. Dit zijn o.m. prioritaire voertuigen, vergunningshouders en aanwonenden, op voorwaarde dat ze de andere weggebruikers niet hinderen.



### 3. MOGELIJKHEDEN, BEPERKINGEN EN RANDVOORWAARDEN

De mogelijkheid voor de aanleg van een fietspad parallel aan de kust is evident. Het ontwerpen van een veilige én attractieve route is echter minder voor de hand liggend. Dit geeft onder meer te maken met het vrij beperkte aanbod aan attractieve wegen, het vrij strakke beheer van de natuurgebieden en het voorkomen van havens, die belangrijke en drukke verkeersknooppunten vormen. Deze elementen leggen meteen belangrijke randvoorwaarden op.

#### 3.1. Het parallelle wegennet van de kust.

Het parallelle wegennet in de kuststrook, dat in de loop van de eeuwen ontstond, is mede bepaald door de breedte en het reliëf van het duinengebied en door de toeristische inname. We kunnen een drietal parallelle hoofdassen onderscheiden, die uiteraard niet altijd samen voorkomen.

##### - De weg op het duin-polderovergangsgebied

De oudste wegen in het duinengebied werden gelegen op de duinenrand zijde polder. Deze wegen zijn nu nog in gebruik. In regel telt dat hoe smaller de duinenstrook is, hoe beter de duinenweg zijn oorspronkelijk aspect en tracé behouden heeft. Dit lijkt op het eerste zicht tegenstrijdig, maar het heeft alles te maken met de afstand tot de Koninklijke Baan als hoofdas. Hoe groter de afstand, hoe belangrijker de duinenweg als parallelle verbinding werd. Mede hierdoor is deze weg aan de Westkust, met zijn brede duinenstrook, geëvolueerd tot een volwaardige rechtgetrokken verbindingsweg met druk verkeer.

Aan de midden- en de oostkust heeft de Duinenweg grotendeels zijn oorspronkelijk karakter en dus ook zijn toeristisch recreatieve potentie behouden.

##### - De Koninklijke Baan (N34)

Het concept, bedacht door koning Leopold II, was en is uniek. De weg is immers aangelegd in de duinen achter de kustlijn met de bedoeling de diverse nieuwe badplaatsen lateraal te verbinden en dit bovenop de reeds uitgewerkte en historische kamstructuur van de Duinenweg en de diverse zeelanen. De realisatie nam verschillende decennia in beslag: de laatste tracés werden aangelegd in de jaren dertig. De Koninklijke Baan is uitgegroeid tot een ruime viervaksweg, die grotendeels nog het oorspronkelijk tracé volgt. Deze weg vormt nu de belangrijkste verbindingsweg in de duinstrook, die mede de laterale uitbreiding van de Belgische kustgemeentes bepaalt en verklaart.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) voorziet als één van de belangrijke principes de kamstructuur met de Autoweg als hoofdas en de afbouw van de Koninklijke Baan van een boven- naar een interlokaal niveau. Zo wordt het tracé van De Panne tot Oostende een secundaire weg type II. Enkel het gedeelte Oostende-Blankenberge blijft een weg van type I. Bovendien wordt dezelfde Koninklijke Baan vrij regelmatig in het Bovenlokaal Fietsnetwerk opgenomen (kaart 4). Dit geeft voor concreet gevolg dat in de komende decennia de aantrekkelijkheid en de veiligheid voor het fietsverkeer op de Koninklijke Baan in belangrijke mate zal verbeteren en dit door de aanleg van een vrijliggend fietspad en de beperking of verluwing van het autoverkeer.

##### - De Zeedijk

Voor de badplaatsen en op de voor zeedoorbraak kritieke plaatsen, werd vooral in het Interbellum een verharde zeedijk aangelegd, die in de diverse badplaatsen meteen als strandboulevard fungeerde. Deze zeedijk is niet continu: het belangrijkste stuk treffen we aan tussen Westende en Oostende op het areaal van de sterk bedreigde kustlijn.

De zeedijk vormt door zijn inplanting en uitbouw dé Kustfietsroute bij uitstek maar blijft in belangrijke mate weer- en vooral windgevoelig.

Daarenboven dient het gebruik van de zeedijk als fietsroute goed afgewogen, gezien het latente conflict met het wandelverkeer zeker tijdens het hoogseizoen en dit ter hoogte van de boulevards. Er dient dan ook steeds een windluwe en minder drukke ontdubbelingsroute te worden voorzien.

#### 3.2. De groengebieden

De grote natuurwaarde van het Duinengebied werd reeds in het begin van deze eeuw onderkend, maar de economische druk van het ontluikende toerisme, en zeker van het sociaal toerisme van na de Tweede Wereldoorlog leidde tot een sterke inkringing van het areaal.



De laatste decennia kwam hier verandering in. Als gevolg van de herkenning van de hoge natuurwaarde en het besef dat het landschap en de natuur één van de belangrijkste toeristisch-recreatieve troeven van het gebied zijn, kregen talrijke groengebieden een administratieve bescherming als Natuurreservaat of Beschermd Landschap. Het huidige natuurbeheer bestaat uit het verder tegengaan van de versnippering en streven naar grote beheerseenheden, waarin natuurherstel een belangrijk item vormt.

De toeristisch-recreatieve ontsluiting van de gebieden volgt langzaam. Een geleide, zachte recreatie voor wandelaars ligt voor de hand. Fietsers daarentegen blijven een probleem, zodat de fietspaden -voorlopig- op de rand en niet door de natuurgebieden liggen. Hierdoor wordt ook het recreatieve fietsverkeer op het drukke parallelle wegennet afgeleid.

Voor de Kustfietsroute worden op deze wijze een aantal potentieel aantrekkelijke parcours uitgesloten. Een voorbeeld hiervan vormen de verbindingswegen in de zone De Panne-Koksijde, waar voor de verbinding tussen de beide badplaatsen door de ligging van het Vlaams Natuurreservaat van de Houtsaegerduinen, slechts twee wegen voorhanden zijn namelijk de Koninklijke Baan en de Veurnestraat, twee wegen die door hun afstemming op het autoverkeer niet bepaald door hun aantrekkelijkheid uitblinken.

### **3.3. De havensteden**

De Vlaamse kustlijn telt niet minder dan vier havens namelijk Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge en Zeebrugge. Telkens liggen ze aan de monding van een waterloop of een kanaal, waardoor het parallelle verkeer over bruggen dient afgeleid, die op hun beurt drukke – en onaantrekkelijke - verkeersknooppunten vormen. Voor Nieuwpoort en Oostende dient de hoofdas van de route telkens landinwaarts afgeleid, respectievelijk naar het sluizencomplex van de Ganzenpoot en de Bruggen over het havenkanaal en de Spuikom. Voor Blankenberge, met zijn kleine binnenhaven stelt dit probleem zich minder. De ophaalbruggen over de kanalen van Zeebrugge werden ingeplant op de as van de Koninklijke Baan.

Voor de havenmondingen van Nieuwpoort, Oostende en in mindere mate Blankenberge bestaat echter de mogelijkheid om een ontdubbingsroute te realiseren, die dan via veerponten de oversteek over de havengeulen maakt.

### **3.4. Beperkingen en randvoorwaarden**

Samengevat levert dit een aantal belangrijke randvoorwaarden en beperkingen op.

- Het aanbod aan parallelle wegen in de duinstrook is beperkt en de meeste wegen zijn bovendien tot drukke en onaantrekkelijke verbindingswegen geëvolueerd. Aan de Westkust stelt dit probleem zich wel heel nadrukkelijk. Goede alternatieven met gebruikmaking van het bestaande wegennet zijn zeldzaam of zelf onbestaande.
- De Zeedijk lijkt dé attractieve Kustfietsroute bij uitstek. Het gebruik van de zeedijk als fietsroute dient echter goed afgewogen, gezien het mogelijke conflict met de wandelaars ter hoogte van de boulevards tijdens het hoogseizoen.
- De havensteden vormen heuse verkeersknooppunten, die tevens belangrijke verkeerstechnisch problemen stellen.
- De verhouding Kustfietsroute / natuurgebieden kondigt zich moeilijk aan. Nieuwe fietspaden door, of in de rand van de natuurgebieden kunnen slechts na samenspraak met de diverse beheersinstanties gerealiseerd worden. Bestaande wegen of paden door de natuurreservaten kunnen daarentegen wel ingepast en in harmonie gebracht.



## 4. HET VOORONTWERP KUSTFIETSROUTE

### 4.1. Toelichting

Het voorontwerp Kustfietsroute, zoals dit na het overleg in de diverse werkgroepen werd uitgetekend, wordt beschreven en samengevat in de kaartbundel 1 en de tabel 1. Dit laatste document omvat naast de beschrijving van het tracé, eveneens een beschrijving van de actuele uitrusting en een opsomming van de diverse knelpunten.

In het concept zijn naast de *hoofdas* een aantal *ontdubbelingswegen* opgenomen.

De hoofdas is de permanent bruikbare fietsroute.

De ontdebeldingswegen vormen ofwel alternatieve attractieve routes, die niet permanent kunnen worden gebruikt ofwel alternatieven in het geval de hoofdas, door te druk wandelverkeer of door de gure weersomstandigheden niet of nauwelijks bruikbaar is (de zogenaamde windluwe alternatieven).

Onder de eerstgenoemde vallen de secties met veerpont en het gedeelte van de Zeedijk van Oostende, dat slechts in het winterhalfjaar (16 september tot 14 juni) voor fietsers toegankelijk is.

Voor een viertal secties op de hoofdas waren diverse tracés mogelijk telkens met hun zwakten en sterkten. Het zijn de secties Franse grens - De Panne, de sectie De Panne - Koksijde, de sectie De Haan - Wenduine en de sectie Blankenberge - Zeebrugge. Ze worden hierna in de knelpuntenanalyse besproken en tegen elkaar afgewogen.

### 4.2. Knelpunten en aanzet tot oplossingen

Bij het opstellen van het voorontwerp doken voor bepaalde secties belangrijke knelpunten op. We kunnen de knelpunten onderverdelen in technische knelpunten gelinkt aan de beschikbare wegeninfrastructuur en de beperkte uitrustingsmogelijkheden en knelpunten, die meer met de belevingswaarde of de attractiviteit te maken hebben.

Deze knelpunten worden behandeld van west naar oost, waarbij meteen de mogelijke alternatieven en/of oplossingen worden besproken en een gemotiveerde keuze worden gemaakt.

#### De sectie tussen de Franse grens en de badplaats De Panne

##### *Knelpunt:*

Het tracé tussen de Franse grens en Adinkerke levert tal van knelpunten op en dit zowel voor de aansluiting op het Franse toeristisch-recreatieve fietsnet als voor de belevingswaarde en de veiligheid. In grote lijnen tekenen zich drie mogelijkheden af:

- Het in 1994 opgestelde voorontwerp van de *Chemins Verts* voorziet een aansluiting voor een internationale fietsroute ter hoogte van de grensovergang 'de Perroquet' en dus meteen op de drukke invalsweg van de Duinhoekstraat. Deze weg loopt ten zuiden van het Westhoekreservaat, maar blijft zeker in de zonnige weekends en in het zomerhalfjaar vrij druk, wat de attractiviteit en veiligheid in belangrijke mate vermindert. Deze weg wordt nog vóór 2002 in het kader van het gemeentelijk mobiliteitsplan met een aanliggend fietspad (enkelrichting) uitgerust, waardoor de veiligheid aanzienlijk zal verbeteren.

- Een tweede mogelijkheid vormt de weg bezijden het Kanaal Duinkerke-Veurne, van waaruit de dorpskern van Adinkerke wordt bereikt. Recent liet ook het Agence d'Urbanisme et de Développement de la Région Flandre-Dunkerque (AGUR) zijn voorkeur blijken voor een grensoverschrijdende aansluiting via het Kanaal. Dit tracé is veilig en attractief en kan bovendien, mits enige aanpassing via het momenteel onverharde grenspad op de grensovergang van de Perroquet worden aangesloten.

- Een derde mogelijkheid bestaat uit een aansluiting op Frankrijk via de Rue de la Frontière ten zuiden de oude Duinen van Ghyvelde. Van hieruit kan via de Moerstraat en de Veldstraat de dorpskom en de Stationsstraat van Adinkerke bereikt worden<sup>1</sup>. Deze weg heeft belangrijke troeven maar anderzijds is de aansluiting voor de Franse partner niet zo evident omdat de hoofdstroom van het toeristisch/recreatieve fietsverkeer vanuit de meer

<sup>1</sup> Dit tracé is reeds opgenomen in de Provinciale fietsroute 'Cobergerroute'



noordelijke verbindingswegen komt en de verbindingsmogelijkheden naar Ghyvelde door de dwarse structuren van het kanaal Duinkerke-Veurne en de autostrade eerder beperkt zijn.

*Bespreking:*

Van Franse zijde gaat de voorkeur momenteel uit voor de grensoverschrijdende verbinding naar de weg langs het Kanaal Duinkerke-Veurne. Veiligheid en belevingswaarde zijn alvast stevige troeven, die ten voordele van dit tracé pleiten. Het wordt hier dan ook als voorkeurtraject voorgesteld.

Bovendien tekenen zich in dit gebied enkele belangrijke toeristisch/recreatieve ontwikkelingen af, waarbij zal worden gepoogd om de noord-zuidas te herstellen over de dwarse structuren van de het kanaal Duinkerke-Veurne en de autosnelweg E40/A18 heen.

Het VLM-inrichtingsplan Westhoek, partim Moeren, momenteel in opmaak, voorziet onder meer een brug over de autosnelweg ter hoogte van het Grenspad.

Aansluitend hierop wordt in het kader van het SAIL-project de mogelijkheid van een dergelijke brug over het Kanaal Duinkerke-Veurne onderzocht.

Deze nieuwe haakse noord-zuidverbinding zal de 'kamfunctie' van de Kustfietsroute in elk geval versterken.

*De sectie De Panne-Koksijde*

*Knelpunt:*

In dit gedeelte van de Kustfietsroute vormt niet zozeer de kwaliteit van de verbinding maar wel de attractiviteit van de route het belangrijkste knelpunt. Wanneer het bestaande wegennet wordt gebruikt dan dienen zich slechts twee mogelijkheden aan: namelijk via de Veurnestraat /Vandammestraat en via de Koninklijke Baan. Beide wegen zullen in het kader van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan en/of het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk fietsvriendelijker worden uitgerust met aanliggende of vrijliggende fietspaden.

*Voorstel:*

Omwille van de attractiviteit kan een derde alternatief worden overwogen: namelijk een doorgang langs de rand van het Vlaams Natuurreservaat van de Houtsaegerduinen. Het beheersplan voorziet om het gebied alvast voor de wandelaars beperkt te ontsluiten via een luswandeling vanuit de Noorddreef en via een corridor aangebracht langs de oostgrens van het reservaat tussen de Koninklijke Baan en de Veurnelaan. Zeker in de laatstgenoemde ontsluiting lijkt de uitbouw voor fietsrecreatie mogelijk, uiteraard mits strenge randvoorwaarden.

In grote lijnen tekenen zich twee mogelijke tracés af, namelijk een zuidelijke omloop met aansluiting op de Van Looylaan in Koksijde en een noordelijke via de Koninklijke Baan en de corridor met aansluiting op de Albert Nazylaan in Koksijde/Sint-Idesbald.

De keuze hier bepaalt uiteraard ook het verdere tracé van de Kustfietsroute niet alleen door De Panne maar eveneens doorheen Koksijde/Sint-Idesbald.

Het zuidelijk tracé loopt dan via de Zeelaan, de Marktplaats en de Ollevierslaan de zone tussen het natuurreservaat en de Camping Greenpark. Via de Van Looylaan kan dan via de Strandlaan en het rondpunt aan de Van Buggenhoutlaan worden bereikt.

Het noordelijk tracé volgt de route via de Zeelaan, de Marktplaats, de Marktlaan de Prins Albertlaan, de Astridlaan en de Koninginnelaan en de Koninklijke Baan. Van hieruit kan dan via de corridor langs het natuurreservaat, de Albert Nazylaan in Koksijde/Sint-Idesbald bereikt worden.

Voor de realisatie van deze alternatieven dienen niet alleen belangrijke administratieve, maar eveneens belangrijke technische klippen omzeild, zodat de aanleg van één van deze alternatieve routes maar in de tweede fase van de realisatie - 2002-2004 - kan gerealiseerd worden.

*Bespreking:*

Het tracé Veurnestraat - Vandammestraat is veilig maar weinig aantrekkelijk. Van de twee voorgestelde alternatieven lijkt het alternatief van de route door de badplaats De Panne en het noorden van de Houtsaegerduinen administratief en technisch de meest haalbare. Procedure en uitwerking kunnen wel de nodige tijd vergen zodat de realisatie pas in de tweede aanlegfase tot stand kan komen. In afwachting kan de Kustfietsroute verder via de Koninklijke Baan en de Strandlaan in Koksijde/Sint-Idesbald verlopen.

*Koksijde, doorgang door het natuurgebied van de Doornpanne*

*Knelpunt:*



Een attractief gedeelte van de route vormt de doorsteek door de duinen van het Natuurreservaat van de Doornpanne. Deze weg, voorlopig een tweevaksweg, die niet is uitgerust voor fietsverkeer, leent zich tot een omschakeling tot fietsweg of 'fietsstraat'. In het kader van de toekomstige uitbreiding van het natuurreservaat kan zelf een gedeeltelijke ontharding worden overwogen.

Deze weg fungeert echter als deel van de omleidingsweg wanneer bij manifestaties de Leopold II-laan van Oostduinkerke afgesloten wordt.

*Voorstel:*

Beide belangen hoeven niet tegenstrijdig te zijn. Er kan gestreefd worden naar een geleidelijk afbouw waarbij de weg in een eerste fase voor plaatselijk verkeer kan bestemd en in een volgende fase *gedeeltelijk* tot fietsweg worden omgebouwd met dien verstande dat de mogelijkheid openblijft om de weg bij uitzonderlijke omstandigheden als omleidingsweg terug open te stellen. Het gedeelte van de weg tussen de Koninklijke Baan en het bezoekerscentrum 'Doornpanne' dient blijvend voor plaatselijk verkeer bestemd.

De veerponten van Nieuwpoort en Oostende

*Knelpunt:*

De havensteden Nieuwpoort en Oostende vormen verkeertechnische knelpunten waarop ondermeer ontdubbelingsroutes een antwoord kunnen bieden. Een attractief element op de ontdubbelingsroutes bij de havensteden vormen de veerponten.

Aan de havens van Nieuwpoort, Oostende en Blankenberge functioneren nu reeds veerponten voor voetgangers. De veerponten van Nieuwpoort en Blankenberge worden beheerd door AWZ. De veerpont van Oostende wordt beheerd door de Oostendse haven en functioneert nog nauwelijks. Deze veerponten zijn niet uitgerust voor fietsers. Bovendien kan hierdoor niet alleen de toeristisch-recreatieve maar ook de functionele ontsluiting van de respectievelijke oostoevers in belangrijke mate worden verbeterd.

*Voorstel:*

De realisatie van aangepaste veerponten voor fietsers met de dito aanlegplaatsen, trapconstructie, toegang en uiteraard regelmatige overzettijden is hier aangewezen. Een 20' cadans tijdens het hoogseizoen lijkt een must. Deze constructies dienen aan belangrijke technische eisen te voldoen: de drijvende pontons dienen de getijdenwerking te volgen en ze moeten bestand zijn tegen de gure weersomstandigheden. De overzetboten dienen aangepast aan fietsvervoer.

Bovendien dient rekening gehouden met het aansluitende wegennet, zeker op de oostoevers. Voorlopig ontbreekt hier elke aansluiting. Voor de oostoever van de IJzer is in het beheersplan van het Vlaams Natuurreservaat IJzermonding de aanleg van een aansluitend fiets- en wandelpad voorzien. De werken worden eind 2000 opgestart zodat ook het betreffende fietspad zeker vóór eind 2001 zal gerealiseerd zijn.

Voor de Oostoever van Oostende dient het geheel nog bekeken te worden, maar hier kunnen gezien de geplande opwaardering van het gebied de nodige initiatieven worden ontplooid.

Gezien de technische uitdagingen dienen de nieuwe veerponten dienen het onderwerp uit te maken van een afzonderlijke studie en ontwerp. De realisatie vormt echter een eenmalige - zei het niet onbelangrijke - investering, waarbij de personeelskosten gelijk blijven. Ook hier vormt het functionele aspect een bijkomend argument voor de realisatie.

Nieuwpoort, de oversteek van de Hoge Brug

*Knelpunt:*

De oversteek van de Koninklijke Baan ter hoogte van de Hoge Brug in Nieuwpoort blijft, ondanks recente aanpassingswerken, zowel voor voetgangers als fietsers een moeilijke en gevaarlijke klus.

*Voorstel:*

In het kader van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan plant de stad Nieuwpoort de uitbouw van een loopbrug onder het zuidelijke bruggenhoofd van de Hoge Brug en de aanleg van een aansluitend wandelpad/fietspad, waardoor niet alleen een veilige, maar ook attractieve verbinding tot stand komt tussen de Visserskaai en de site van het sluizencomplex van de Ganzenpoot.



### Oostende, de bruggen van de N34 over het kanaal Oostende-Brugge en de spuikom:

#### *Knelpunt:*

Eén van de meest kritieke punten op de Kustfietsroute, zeker naar het aspect veiligheid toe, vormt de bruggen van Oostende. Deze problematiek dient geplaatst in de ruimere context van de nieuwe omleiding van het Kennedy-rondpunt met de Bolle (N9), waarvan de voltooiing voor het voorjaar 2002 wordt voorzien. Momenteel zijn aan weerszijden van de N34 eenrichtingsfietsstroken gemarkeerd. Fietsers komende van de wijk Bredene of de wijk Opex gebruiken het fietspad over de bruggen aan de spuikom echter in tegenrichting.

#### *Voorstel:*

Een veilige oplossing lijkt de aanleg van een fietsersbrug naast en ten zuiden van de bruggen. Hierdoor zou alle fietsverkeer van en naar Bredene op de zuidzijde van de N34 afgewikkeld worden. Aan het kruispunt N34/N9 kan dan een veilige oversteek voorzien worden naar het tweerichtingsfietspad op de nieuwe ringweg van het Kennedyrondpunt naar De Bolle.

De kostprijs van een dergelijke fietsbrug wordt op 40 miljoen geschat<sup>2</sup>. De realisatie kan echter ook ingepast worden in het Provinciaal Bovenlokaal Fietsnetwerk, zodat op belangrijke cofinanciering kan gerekend worden.

### De sectie De Haan - Wenduine

#### *Knelpunt:*

Voor het tracé vanaf de badstad Oostende wordt voor het tracé van de Kustfietsroute geopteerd voor de weg op het duinpolderovergangsgedebied, met name de Driftweg. Deze weg is op het grondgebied van Bredene tot De Haan Vosseslag recent uitgerust met een aanliggend dubbelrichtingsfietspad. Vanaf de badplaats De Haan verwerkt deze tweevaksweg niet alleen het drukke plaatselijke verkeer maar eveneens het toeristisch verkeer van en naar het Sunpark De Haan. Hier is de weg niet uitgerust en bovendien is met het behoud van het huidige tweerichtingsverkeer de aanleg van een veilig fietspad uitgesloten.

#### *Voorstellen:*

Hier tekenen zich drie mogelijkheden af:

- De aanleg van een vrijliggend fietspad met dubbelrijrichting, zoals reeds aangelegd in de Driftweg Bredene, is mogelijk, maar dan dient een eenrichtingsverkeer voor het autoverkeer voorzien. Dit probleem werd reeds voldoende onderkend tijdens de besprekingen omtrent de N34. De Administratie Wegen en Verkeer stelde een eenrichtingsverkeer rijrichting van Wenduine naar De Haan voor. Het autoverkeer in de andere richting zou dan via de nabijgelegen zuidelijke tak van de N34 (N34Y) worden gestuurd. Voor de ontsluiting van de woonwijk aan het Sparrenbospad (Wenduine), kan tweerichtingsverkeer wel worden toegelaten langs de N317 tussen de N34Y te Wenduine en het Sparrenbospad. Op deze wijze komt op de Driftweg ruimte vrij voor de aanleg van een vrijliggende dubbelrichtingsfietspad.

De gemeente De Haan, tot wiens bevoegdheid de Driftweg behoort (of binnenkort zal worden overgedragen), wil het tweerichtingsverkeer echter verder behouden in functie van het drukke plaatselijk verkeer.

- Een tweede mogelijkheid bestaat in de aanleg van een fietsroute door de Duinbossen ten noorden van de Driftweg. Mits de nodige strikte voorwaarden (onverhard fietspad, dubbelrijrichting, duidelijke scheiding met wandel- en ruiterverkeer...) is dit alternatief aanvaardbaar voor de vergunningsverlenende instantie als Aminor. De Afdeling Bos en Groen is echter meer terughoudend, bevreesd als ze zijn voor de infiltratie van mountainbikers.

In grote trekken tekenen zich twee mogelijkheden af. Ofwel wordt de bestaande padeninfrastructuur in het gebied herwerkt, ofwel wordt een nieuwe padencorridor voor wandelaars, fietsers en ruiters aangelegd evenwijdig aan de Driftweg.

Deze oplossingen, die zeker de attractiviteit van de Kustfietsroute ten goede zou komen, kunnen niet los worden gezien van de algemene problematiek van de ontsluiting en het beheer van het natuurgebied van de Duinbossen.

---

<sup>2</sup> De problematiek werd besproken met de diverse instanties tijdens de werkvergadering van 2 mei 2000. De prijsraming werd opgemaakt door de Afdeling Wegen en Verkeer van de Vlaamse Gemeenschap.



De aanleg van een nieuw fietspad zal hoe dan ook een belangrijke financiële inspanning vergen, temeer daar de weg niet in het Provinciaal Bovenlokaal Fietsnetwerk kan worden opgenomen. Voor deze realisatie dienen belangrijke administratieve en technische klippen omzeild, zodat de aanleg van dit alternatief pas in de tweede fase - 2002-2004 - kan gerealiseerd worden. In de tussenperiode dient het voorgestelde maar minder veilige tracé op de Driftweg aangehouden of moet het fietsverkeer afgeleid worden op de Koninklijke Baan.

- Het derde alternatief opteert voor de Koninklijke Baan en meer bepaald voor het zuidelijk tracé (N34Y). Deze optie werd ook weerhouden voor het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk.

*Bespreking:*

De problematiek van deze sectie is bijzonder complex. De aanpassing van de Driftweg lijkt de meest voor de hand liggende oplossing, maar de realisatie kan tijd kosten. Hetzelfde geldt voor de aanleg van de fietsroute door het natuurgebied van de Duinbossen. Het complexe statuut van het gebied (natuurgebied, natuurreservaat en militair domein...) en de inschakeling in het doorgaand wandelverkeer richting strand, dienen het onderwerp uit te maken van een gedegen gebiedsvisie als basis voor een nieuwe herinrichting. In afwachting kan het zuidelijke tracé van de Koninklijke Baan als (voorlopige) ontdubbelingsroute fungeren.

Voor de betreffende sectie zijn in de toekomst bovendien nog belangrijke evoluties te verwachten. Zo zijn de natuursector, de sector recreatie en de verantwoordelijken voor de zeewering vragende partij voor de afbouw van het noordelijke tracé van de Koninklijke Baan (N34) en de omwerking ervan tot een natuurvriendelijke wandel- en fietsweg. Gezien de verkeerstechnische impact van deze ingreep vooral voor het doorgaand verkeer ter hoogte van De Haan, is de realisatie niet binnen de eerste vier jaar te verwachten. Een eventuele realisatie zal ook voor de Kustfietsroute nieuwe perspectieven bieden.

De sectie Blankenberge- Zeebrugge

*Knelpunt:*

De Kustfietsroute in de zone tussen Blankenberge en Zeebrugge dient bijna noodgedwongen de Koninklijke Baan (N34) te volgen, een tracé dat door zijn rechtlijnig verloop en uitzonderlijke drukte niet bepaald aantrekkelijk is.

*Voorstellen:*

Teneinde de attractiviteit van dit tracé te verhogen, dienen zich twee alternatieven aan:

- Een eerste mogelijkheid bestaat erin een nieuwe fietsweg aan te leggen in de reserveringsstrook ten zuiden van de N34. De huidige bestemming op het Gewestplan als R-gebied (Natuurgebied met wetenschappelijke waarde) laat dit echter niet toe. De aanleg van een natuurvriendelijk fietspad kan eventueel door een verfijning van de Gewestplanbestemming via een Bijzonder Plan van Aanleg, dat dan door de stad Brugge moet worden aangevraagd.

- Een tweede, meer haalbaar alternatief behelst de herinrichting als fietspad van het bestaande pad ten zuiden aan de parallel lopende gracht van de Sint-Jansader. Dit fietspad is door de reserveringsstrook afgeschermd van de drukke Koninklijke Baan en bezit voldoende attractiviteit gesitueerd als het is tegen het merkwaardige poldergebied van de Oudemaarspolder.

*Bespreking:*

Beide alternatieven zijn duur en behelzen de aanleg van een nieuw, onverhard fietspad, waarbij voor het laatste voorstel nog eens twee fietsbruggen over de waterloop van de Sint-Jansader richting Koninklijke Baan noodzakelijk zijn. Het tracé langs de Sint-Jansader geniet de voorkeur, gezien de administratieve haalbaarheid.



## **5. HET ONTWERP KUSTFIETSROUTE (tabel 2 en kaartbundel 2).**

### **5.1. Toelichting**

Op basis van de knelpuntenanalyse en de voorgestelde oplossingen werd een definitief ontwerp voor de Kustfietsroute - hoofdas en ontdebberingsroutes – opgesteld. De beschrijving van de route en de huidige uitrusting is samengevat in de tabel 2 en de bijhorende kaartbundel 2.

Hierna wordt nagegaan in hoeverre het ontwerp van de Kustfietsroute beantwoordt aan de opgelegde criteria qua traject en qua wegkeuze, hoe het ontwerp zich verhoudt tot het openbaar vervoer en hoe het zich inschakelt in het kamstructuur-concept.

### **5.2. Relatie met het openbaar vervoer (kaartbundel 2)**

Een gedegen aansluiting op het openbaar vervoernet, in casu de vier kuststations (Adinkerke - De Panne, Oostende, Blankenberge en Knokke) en de Kustram, vormde één van de criteria voor de wegkeuze van de Kustfietsroute. Vooral de interactie met de kusttram, de belangrijkste functionele verbinding langs de kust, leek hierbij essentieel. De tramlijn functioneert volgens een 20' cadans. Vanaf het Paasverlof tot eind september haalt de drukke strook tussen Nieuwpoort - Zonnebloem en Blankenberge zelf een 10' cadans.

Op kaartenbundel 1 en 2 zijn naast het ontwerp Kustfietsroute eveneens het tracé van de Kustramlijn met de diverse haltes en de vier kuststations aangeduid. Met uitzondering van het station Knokke liggen de kuststations op de route. Ook de interactie met de kusttram is geen probleem. In elke badplaats kruist of komt de route parallel met de tramlijn.

Voor een samenwerking met de Lijn, en de Kustram in het bijzonder, tekenen zich drie concrete mogelijkheden af:

#### **- Fietsenvervoer met de kusttram**

De tweeledige tramstellen van De Lijn worden vervangen door drieledige stelen met een tussenkast met lage drempel, uitstekend geschikt voor het vervoer van fietsen. De capaciteit omvat 5 à 6 fietsen. Begin 2000 zijn reeds 16 van deze stelen in actie. De volledige aanpassing van het park zou uiterlijk tegen 2003 een feit zijn.

#### **- Fietsverhuurplaatsen**

Hier liggen mogelijkheden voor een samenwerking met de privésector en dit in de vorm van fietsverhuurplaatsen uitgebouwd op de knooppunten in de omgeving van de tramopstapplaatsen.

#### **- De fietstram**

Deze formule werd vijf jaar geleden uitgetest maar strandde op té hoge exploitatiekosten. Het systeem vormt als het ware een rijdende fietsverhuur. Problemen zijn de hoge exploitatiekosten en het feit dat slechts één stel in functie is, wat in praktijk meebrengt dat bij een twee-uurtraject de tram slechts om de vier uur eenzelfde halte aandoet. De inschakeling van een tweede stel zou de wachttijd halveren.

De kostprijs bedraagt ongeveer 1 miljoen BF per stel en per jaar.

Deze formule lijkt minder geschikt voor de individuele fietser, maar is wel ideaal voor groepen.

### **5.3. Relatie met het utilitair fietsnetwerk (kaartbundel 4)**

De ontwikkeling van een Bovenlokaal Fietsroutenetwerk past in het Vlaams mobiliteitsbeleid, dat streeft naar een aanmoediging van alternatieve vervoerswijzen. Het maakt bovendien deel uit van de taakstellingen in het kader van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan.

Hiervoor sloot het Vlaamse Gewest met de vijf provinciebesturen een overeenkomst af met betrekking tot de opmaak van een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk op provinciaal niveau. Het is de bedoeling te komen tot een uniforme werkwijze, die de afstemming tussen de verschillende provinciale fietsroutenetwerken bewerkstelligt.

Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk niveau verbindt 'kernen' en 'attractiepolen' met utilitaire fietsvoorzieningen, in eerste instantie bestemd voor de afwikkeling van woon-werk-, woon-school- of woon-en winkelverkeer. Deze optie sluit geenzins het recreatief medegebruik van de geselecteerde fietsverbindingen uit.

Voor de provincie West-Vlaanderen werd het studie bureau Groep Planning aangezocht om het netwerk uit te werken. Het ontwerp sectie Kust is reeds afgewerkt.



De vergelijking tussen de tracés van de Kustfietsroute en het Bovenlokaal Fietsnetwerk, beide samengebracht in kaart 4, laat voor de Westkust en de Middenkust een overlapping van 50% en voor de Oostkust zelf een overlapping van ca.75% zien. Voor de technische realisatie en de uitrusting van de *Kustfietsroute* betekent dit een bijkomende troef. Vooral voor de enkele noodzakelijke, grote en dure structuurwerken, zoals de fietsbrug onder de Hoge Brug te Nieuwpoort en vooral de fietsbrug over het havenkanaal en de Spuikom te Oostende biedt dit immers de mogelijkheid tot een co-financiering.

De *inrichtingsvoorstellen* voor het bovenlokaal fietsroutenetwerk zijn uit het oogpunt van de veiligheid vrij drastisch. Omwille van de gebrekkige veiligheid worden fietssuggestiestroken en fietsstroken niet weerhouden. Aanliggende fietspaden worden steeds verhoogd aangelegd, in principe enkel langs wegen met rijsnelheden van maximum 50 km/uur en bereden in één richting. Bij toegelaten rijsnelheden van 70 km/uur of meer is een vrijliggend fietspad aangewezen. Deze voorstellen zijn meteen richtinggevend voor de gewenste uitrusting van de Kustfietsroute.

#### 5.4. Relatie met het recreatief fietsnetwerk (kaartbundel 5)

Vanuit een maximaal toeristisch – recreatief rendement is de Kustfietsroute geconcipieerd vanuit het kamstructuur-concept. De route vormt op deze wijze niet alleen een doorlopende verbinding, maar verbindt tevens een aantal lussen of haakse assen.

In een eerste instantie werd de verhouding met de bestaande provinciale lusvormige fietsroutes nagegaan. Op kaart 5 werden de diverse fietsroutes in de kuststrook samengebracht. Het zijn de Breduiniaroute, de Cobergherroute, de Moerenroute, de Genteleroute, de Lange Lisroute, de Maerlanroute, de Oude Dijkenroute, de Riant Polderoute, de Schoorbakkeroute en de Veurne-Ambachroute. De kaart toont aan dat een goede verweving en verbinding met het achterland mogelijk is.

Daarnaast zijn er de grote haakse assen. Ter hoogte van de Ganzenpoot van Nieuwpoort sluit de Kustfietsroute aan op de LF-1Noordzeeroute en de aansluitende Vlaanderenroute. Ook op de geplande haakse as op de grens Vlaanderen – Frankrijk is een perfecte aansluiting mogelijk.

#### 5.5. Inrichtingscriteria

De kustfietsroute, behoort naast een attractieve route, ook een verkeersveilige route te zijn. Strenge inrichtingscriteria zijn dan ook essentieel zeker voor *de fietspaden langs de drukke verbindingswegen*. In deze gevallen kunnen de criteria van het Bovenlokaal Fietsnetwerk overgenomen. Deze omvatten de volgende voorstellen:

- Fietssuggestiestroken en fietsstroken voldoen niet omwille van de gebrekkige veiligheid. Ze kunnen eventueel wel als tijdelijke oplossing gebruikt worden in afwachting van de definitieve realisatie.
- Goede aanliggende fietspaden – en de bijhorende oversteekplaatsen – dienen steeds verhoogd aangelegd en dit in principe enkel langs wegen met rijsnelheden van maximum 50 km/uur.
- Bij toegelaten rijsnelheden van 70 km/uur of meer is een vrijliggend fietspad aangewezen.

*Fietspaden langs lokale buurtwegen* vormen dé recreatieve wegen bij uitstek, die nauwelijks herinrichting behoeven. Indien dit nog niet het geval is, kan gepleit worden om deze wegen voor plaatselijk verkeer te bestemmen. Een goede controle op dit gebruik is dan wel noodzakelijk.

*Fietswegen in natuurgebieden* dienen niet alleen natuur- en milieuvriendelijk, maar eveneens in harmonie met het landschap te worden aangelegd. De voorkeur gaat hier dan ook uit naar een onverhard fietspad met bijvoorbeeld een kleischelpbedekking of een bedekking van ternair zand.

In de kaartenbundel 3 werd het actueel uitrustingspatroon samengevat, dit in verhouding met de hier voorgestelde criteria. Dit geeft een beeld van de nog uit te voeren werken. Het is goed erop te wijzen dat in de huidige uitrusting reeds enkele geslaagde realisaties werden verwezenlijkt. Goede voorbeelden vormen het aanliggend dubbelrijrichtingsfietspad langs de Driftweg in Bredene, de doortocht door de stadskern van Blankenberge en de fietsweg langs de Internationale Dijk te Knokke-Heist.



## 5.6. Bewegwijzering

Bewegwijzering dient te voldoen aan twee principes, namelijk continuïteit en uniformiteit.

Continuïteit impliceert dat de routenaam, eenmaal op een wegwijzer vermeld, op alle volgende keuzepunten wordt herhaald en dit in de beide richtingen.

Uniformiteit betreft het type van bebording. Voor toeristisch-recreatieve routes wordt het type bepaald door de *richtlijn van 16 december 1997* inzake de erkenning van niet grensoverschrijdende toeristische auto- en fietsroutes, die werd opgemaakt met de bedoeling de wildgroei van toeristische bewegwijzeringssystemen in goede banen te leiden. Daarbij werd onderscheid gemaakt tussen drie soorten bewegwijzeringssystemen:

- Recreatieve fietsroutes (rondrijroutes of lussen): zeshoekig bord met de top naar boven (wit met rode tekst)
- Landelijke fietsroutes (lange afstandsroutes): rechthoekig bord met de smalle zijde naar boven (wit met groene tekst)
- Fietsroutenetwerken (knooppuntensysteem): oriëntatiepaddestoelen.

Recent werd aanvullend hierop een *nieuwe richtlijn voor fietsroutenetwerken* goedgekeurd, die op 28 juni 2000 door de minister werd bekrachtigd. De bedoeling is tweevoudig namelijk het ontwikkelen van een kwalitatief waardevol fietsroutenetwerk binnen elke Vlaamse provincie, rekening houdende met de toeristische kenmerken en de eigenheid van de streek en het bestendigen van een eenvormige bewegwijzering.

Hiervoor voorziet men twee soorten bewegwijzering namelijk:

- de doelenbewegwijzering, die verbindingen maakt tussen verschillende bestemmingen/doelen. Men leidt de recreant doorheen de kernen en maakt maximaal gebruik van de autoluwe landelijke wegen. Eenmaal een bestemming is opgenomen, dient ze vermeld te worden op alle daaropvolgende kruispunten totdat de bestemming bereikt is. De routes zijn in de twee richtingen bewegwijzerd.
- de knooppuntenbewegwijzering, die de knooppunten op het netwerk van fietsroutes organiseert.

Als lange afstandroute met een belangrijke 'kamfunctie' - de Kustfietsroute wordt gepland in een intens 'vernetwerkt' en verstedelijkt gebied - dient de Kustfietsroute met rechthoekige borden bewegwijzerd en komt het geheel voor een doelenbewegwijzering in aanmerking.

Daarbij komt nog het Provinciaal Functioneel fietsnetwerk, dat op diverse plaatsen met de Kustfietsroute samenvalt. Dit laatste impliceert dat de recreatieve en functionele routes op elkaar dienen afgestemd. In deze zin lijkt het niet onnuttig om het model van bewegwijzering ontwikkeld voor het Nederlandse fietsroutenetwerk in ogenschouw te nemen.

Dit complex gegeven pleit voor een geïntegreerd systeem van bewegwijzering. De Kustfietsroute kan hier een interessante testcase vormen.



## 6. HAALBAARHEID

De voorliggende studie heeft tot doel de haalbaarheid te onderzoeken van een recreatieve fietsroute evenwijdig aan de kust.

### 6.1. Zwakten en sterkten

Uit de studie blijken de zwakten en sterkten van de voorgestelde Kustfietsroute.

*Sterkten* vormen ongetwijfeld de sterke afwisseling en de grote verscheidenheid. Natuur, badplaatsen met hun eigen specifieke architectuur, attractiepunten en zelfs industriegebieden (Zeebrugge) volgen elkaar op. Het bindend element, het kustlandschap, toont een afwisseling van zee, strand, duin en polder.

*Zwakten* vormen de *onvoldoende tot zelf gebrekkige uitrusting* van de huidige fietsinfrastructuur en op enkele secties ook *de beperkte belevingswaarde*. Vooral aan de Westkust doken betreffende dit laatste punt belangrijke knelpunten op en dit ondanks het feit dat hier het grootste aanbod aan natuurgebieden ligt.

Betreffende deze laatste knelpunten worden oplossingen voorgesteld, waarbij de Kustfietsroute in de betreffende secties de aanpalende natuurgebieden in de rand aansnijdt. Gezien het statuut van deze gebieden dienen voor de realisatie niet alleen belangrijke administratieve, maar eveneens belangrijke technische klippen omzeild, waarbij een nauw en permanent overleg met de beheerders en de vergunningsverlenende instanties als AMINAL afdeling Natuur, AMINAL afdeling Bos en Groen en AROHM, afdeling Stedenbouwkundige vergunningen en Monumenten en Landschappen noodzakelijk is.

Hoe dan ook in deze gebieden blijft de natuur primeren en blijft de inpassing van een fietsroute aan belangrijke randvoorwaarden onderworpen (slechts toegankelijk van zonsopgang tot zonsondergang. Op bepaalde tijdstippen als het broedseizoen kan de route zelf tijdelijk niet toegankelijk zijn.

Voor de technische uitrusting en de realisatie van de Kustfietsroute is een goede afstemming op het bovenlokaal fietsnetwerk en de gemeentelijke mobiliteitsplannen essentieel. Naar financiering toe biedt deze afstemming trouwens belangrijke mogelijkheden.

### 6.2. Realisatie en stappenplan

#### 6.2.1. Realisatie

Reeds van bij het voorstel van de Kustfietsroute werd omwille van de complexiteit geopteerd voor een fasegewijze realisatie in minimum twee stappen, waarbij dan in het voorjaar 2002 een eerste route wordt ingereden, die dan in de loop van 2002 tot 2004 verder wordt bijgewerkt en verbeterd. Het voorliggende ontwerp stelt in de tabel 2 een gedetailleerd stappenplan voor, waarvan hier een samenvatting volgt.

Het infietsen van de *Kustfietsroute* in het voorjaar 2002 is haalbaar. Met de reeds aanwezige fietspadeninfrastructuur en de nog voor 2002 geplande verbeterings- en aanpassingswerken voorzien in de gemeentelijke mobiliteitsplannen en enkele specifieke in functie van de Kustfietsroute gerealiseerde projecten, is het mogelijk een veilige en attractieve route aan te bieden.

Concreet dienen hiervoor enkele belangrijke items gerealiseerd zoals:

- De fietsveerponten over de IJzer en de Oostendse havengeul en de aanpalende wegen op de respectievelijke oostoevers.
- De fietsbrug en de fietsweg onder de Hoge Brug in Nieuwpoort
- Het herwerken of aanpassen van enkele belangrijke kruispunten of oversteekplaatsen
- De realisatie van veilige en meer fietsvriendelijke paden zoals op de havenkaai Nieuwpoort en op enkele 'stedelijke' tracés zoals De Panne, Koksijde, Wenduine, Blankenberge...

In de tweede fase, voorzien tussen 2002 en 2004 worden de grote technische dossiers afgewerkt zoals:

- De fietsbrug bij de bruggen over de Oostendse havengeul en Spuikom
- De fietspaden door de natuurgebieden van de Houtsaegerduinen, de Duinbossen van De Haan en het fietspad langs de waterloop van de Sint-Jansader.



## 6.2.2. Toekomstige ontwikkelingen

In de toekomst kunnen een aantal nog nieuwe en onbekende ontwikkelingen of realisaties een bijsturen of bijwerken van het ontwerp van de Kustfietsroute vereisen of wenselijk maken. Enkele situeren zich op relatief korte termijn, andere zullen zich pas binnen enkele jaren voordoen.

Algemeen is er de opgestarte 'opwaardering' van de Koninklijke Baan (N34), waarbij voor een fietsvriendelijke uitrusting diverse scenario's mogelijk zijn, gaande van een vrijliggend fietspad - bijvoorbeeld met een groene veiligheidstrook als scheiding - tot het innemen van een volledige rijstrook voor een autovrije recreatiezone. Dit alles zal de attractiviteit van deze Kustbaan in de toekomst in belangrijke mate opvoeren en eventueel voor de Kustfietsroute in aanmerking laten komen.

In de diverse kustgemeentes bestaan er reeds nog niet concreet uitgewerkte plannen:

### *Koksijde:*

De site van de Duinenabdij in Koksijde is momenteel in volle herwerking. Hierbij wordt de aanleg van een fietspad langs of door de site overwogen. Concreet tekenen zich hier twee mogelijkheden af:

- de aanleg van een fietsroute via de A. Verbouwelaan en de Luypaertlaan ( die in het kader van het renovatieproject van buurtweg tot fietspad wordt omgewerkt).
- de aanleg van een nieuw fietspad langs de zuidwestzijde van de site.

Beide voorstellen, vormen een alternatieve verbinding tussen de Van Buggenhoutlaan en de Koninklijke Prinslaan. Hun aanleg veronderstelt de aanleg van veilige oversteken respectievelijk over de Koninklijke Prinslaan en de Van Buggenhoutlaan. Een afweging is noodzakelijk tegenover de geplande verluwing van de Koninklijke Baan ter hoogte van het centrum van de badplaats Koksijde, waarbij het tracé van de Koninklijke Prinslaan, de Van Buggenhoutlaan en de Lejeunelaan als ringweg gepland wordt. Dit zal ongetwijfeld de verkeersintensiteit doen toenemen.

Concreet wordt hier in de loop van 2001 een beslissing genomen.

### *Nieuwpoort:*

In het kader van het Kustactieplan I is de aanleg van een bijkomend dok in de jachthaven en een brug voor functioneel en recreatief fiets- en wandelverkeer over de IJzer ter hoogte van de Visserskaai voorzien. Deze verbinding biedt ook voor de Kustfietsroute nieuwe mogelijkheden om onder meer attractieve verbindingen te leggen vanuit de Visserskaai naar enerzijds de badplaats Westende en anderzijds het Vlaams Natuurreservaat van de IJzermonding.

### *Oostende:*

Op de ringweg Kennedyrondpunt - de Bolle, momenteel in aanleg, is de wijze van uitwerking van het kruispunt ter hoogte van de Bolle nog niet vastgelegd ( rondpunt, verkeerslichten...). De aanleg van deze nieuwe ringweg zal trouwens ook voor de aansluitende wegen belangrijke wijzigingen meebrengen. Zo bestaat nu de mogelijkheid de Konterdamkaai voor éénrichtingsverkeer om te werken.

Concreet kunnen we hier in de loop van 2001 een beslissing verwachten.

- Het tracé van de route op de Oostendse Oostoever kan slechts definitief bepaald worden nadat een keuze is gemaakt welk kruispunt - Fortstraat of Hendrik Baelskaai - zal worden ingericht als beveiligd kruispunt in het kader van de tramspoorvernieuwing. De beslissing hieromtrent valt in het najaar 2000.

### *De Haan - Wenduine:*

Voor de betreffende secties van de uitgesplitste Koninklijke Baan (N34 en N34 Y) zijn in de toekomst nog belangrijke evoluties te verwachten. Diverse instanties zijn vragende partij voor de afbouw van het noordelijke tracé van de Koninklijke Baan (N34) en de omwerking ervan tot een verkeersvrije wandel- en fietszone. Gezien de verkeerstechnische impact van deze ingreep is de realisatie niet binnen de eerste vier jaar te verwachten. Een eventuele realisatie biedt ook voor de Kustfietsroute nieuwe perspectieven.



### 6.3. Kostenraming

Een kostenraming opmaken voor een project als de Kustfietsroute blijft een moeilijke opdracht, gezien de talrijke onbekende factoren. Niettemin werd een poging ondernomen. Hierbij werd uitgegaan van de volgende ramingen:

- Voor de aanleg een enkelvoudige aanliggend fietspad, uitgerust met rode betonstenen en boordstenen voor een breedte van 1,8m: 6000 Bef/m
- voor de aanleg van een dubbel aanliggend fietspad, uitgerust met rode betonstenen en boordstenen voor een breedte van 2,5m: 7500 Bef/m
- voor de aanleg van een onverhard fietspad van ternair zand op een steenslagfundering met een breedte van 2,5m: 3500 Bef/m

Voor kruispunten of oversteekplaatsen wordt een kostprijs van 3000 Bef/m<sup>2</sup> gerekend. De inrichting van een basisoversteekplaats draait om en bij de 75.000 Bef. Voor een fietsvriendelijk kruispunt, uitgerust met verkeerslichten kan dit oplopen tot 325.000 Bef.

De kostenraming werd in detail samengebracht in tabel 3. Deze kosten omvatten enkele de aanleg van de fietspaden en oversteekplaatsen. De kosten voor de bewegwijzering en de verdere uitrusting (fietsparkeerplaatsen, inrichting van de knooppunten...) zijn hierin niet opgenomen, evenals de kosten voor de uitbraak.

Samengevat per kustgemeente geeft dit het volgende beeld. In grijswaarde zijn de prijsramingen van de alternatieve trajecten aangegeven. Ze zijn niet in de raming opgenomen.

De Panne	6.325.000	Ontwerp
	2.660.150	traject via de Veldweg
	32.760.000	traject via de Duinhoeklaan en de Veurnestraat
Koksijde	24.510.000	
	37.635.000	traject via de Vandammestraat-Leopold III-laan
	26.865.000	traject via de Tennislaan
Nieuwpoort	27.125.000	Ontwerp
Middelkerke	12.730.000	
Oostende	86.115.000	
Bredene		
De Haan	54.865.000	
	40.120.000	traject via de Duinbossen
	58.690.000	traject via de Koninklijke Baan
Blankenberge	41.515.000	Ontwerp
	40.515.000	fietsweg via de reserveringszone
	52.475.000	traject via de Koninklijke Baan
Zeebrugge	25.500.000	Ontwerp
Knokke-Heist	5.325.000	
<b>Totaal van voorgesteld ontwerptraject</b>	<b>278.010.000</b>	

### 6.4. Financiering

Voor de financiering van de *Kustfietsroute* zijn diverse bronnen voorhanden.

De realisatie kadert in het Kustactieplan II van de Vlaamse Regering, dat meteen een basisfinanciering garandeert. Een goede coördinatie met het Bovenlokaal Fietsnetwerk, dat eveneens van een belangrijke subsidiëring vanwege de Vlaamse Gemeenschap en de Provincie zal genieten, kan voor belangrijke secties en kunstwerken een co-financiering betekenen.

Daarbij valt er eveneens bijkomende financiële inbreng te verwachten van het Doelstelling 2-programma Kust, Interreg III en de diverse partners zoals gemeenten en Provincie.



Afkortingen:

E : Enkelrichtingsfietspad

D : Dubbelrichtingsfietspad

<b>KUSTFIETSROUTE</b>		
<b>Tabel 1: VOORONTWERP</b>		
<b>Routebeschrijving</b>	<b>Huidige uitrusting</b>	<b>Knelpunten</b>
<i>Frankrijk De Panne</i>		
<i>Trajectvoorstel 1</i> Frankrijk- grensovergang Perroquet Duinhoeklaan – Kerkstraat (N34)	plaatselijk aanduiding van fietsstrook (E)	Drukke invalsweg, weinig aantrekkelijk en niet veilig
<i>Trajectvoorstel 2</i> Frankrijk-grensovergang Perroquet – Grenspad – Jaagpad aan de vaart Duinkerke-Veurne – Dorpstraat- Stationstraat	Buurtwegen; Grenspad gedeeltelijk onverhard	Onverharde gedeelte niet geschikt voor recreatief fietsverkeer
<i>Trajectvoorstel 3:</i> Frankrijk – Grensovergang Rue de la Frontière – Moerstraat-Veldstraat	Buurtweg ;oversteek op einde Veldstraat niet uitgerust	sluikweg
Dijk (N39)-voetbrug-Dorpstraat- Stationstraat (N34)	Fietsstrook (E) langs Dijk (N39) Buurtwegen, niet uitgerust	geen uitgeruste oversteek over Dijk (N39)
<i>Hoofdas:</i> Kerkstraat (N34)	Vrijliggend fietspad (E)	
<i>Trajectvoorstel 1:</i> Veurnestraat (N35)-Oosthoek	Gedeeltelijk met vrijliggend fietspad (E) uitgerust	Niet uitgeruste gedeelten; weinig aantrekkelijk



<i>Trajectvoorstel 2:</i> Kerkstraat - Zeelaan – Koninklijke Baan (N34) - Corridor langs oostgrens Vlaams Natuurreservaat Houtsaegerduinen –	Buurtwegen en gewestweg	Koninklijke Baan plaatselijk niet uitgerust. Haalbaarheid voorstel Corridor doorgang langs Houtsaegerduinen lijkt gering
A.Nazylaan – Strandlaan – Tennislaan-Brialmontlaan– Koninklijke Prinslaan	Buurtwegen, niet uitgerust	Oversteek Strandlaan niet uitgerust
<i>Trajectvoorstel 3:</i> Zeelaan - Markt - Ollevierlaan - aan te leggen fietspad op zuidgrens Vlaams natuurreservaat Houtsaegerduinen	Buurtwegen	Haalbaarheid voorstel fietspad door het natuurreservaat Houtsaegerduinen lijkt gering gezien statuut.
<b>Koksijde</b>		
<i>Trajectvoorstel 1:</i> Robert Vandammestraat (N396)	Gewestweg met Fietsstroken (E)	Gebrek aan attractiviteit
Rondpunt	Ingerichte oversteek	
Leopold III-laan (N8)	Gewestweg met aanliggende fietspaden (E)	Gebrek aan attractiviteit
<i>Trajectvoorstel 2:</i> A.Nazylaan - Strandlaan - Tennislaan - Brialmontlaan - Koninklijke Prinslaan	Gemeentewegen, niet uitgerust - oversteek Strandlaan niet uitgerust	Gebrekkige uitrusting
<i>Trajectvoorstel 3:</i> Van Looylaan - Strandlaan - Duinenkranslaan - Ranonkellaan	Buurtwegen, niet uitgerust – oversteek Strandlaan niet uitgerust	Gebrekkige uitrusting
<i>Hoofdas:</i> Rondpunt	Ingericht voor fietsverkeer	Doortocht door park Duinenabdij dient aan te sluiten bij herinrichting.
Van Buggenhoutlaan (N8h)	Gewestweg niet uitgerust voor fietsverkeer	Niet uitgerust voor fietsverkeer
Rondpunt (N8h)	Niet uitgerust voor fietsverkeer	Niet uitgerust voor fietsverkeer
Lejeunelaan (N8h)	Gewestweg slechts plaatselijk uitgerust met fietsstrook	Niet uitgerust voor fietsverkeer
Koninklijke Baan (N34)	Aanliggend fietspad (E)	
Oversteek Koninklijke Baan - Doornpannestraat	Uitgerust voor fietsverkeer	
Doornpannestraat-Guldenzandstraat	Buurtweg niet uitgerust voor fietsverkeer	Sluikweg; vermenging verkeerstromen tijdens hoogseizoen
Pylyserlaan	Buurtweg	Soms druk plaatselijk verkeer



Leopold II-laan	Vrijliggend fietspad – kruispunt met Pylyserlaan niet uitgerust	Kruispunt met Pylyserlaan niet uitgerust
Oversteek LeopoldII-laan/Piet Verhaertstraat	Kruispunt niet uitgerust	Oversteek niet uitgerust
Piet Verhaertstraat-Irene Bauwenslaan	Lokale buurtweg , niet uitgerust	Soms druk plaatselijk verkeer
Oversteek Irene Bauwenslaan/Polderstraat	Oversteek niet uitgerust	Oversteek niet uitgerust
Polderstraat	Buurtweg niet uitgerust	Niet uitgerust; aanleg aanliggend fietspad (E) in voorbereiding
Kruispunt Polderstraat / Kinderlaan	Uitgerust met verkeerslichten	
Kinderlaan	Gewestweg met vrijliggende fietspaden (E)	
<i>Nieuwpoort</i>		
Zeedijk-Havengeul	Woonerf	Vermenging met wandelverkeer tijdens het hoofdseizoen
Overzet IJzermonding	Overzet nog niet uitgerust voor fietsers	Dure en technisch moeilijke realisatie
Vlaams Natuurreservaat IJzermonding - Alexisstraat - Lage Duinenstraat	Aanleg fietspad voorzien bij inrichting natuurreservaat	Bepaalde toegankelijkheid (Broedseizoen...)
<i>Ontdubbelingsroute:</i> Louislaan	Lokale buurtweg voor plaatselijk verkeer; niet uitgerust maar wel gesectioneerd.	Kruispunt met N34 niet uitgerust.
Havengeul	Gedeeltelijk fietsstraat	Vermenging verkeersstromen zeker tijdens het hoofdseizoen
Kattas-visserskaai		Plaatselijk is de wegbekleding niet fietsvriendelijk
Oversteek Hoge Brug	Oversteek uitgerust	Moeilijke en gevaarlijke oversteek
Sluizencomplex van de Ganzenpoot (N318)	Gewestweg niet uitgerust voor fietsverkeer	Niet uitgerust voor fietsverkeer
Oversteek naar noordoever van de Plassendalevaart	Oversteek niet uitgerust	Onveilige oversteek
<i>Middelkerke</i>		
Boterdijk-Steenstraat	Lokale buurtweg niet uitgerust. Op tracé Boterdijk bestemd voor plaatselijk verkeer	Sluikverkeer
Oversteek Westendelaan (N318)	Niet uitgerust	Onveilige oversteek
Brempad	Fietspad	
Matthieulaan - Olmenlaan – Bassevillestraat	Lokale buurtwegen	



Oversteek Bassevillestraat/Scottixlaan	Niet uitgerust	Onveilige oversteek
Essex Scottixlaan	Aanliggend fietspad (D)	
Oversteek met Koninklijke Baan (N34)	Oversteek uitgerust met verkeerslichten	
Strandlaan-Koning Ridderdijk	Aanliggend fietspad (E)	
Oversteek naar Zeedijk	Niet uitgerust	Onveilige oversteek
Zeedijk tot Visserskaai Oostende	Fiets- en wandelstraat	Vermenging met wandelverkeer ter hoogte van badplaatsen
<i>Ontdubbelingsroute:</i> Via binnenstraten badplaats Westende	Gemeentewegen niet uitgerust	Niet uitgerust voor fietsverkeer
L.Logierlaan	Buurtweg met gemarkeerde fietstroken	Gebrekkige uitrusting
Oversteek Koninklijke Baan (N34)	Goed uitgerust	
L.Logierlaan - oversteek naar Duinenweg	Buurtweg niet uitgerust; oversteek niet uitgerust	Gebrekkige uitrusting
Duinenweg	Buurtweg voor plaatselijk verkeer	Sluikweg; vermenging verkeerstromen, vooral wandelaars
Oversteken met Westlaan, Middenlaan, Zeelaan en Luchthavenstraat (Raversijde)	Niet uitgerust	Oversteekplaatsen niet uitgerust
<b>Oostende</b>		
Duinenweg tot Troonstraat	aanliggend fietspad (E)	
Oversteek Duinenweg/Troonstraat (N34)	uitgerust	
<i>Hoofdas:</i> Troonstraat-Koningin Astridlaan (N34)	Gewestweg met aanliggend fietspad (E)	
Koningsstraat	niet uitgerust voor fietsverkeer	Onveilig
Oversteek Van Iseghemlaan	uitgerust maar niet fietsvriendelijk	Onveilig
Van Iseghemlaan	niet uitgerust voor Fietsverkeer	Onveilig
Oversteek Van Iseghemlaan/ Oosthelling	niet uitgerust	Oversteek niet uitgerust voor fietsverkeer
Oosthelling-Albertl-promenade	niet uitgerust	Onveilig en fietsonvriendelijk wegbekleding
Visserskaai	aanliggend fietspad (E)	
Oversteek naar station(splein)	niet uitgerust	Oversteek niet uitgerust voor fietsverkeer
Natiënkaai -Brandariskaai-Slachthuiskaai	niet uitgerust	Onveilig
Kruispunt Slimmerdreef-Konterdamkaai	niet uitgerust	Niet uitgerust
Konterdamkaai of alternatief langs de Groendreef	vrijliggend fietspad (D) of fietsstraat (Groendreef)	
Verbinding Kennedy-rondpunt-Bolle	nog te realiseren	
Kruispunt met Slijkensesteenweg	nog te realiseren	uitwerking (Kruispunt, rondpunt...) nog niet gekend



Bruggen achterhaven en Spuikom	Fietsstrook (E)	Gebrekkige veiligheid
Driftweg (E.Moreaulaan)	Niet uitgerust	
<i>Ontdubbelingsweg:</i> Veerpont over havengeul – Schutsluisplein – Buskruitstraat – Vuurtorenweg of Hendrik Balskaai	Niet uitgerust voor fietsers	Dure en technisch moeilijke realisatie
Oversteek naar Dokter Eduard Moreauxlaan	Niet uitgerust; inrichting gepland in de nabije toekomst	Onveilige oversteek, maar inrichting gepland in de nabije toekomst
<b>Bredene</b>		
<i>Hoofdas:</i> Driftweg-Kapellestraat	Recent aangelegd aanliggend en verhoogd aangebracht fietspad (D)	
<b>De Haan</b>		
Driftweg tot De Haan	Niet uitgerust. Ontwerp voor een aanliggend dubbelfietspad tot Vosseslag klaar.	Onveilige en weinig fietsvriendelijke weg
Kruispunt Driftweg-Koninklijke Baan- Stationsstraat	Uitgerust	
Marktstraat-Wenduinseseenweg tot Duinenweg	Fietsstrook	
<i>Trajectvoorstel 1:</i> Driftweg (N317)	Niet uitgerust	Recreatieve weg bij uitstek maar spanning met druk plaatselijk verkeer en reizigersverkeer in de sectie De Haan-Wenduine.
<i>Trajectvoorstel 2:</i> Aanpassing padennet in de Duinbossen	Nog niet gerealiseerd	Administratieve en technische problemen
<i>Trajectvoorstel 3:</i> Zuidelijk tracé Koninklijke Baan (N34e)	Aanliggend fietspad	Weinig attractief; aanpassing nodig
<i>Hoofdas:</i> Oversteek Driftweg (N317) en Koninklijke Baan (N34e) voor fietsverkeer uit richting Knokke	Uitgerust, maar zonder faciliteiten voor fietser	Geen fietsvriendelijke oversteek
Oversteek Koninklijke Baan (N34e)	Uitgerust met zebepad	Geen fietsvriendelijke oversteek



LeopoldII-laan-De Smet-De Naeyerlaan-Blankenbergse steenweg	Niet uitgerust	Niet uitgerust voor fietsverkeer
Blankenbergse Steenweg (N34)	Vrijliggende fietspad (E)	Weinig aantrekkelijk door rechtlijnig verloop en drukte van de Koninklijke Baan
<b>Blankenberge</b>		
E.Jameslaan - De Smet-De Naeyerlaan-Koning LeopoldIII-plein	Aanliggend en verhoogd aangelegd fietspad (E)	
<i>Ontdubbelingsweg::</i> Brug over havengeul – Franchommelaan-E.Jameslaan	Nog te realiseren	Dure realisatie met hoge attractiviteitswaarde maar beperkt functioneel effect
<i>Hoofdas:</i> J.De Troozerlaan-A.Ruzettelaan	Niet uitgerust	Niet uitgerust voor fietsverkeer
Kruispunt A.Ruzettelaan/Koning AlbertI-laan (N34)	Niet uitgerust	Onveilige oversteek voor fietsers
<i>Trajectvoorstel 1:</i> Koning Albert I-laan (N34)	Aanliggend fietspad (E)	Weinig aantrekkelijke sectie door rechtlijnig verloop en druk autoverkeer
<i>Trajectvoorstel 2:</i> Fietsweg doorheen R-gebied	Nog te realiseren	
<i>Trajectvoorstel 3:</i> Fietsweg ten zuiden van Sint-Jansader	Nog te realiseren	
<b>Zeebrugge</b>		
<i>Hoofdas:</i> Kustlaan (N34 en N34a)	Aanliggend fietspad (E), vrijliggende fietspad (E) op de bruggen	Ophaalbruggen met onregelmatige frequentie, druk autoverkeer
<b>Knokke-Heist</b>		
Elisabethlaan	Aanliggend fietspad (E)	



Oversteek naar Vissershuldeplein	Uitgerust met zebrapaden	
Vissershuldeplein-zeedijk Heist – Duinbergen – Albertstrand – Casino	Fietsstrook (D) op zeedijk aangeduid met rode betegeling	Vermenging met wandelverkeer tijdens het hoogseizoen en dit ondanks de fietsstrook
Oversteek N34	Uitgerust met zebrapaden	
Elisabethlaan	Aanliggende fietspad (E)	
Oversteek met Lippenslaan	Niet uitgerust	Onveilige oversteek
Zoutelaan	Aanliggend fietspad	
Rondpunt met Elisabethlaan	Uitgerust met aanliggend fietspad	
Zoutelaan	Aanliggend fietspad van E naar D	
Oversteek naar Bronlaan	Niet uitgerust	Onveilige oversteek
Bronlaan - Oversteek naar Leon Lippensdreef	Vrijliggend fietspad	
Oversteek naar Leon Lippensdreef	Uitgerust	
Leon Lippensdreef	Vrijliggend fietspad (D)	
Oversteek Leon Lippensdreef naar Internationale dijk	Uitgerust	
Internationale dijk – Nederland	Onverhard Fietspad	



<b>KUSTFIETSROUTE</b>			
<b>Tabel 2: ONTWERP</b>			
<b>Routebeschrijving</b>	<b>Actuele uitrusting</b>	<b>Stappenplan Realisatie 2000-2002</b>	<b>Stappenplan Realisatie 2002-2004</b>
<i>De Panne</i>			
<i>Trajectvoorstel 1</i> Frankrijk- grensovergang Perroquet Duinhoeklaan – Kerkstraat (N34)	Plaatselijk aanduiding van fietsstrook	Aanleg aanliggend fietspad (E)	
<i>Trajectvoorstel 2</i> Frankrijk-grensovergang Perroquet – Grenspad – Jaagpad aan de vaart Duinkerke-Veurne – Dorpstraat- Stationstraat	Buurtweg; Grenspad gedeeltelijk onverhard		Aanleg verhard fietspad op Grenspad
<i>Trajectvoorstel 3:</i> Frankrijk – Grensovergang Rue de la Frontière – Moerstraat-Veldstraat	Buurtweg – oversteek einde Veldstraat niet uitgerust	Vorbehouden voor plaatselijk verkeer - uitrusten oversteek Veldstraat	
Dijk (N39)-voetbrug-Dorpstraat- Stationstraat (N34)	Fietsstrook (E) langs Dijk (N39) Buurtwegen, niet uitgerust	Aanleg veilige oversteek over Dijk (N39)	
<i>Hoofdas:</i> Kerkstraat (N34)	Vrijliggend fietspad (E)		
<i>Trajectvoorstel 1:</i> Veurnestraat (N35)-Oosthoek	Gedeeltelijk uitgerust met vrijliggend fietspad (E)	Aanleg van aanliggend fietspad op de niet uitgeruste gedeelten	



<i>Trajectvoorstel 2:</i> Kerkstraat - Zeelaan – Koninklijke Baan – Corridor langs oostgrens Vlaams Natuurreservaat Houtsaegerduinen –	Gemeentewegen, niet uitgerust; Koninklijke Baan gedeeltelijk voorzien van aanliggend fietspad (E)		Aanleg fietsweg op grens natuurreservaat
A.Nazyiaan – Strandlaan – Tennislaan- Brialmontlaan– Koninklijke Prinslaan	Buurtwegen, niet uitgerust; oversteek Strandlaan niet uitgerust	Aanleg aanliggend of vrijliggend fietspad	
<i>Trajectvoorstel 3:</i> Zeelaan - Markt – Ollevierlaan - aan te leggen fietspad op zuidgrens Vlaams natuurreservaat Houtsaegerduinen	Gemeentewegen		Aanleg onverhard fietsweg op zuidgrens natuurreservaat Houtsaegerduinen
<b>Koksijde</b>			
<i>Trajectvoorstel 1:</i> Robert Vandammestraat (N396)	Fietsstrook (E)	Aanleg aanliggend of vrijliggend fietspad (E)	
Rondpunt	Ingerichte oversteek		
Leopold III-laan (N8)	Aanliggend fietspad	Aanleg vrijliggend fietspad (E)	
<i>Trajectvoorstel 2:</i> A.Nazyiaan - Strandlaan – Tennislaan – Brialmontlaan – Koninklijke Prinslaan	Gemeentewegn niet uitgerust – oversteek Strandlaan niet uitgerust	aanleg aanliggend of vrijliggend fietspad	
<i>Trajectvoorstel 3:</i> Van Looylaan - Strandlaan – Duinenkranslaan – Ranonkellaan	Buurtwegen, niet uitgerust; oversteken op Strandlaan niet uitgerust		Uitrusten oversteken Strandlaan
<i>Hoofdas:</i> Rondpunt	Ingericht voor fietsverkeer		
Van Buggenhoutlaan (N8h)	Gewestweg niet uitgerust voor fietsverkeer	Aanleg vrijliggend fietspad (E)	
Rondpunt (N8h)	Niet uitgerust voor fietsverkeer	Fietsstrook of fietssuggestiestrook	Vrijliggend fietspad
Lejeunelaan (N8h)	Gewestweg slechts plaatselijk uitgerust met fietsstrook	Aanleg vrijliggend fietspad (E)	
Koninklijke Baan (N34)	Aanliggend fietspad	Vrijliggend fietspad	
Oversteek Koninklijke Baan – Doornpannestraat	Uitgerust voor fietsverkeer		



Doornpannestraat-Guldenzandstraat	Buurtweg niet uitgerust	Voorbehouden voor plaatselijk verkeer	Gedeeltelijk ontharding (?)
Pylyserlaan	Buurtweg niet uitgerust	Voorbehouden voor plaatselijk verkeer	
Oversteek Pylyserlaan-Leopold II-laan	Niet uitgerust	Uitrusten oversteek	
Leopold II-laan	Vijliggend fietspad (E)		
Oversteek Leopold II-laan/Piet Verhaertstraat	Kruispunt niet uitgerust	Uitrusten oversteek LeopoldII-laan/ Piet Verhaertstraat	
Piet Verhaertstraat-Irene Bauwenslaan	Buurtweg, niet uitgerust		
Oversteek Irene Bauwenslaan/Polderstraat	Oversteek niet uitgerust	Uitrusten oversteek Irene Bauwenslaan/Polderstraat	
Polderstraat	Niet uitgerust	Aanleg aanliggend fietspad (E)	
Kruispunt Polderstraat / Kinderlaan	Uitgerust met verkeerslichten		
Kinderlaan	Vrijliggend fietspad (E)		
<i>Nieuwpoort</i>			
Zeedijk-Havengeul	Woonerf		
Overzet IJzermonding	Overzetdienst voor wandelaars	Overzetdienst voor fietsers	
Vlaams Natuurreservaat IJzermonding-	Niet uitgerust	Aanleg fiets-en wandelroute in natuurreservaat IJzermonding	
<i>Ontdubbelingsroute:</i> Louislaan	Buurtweg, niet uitgerust. Kruispunt met N34 niet uitgerust.	Uitrusten kruispunt met N34 met verkeerslichten	
Havengeul	Fietsstraat, gedeeltelijk afgesloten voor autoverkeer tijdens seizoen		
Kattesas-visserskaai	Buurtweg plaatselijk niet geschikt voor fietsverkeer	Plaatselijk heraanleg	
Oversteek Hoge Brug	Oversteek uitgerust, maar 'moeilijk'	Aanleg houten fietsbrug en wandel-fietspad onder Hoge Brug richting Ganzenpoot met veilige oversteek	
Sluizencomplex van de Ganzenpoot (N318)	Gewestweg, niet uitgerust	Aanduiding fietsstrook of fietssuggestiestrook	
Oversteek naar weg op de noordoever van de Plassendalevaart	Niet uitgerust	Aanleg veilige oversteek	



<i>Middelkerke</i>			
Boterdijk-Steenstraat	Buurtweg niet uitgerust. Boterdijk bestemd voor plaatselijk verkeer		
Oversteek Westendelaan (N318)	Niet uitgerust	Aanleg veilige oversteek	
Brempad	Fiets-wandelpad		
Matthieulaan – Olmenlaan – Bassevillestraat	Buurtwegen voor lokaal gebruik		
Oversteek Bassevillestraat/Scottixlaan	Niet uitgerust	Uitrusten oversteek	
Essex Scottixlaan	Aanliggend fietspad (D)		
Oversteek met Koninklijke Baan (N34)	Oversteek uitgerust met verkeerslichten		
Strandlaan-Koning Ridderdijk	Aanliggend fietspad (E)	Aanleg vrijliggend fietspad (D)	
Oversteek naar Zeedijk	Niet uitgerust	Uitrusten oversteek	
Zeedijk tot Oostende	Fiets- en wandelstraat	Aanduiding fietsstrook (?)	
<i>Ontdubbelingsroute:</i> Via binnenstraten badplaats Westende	Gemeentewegen, niet uitgerust	Aanduiding fietsstrook	
L.Logierlaan	Niet uitgerust	Aanleg aanliggend fietspad (E)	
Oversteek Koninklijke Baan (N34)	Goed uitgerust		
L.Logierlaan - oversteek naar Duinenweg	Oversteek niet uitgerust	Uitrusting oversteek naar Duinenweg	
Duinenweg	Buurtweg voor plaatselijk verkeer	Sectionnering en inrichten als fietsstraat	
Oversteken met Westlaan, Middenlaan, Zeelaan en Luchthavenstraat (Raversijde)	Niet uitgerust	Inrichten oversteken	
<b>Oostende</b>			
Duinenweg tot Troonstraat	Aanliggend fietspad (E)		
Oversteek Duinenweg/Troonstraat (N34)	Uitgerust		
<i>Hoofdas:</i> Troonstraat-Koningin Astridlaan	Aanliggend fietspad (E)		
Koningsstraat	Niet uitgerust	Aanleg aanliggend fietspad (E)	
Oversteek Van Iseghemlaan	Uitgerust maar niet fietsvriendelijk	Aanleg fietsvriendelijke oversteek	



Van Iseghemlaan	Niet uitgerust	Uitrusten met aanliggend fietspad(E)	
Oversteek met Oosthelling	Niet uitgerust	Uitrusten oversteek naar Oosthelling	
Oosthelling-AlbertI-promenade	Niet uitgerust	Uitrusten met aanliggend fietspad	
Visserkaai	aanliggend fietspad (E)		
Oversteek naar station(splein)	niet uitgerust	Uitrusten met oversteek	
Natiënkaai –Brandariskaai- Slachthuiskaai	Niet uitgerust	Aanleg vrijliggend fietspad (E)	
Kruispunt Slimmerdreef-Konterdamkaai	Niet uitgerust	Herinrichting kruispunt	
Konterdamkaai en alternatief langs de Groendreef	Vrijliggend fietspad (D)		
Verbinding Kennedy-rondpunt-Bolle	Nog te realiseren	Aanleg aanliggend fietspad (E?)	
Kruispunt met Slijkensesteenweg	Nog te realiseren	Rondpunt met aanliggend fietspad (?)	
Bruggen achterhaven en Spuikom	Fietsstrook (E)		Constructie fietsbruggen (D)
Driftweg (E.Moreaulaan)	Niet uitgerust	Aanleg aanliggend fietspad (D)	
<i>Ontdubbelingsweg:</i> Veerpont over havengeul – Schutsluisplein – Buskruitstraat – Vuurtorenweg of Hendrik Balskaai	Niet uitgerust	Aanleg aanliggend fietspad	
Oversteek naar Dokter Eduard Moreauxlaan	Niet uitgerust	Aanleg van fietsvriendelijke oversteek	
<b>Bredene</b>			
<i>Hoofdas:</i> Driftweg-Kapellestraat	Aanliggend fietspad (D)		
<b>De Haan</b>			
Driftweg tot De Haan	Niet uitgerust	Aanleg aanliggend fietspad (D)	
Kruispunt Driftweg-Koninklijke Baan- Stationsstraat	Uitgerust		
Marktstraat-Wenduinseseenweg tot Duinenweg	Fietsstrook	Aanleg aanliggend fietspad	
<i>Trajectvoorstel 1:</i> Driftweg (N317)	Niet uitgerust		Aanleg vrijliggend fietspad (D)



<i>Trajectvoorstel 2:</i> Duinbossen	Padennet voor wandelaars		Aanleg vrijliggend fietspad door Duinbossen
<i>Trajectvoorstel 3:</i> Koninklijke Baan (N34e)	Aanliggend fietspad	Vrijliggend fietspad (D)	
<i>Hoofdas:</i> Oversteek Driftweg (N317) en Koninklijke Baan (N34e)	Uitgerust zonder faciliteiten voor fietser		Aanleg vrijliggend fietspad (D)
Oversteek Koninklijke Baan (N34e)	Uitgerust met zebrapad		
LeopoldII-laan-De Smet-De Naeyerlaan-Blankenbergse steenweg	Niet uitgerust	Aanbrengen van fietsuggestiestrook (E)	Aanleg aanliggend fietspad (D)
Blankenbergse Steenweg (N34)	Vrijliggende fietspad (E)		
<b>Blankenberge</b>			
E.Jameslaan - De Smet-De Naeyerlaan-Koning LeopoldIII-plein	Aanliggend fietspad (E)		
<i>Ontdubbelingsweg::</i> Brug over havengeul – Franchommelaan- E.Jameslaan			Aanleg fietsbrug met ophaalgedeelte
<i>Hoofdas:</i> J.De Troozerlaan-A.Ruzettelaan	Niet uitgerust	Aanleg aanliggend fietspad (E)	
Kruispunt A.Ruzettelaan/Koning AlbertI-laan (N34)	Niet uitgerust	Aanleg fietsvriendelijke oversteek	
<i>Voorstel 1:</i> Koning Albert I-laan (N34)	Aanliggend fietspad (E)	Herinrichting naar vrijliggend fietspad (D)	
<i>Voorstel 2:</i> Fietsweg doorheen R-gebied			Aanleg fietspad
<i>Voorstel 3:</i> Fietsweg ten zuiden van Sint-Jansader			Aanleg fietspad
<b>Zeebrugge</b>			
<i>Hoofdas:</i> Kustlaan (N34 en N34a)	Aanliggend fietspad (E), vrijliggende		



	fietspad (E) op de bruggen		
<b>Knokke-Heist</b>			
Elisabethlaan	Aanliggend fietspad (E)		
Oversteek naar Vissershuldeplein	Uitgerust met zebrapaden	Aanleg fietsvriendelijke oversteek	
Vissershuldeplein-zeedijk Heist - Duinbergen - Albertstrand - Casino	Fietsstrook (D) op zeedijk		
Oversteek N34	Uitgerust met zebrapaden	Aanleg fietsvriendelijke oversteek	
Elisabethlaan	Aanliggende fietspad (E)	Herinrichting tot vrijliggend fietspad (E)	
Oversteek met Lippenslaan	Niet uitgerust	Uitrusten oversteek Lippenslaan	
Zoutelaan	Aanliggend fietspad		
Rondpunt met Elisabethlaan	Uitgerust		
Zoutelaan	Aanliggend fietspad van E naar D		
Oversteek naar Bronlaan	Niet uitgerust	Uitrusten oversteek met Bronlaan	
Bronlaan - Oversteek naar Leon Lippensdreef	Vrijliggend fietspad		
Oversteek naar Leon Lippensdreef	Uitgerust		
Leon Lippensdreef	Vrijliggend fietspad (D)		
Oversteek Leon Lippensdreef naar Internationale dijk	Uitgerust		
Internationale dijk - Nederland	Onverharde Fietsweg		



Afkortingen

E : Enkelrijrichtingsfietspad

D : Dubbelrijrichtingsfietspad

BFF: Bovenlokaal Functioneel Fietsnet

G : Gemeente

P: Provincie

VI.G : Gewest

In grijswaarde: de niet weerhouden trajectvoorstellen

<b>KUSTFIETSRUTE</b>				
<b>Tabel 3: KOSTENRAMING</b>				
<b>Routebeschrijving</b>	<b>Uitrusting, huidige toestand</b>	<b>Gewenste uitrusting</b>	<b>kostenraming</b>	<b>co-financiering met Kustactieplan 2000-2004</b>
<i>De Panne</i>				
<i>Trajectvoorstel 1</i> Frankrijk- grensovergang Perroquet Duinhoeklaan – Kerkstraat (N34)	Plaatselijk aanduiding van fietsstrook	Aanleg aanliggend fietspad (E)	20.640.000	G
<i>Trajectvoorstel 2</i> Frankrijk-grensovergang Perroquet – Grenspad – Jaagpad aan de vaart Duinkerke-Veurne – Dorpstraat- Stationstraat	Lokale buurtweg; Grenspad gedeeltelijk onverhard	Aanleg verhard fietspad op Grenspad	1.115.000	G
<i>Trajectvoorstel 3:</i> Frankrijk – Grensovergang Rue de la Frontière – Moerstraat-Veldstraat	Lokale buurtweg – oversteek einde Veldstraat niet uitgerust	Voorbehouden voor plaatselijk verkeer - uitrusten oversteek Veldstraat	75.000	G
Dijk (N39)-voetbrug-Dorpstraat- Stationstraat (N34)	Fietsstrook (E) langs Dijk (N39) Lokale buurtwegen	Aanleg veilige oversteek over Dijk (N39)	75.000	VI.G



<i>Hoofdas:</i> Kerkstraat (N34)	Vrijliggend fietspad (E)			
<i>Trajectvoorstel 1:</i> Veurnestraat (N35)-Oosthoek	Gedeeltelijk met vrijliggend fietspad (E) uitgerust	Aanleg van aanliggend fietspad op de niet uitgeruste gedeelten	12.120.000	VI.G
<i>Trajectvoorstel 2:</i> Kerkstraat - Zeelaan - Koninklijke Baan - Corridor langs oostgrens Vlaams Natuurreservaat Houtsaegerduinen -	Lokale buurtwegen	Aanleg fietspad op grens natuurreservaat	4.650.000 560.000	VI.G, BFF (voor N34)
<i>Trajectvoorstel 3:</i> Zeelaan - Markt - Ollevierlaan - aan te leggen fietspad op zuidgrens Vlaams natuurreservaat Houtsaegerduinen	Lokale buurtwegen	Anleg onverhard fietspad op zuidgrens natuurreservaat Houtsaegerduinen	2.660.000	G
<i>Koksijde</i>				
<i>Trajectvoorstel 1:</i> Robert Vandammestraat (N396)	Fietsstrook (E)	Aanleg aanliggend of vrijliggend fietspad (E)	7.200.000	G
Rondpunt	Ingerichte oversteek			
Leopold III-laan (N8)	Aanliggend fietspad	Aanleg vrijliggend fietspad (E)	6.000.000	VI.G, BFF
<i>Trajectvoorstel 2:</i> A.Nazylaan - Strandlaan - Tennislaan - Brialmontlaan - Koninklijke Prinslaan	Gemeentewegen niet uitgerust - oversteek Strandlaan niet uitgerust	Aanleg vrijliggend fietspad langs N34 oversteken Strandlaan	2.280.000 150.000	G, BFF (gedeeltelijk)
<i>Trajectvoorstel 3:</i> Van Looylaan - Strandlaan - Duinenkranslaan - Ranonkellaan	Lokale buurtwegen - oversteken op Strandlaan niet uitgerust	Uitrusten oversteken Strandlaan	75.000	G
<i>Hoofdas:</i> Rondpunt	Ingericht voor fietsverkeer			
Ontdubbelingsweg Abdijmuseum		Uitrusting oversteken en aanleg fietsweg	2.285.000 150.000	VI.G., G, BFF
Van Buggenhoutlaan (N8h)	Gewestweg niet uitgerust voor fietsverkeer	Aanleg vrijliggend fietspad (E)		VI.G.
Rondpunt (N8h)	Niet uitgerust voor fietsverkeer	Vrijliggend fietspad	11.040.000 100.000	VI.G.



Lejeunelaan (N8h)	Gewestweg slechts plaatselijk uitgerust met fietsstrook	Aanleg vrijliggend fietspad (E)		VI.G.
Koninklijke Baan (N34)	Aanliggend fietspad	Vrijliggend fietspad		VI.G.
Oversteek Koninklijke Baan - Doornpannestraat	Uitgerust voor fietsverkeer			
Doornpannestraat-Guldenzandstraat	Buurtweg niet uitgerust	Voorbehouden voor plaatselijk verkeer		G
Pylyserlaan	Buurtweg niet uitgerust	Voorbehouden voor plaatselijk verkeer		G
Oversteek Pylyserlaan-Leopold II-laan	Niet uitgerust	Uitrusten oversteek	75.000	G
Leopold II-laan	Vrijliggend fietspad (E)			
Oversteek Leopold II-laan/Piet Verhaertstraat	Kruispunt niet uitgerust	Uitrusten oversteek LeopoldII-laan/ Piet Verhaertstraat	75.000	G
Piet Verhaertstraat-Irene Bauwenslaan	Buurtweg, niet uitgerust			
Oversteek Irene Bauwenslaan/Polderstraat	Oversteek niet uitgerust	Uitrusten oversteek Irene Bauwenslaan/Polderstraat	75.000	G
Polderstraat	Niet uitgerust	Aanleg aanliggend fietspad (E)	8.280.000	G, BFF (gedeeltelijk)
Kruispunt Polderstraat / Kinderlaan (N355)	Uitgerust met verkeerslichten			
Kinderlaan (N355)	Vrijliggend fietspad (E)			
<i>Nieuwpoort</i>				
Zeedijk-Havengeul	Woonerf			
Overzet IJzermonding	Overzetdienst voor wandelaars	Overzetdienst voor fietsers	15.000.000	VI.G. (AWZ)
Vlaams Natuurreservaat IJzermonding-	Niet uitgerust	Aanleg fiets-en wandelroute in natuurreservaat IJzermonding	3.500.000	VI.G.
<i>Ontdubbelingsroute:</i> Louislaan	Lokale buurtweg niet uitgerust. Kruispunt met N34 niet uitgerust.	Uitrusten kruispunt met N34 met verkeerslichten	325.000	VI.G.
Havengeul	Gedeeltelijk fietsstraat			BFF
Kattesas-Visserskaai	Buurtweg plaatselijk niet geschikt voor fietsverkeer	Plaatselijk heraanleg	3.150.000	G BFF
Oversteek Hoge Brug	Oversteek uitgerust, maar 'moeilijk'	Aanleg houten fietsbrug en wandel-fietspad onder Hoge Brug richting Ganzenpoot met veilige oversteek	5.000.000 75.000	G BFF



Sluizencomplex van de Ganzenpoot (N318)	Gewestweg niet uitgerust	Aanduiding fietsstrook of fietssuggestiestrook		VI.G BFF.
Oversteek naar noordoever Plassendalevaart	Niet uitgerust	Aanleg veilige oversteek	75.000	G
<b>Middelkerke</b>				
Boterdijk-Steenstraat	Buurtweg niet uitgerust. Boterdijk bestemd voor plaatselijk verkeer			
Oversteek Westendelaan (N318)	Niet uitgerust	Aanleg veilige oversteek	100.000	G
Brempad	Fiets-wandelpad			G
Matthieulaan – Olmenlaan – Bassevillestraat	Buurtwegen voor lokaal gebruik			G
Oversteek Bassevillestraat/Scottixlaan	Niet uitgerust	Uitrusten oversteek	75.000	G
Essex Scottixlaan	Aanliggend fietspad (D)			
Oversteek met Koninklijke Baan (N34)	Oversteek uitgerust met verkeerslichten			
Strandlaan-Koning Ridderdijk	Aanliggend fietspad (E)	Aanleg vrijliggend fietspad (D)	1.500.000	G
Oversteek naar Zeedijk	Niet uitgerust	Uitrusten oversteek	75.000	G
Zeedijk tot Oostende	Fiets- en wandelstraat	Aanduiding fietsstrook (?)		
<b>Ontdubbelingsroute:</b>				
Via binnenstraten badplaats Westende	Gemeentewegen, niet uitgerust	Aanleg aanliggende fietspaden	10.680.000	G, BFF
L.Logierlaan	Niet uitgerust	Aanleg aanliggend fietspad (E)		G, BFF
Oversteek Koninklijke Baan (N34)	Goed uitgerust			
L.Logierlaan - oversteek naar Duinenweg	Oversteek niet uitgerust	Uitrusting oversteek naar Duinenweg	75.000	G, BFF
Duinenweg	Buurtweg voor plaatselijk verkeer	Sectionnering en inrichten als fietsstraat		G, BFF
Oversteken met Westlaan, Middenlaan, Zeelaan en Luchthavenstraat (Raversijde)	Niet uitgerust	Inrichten oversteken	225.000	G, BFF
<b>Oostende</b>				
Duinenweg tot Troonstraat	Aanliggend fietspad (E)			
Oversteek Duinenweg/Troonstraat (N34)	Uitgerust			



<i>Hoofdas:</i> Troonstraat-Koningin Astridlaan	Aanliggend fietspad (E)			
Koningsstraat	Niet uitgerust	Aanleg aanliggend fietspad (E)	10.080.000	G
Oversteek Van Iseghemlaan	Uitgerust maar niet fietsvriendelijk	Aanleg fietsvriendelijke oversteek	100.000	G
Van Iseghemlaan	Niet uitgerust	Uitrusten met aanliggend fietspad(E)		
Oversteek met Oosthelling	Niet uitgerust	Uitrusten oversteek naar Oosthelling	75.000	G
Oosthelling-Albertl-promenade	Niet uitgerust	Uitrusten met aanliggend fietspad	4.680.000	G
Visserskaai	Aanliggend fietspad (E)			
Oversteek naar station(splein)	Niet uitgerust	Uitrusten met oversteek	75.000	G
Natiënkaai –Brandariskaai-Slachthuiskaai	Niet uitgerust	Aanleg vrijliggend fietspad (E)		G
Kruispunt Slimmerdreef-Konterdamkaai	Niet uitgerust	Herinrichting kruispunt		G
Konterdamkaai en alternatief langs de Groendreef	Vrijliggend fietspad (D)			
Verbinding Kennedy-rondpunt-Bolle (R31)	Nog te realiseren	Aanleg aanliggend fietspad (E?)	?	VI.G., BFF
Kruispunt met Slijkensesteenweg	Nog te realiseren	Rondpunt met aanliggend fietspad (?)	?	VI.G., BFF
Bruggen achterhaven en Spuikom	Fietsstrook (E)	Constructie fietsbruggen (D)	40.000.000	VI.G., BFF
Driftweg (E.Moreaulaan)	Niet uitgerust	Aanleg aanliggend fietspad (D)	8.100.000	VI.G., BFF
<i>Ontdubbelingsweg:</i> Veerpont over havengeul – Schutsluisplein – Buskruitstraat – Vuurtoerenweg of Hendrik Balskaai	Niet uitgerust	Aanleg aanliggend fietspad	15.000.000 7.680.000	VI.G.(AWZ) G
Oversteek naar Dokter Eduard Moreauxlaan	Niet uitgerust	Aanleg van fietsvriendelijke oversteek	325.000	VI.G.
<b>Bredene</b>				
<i>Hoofdas:</i> Driftweg-Kapellestraat	Aanliggend fietspad (D)			
<b>De Haan</b>				
Driftweg tot De Haan	Niet uitgerust	Aanleg aanliggend fietspad (D)	8.775.000	G, BFF



Kruispunt Driftweg-Koninklijke Baan- Stationsstraat	Uitgerust			
Marktstraat-Wenduinesesteenweg tot Duinenweg	Fietsstrook	Aanleg aanliggend fietspad		G, BFF
<i>Trajectvoorstel 1:</i> Driftweg (N317)	Niet uitgerust	Aanleg vrijliggend fietspad (D)	20.625.000	G
<i>Trajectvoorstel 2:</i> Duinbossen	Padennet voor wandelaars	Aanleg vrijliggend fietspad door Duinbossen	5.880.000	
<i>Trajectvoorstel 3:</i> Koninklijke Baan (N34e)	Aanliggend fietspad	Vrijliggend fietspad (D)	24.450.000	VI.G., BFF
<i>Hoofdas:</i>				
Oversteek Driftweg (N317) en Koninklijke Baan (N34e)	Uitgerust zonder faciliteiten voor fietser	Aanleg vrijliggend fietspad (D)		
Oversteek Koninklijke Baan (N34e)	Uitgerust met zebrapad	Aanleg veilige oversteek	325.000	VI.G., BFF
LeopoldII-laan-De Smet-De Naeyerlaan- Blankenbergse steenweg	Niet uitgerust	Aanleg aanliggend fietspad (D of E)	8.640.000	G, BUN
Blankenbergse Steenweg (N34)	Vrijliggende fietspad (E)	Herinrichting vrijliggend fietspad (E)	16.500.000	VI.G., BFF
<b>Blankenberge</b>				
E.Jameslaan - De Smet-De Naeyerlaan- Koning LeopoldIII-plein	Aanliggend fietspad (E)			G, BFF
<i>Ontdubbelingsweg::</i> Brug over havengeul – Franchommelaan- E.Jameslaan		Aanleg fietsbrug met ophaalgedeelte	20.000.000 5.750.000	G, BFF
<i>Hoofdas:</i>				
J.De Troozerlaan-A.Ruzettelaan	Niet uitgerust	Aanleg aanliggend fietspad (E)	10.800.000	G., BFF
Kruispunt A.Ruzettelaan/Koning AlbertI-laan (N34)	Niet uitgerust	Aanleg fietsvriendelijke oversteek	325.000	VI.G., BFF
<i>Voorstel 1:</i> Koning Albert I-laan (N34)	Aanliggend fietspad (E)	Herinrichting naar vrijliggend fietspad (D)	15.600.000	VI.G., BFF
<i>Voorstel 2:</i>				



Fietsweg doorheen R-gebied		Aanleg fietspad	3.640.000	VL.G., BFF
<i>Voorstel 3:</i> Fietsweg ten zuiden van Sint-Jansader		Aanleg fietspad en twee fietsbruggen	4.640.000	G
<b>Zeebrugge</b>				
<i>Hoofdas:</i> Kustlaan (N34 en N34a)	Aanliggend fietspad (E), vrijliggende fietspad (E) op de bruggen	Aanpassing met vrijliggende fietspaden	25.500.000	G, BFF
<b>Knokke-Heist</b>				
Elisabethlaan	Aanliggend fietspad (E)			
Oversteek naar Vissershuldeplein	Uitgerust met zebrapaden	Aanleg fietsvriendelijke oversteek	325.000	VL.G.
Vissershuldeplein-zeedijk Heist - Duinbergen - Albertstrand - Casino	Fietsstrook (D) op zeedijk			
Oversteek N34	Uitgerust met zebrapaden	Aanleg fietsvriendelijke oversteek	325.000	VL.G.
Elisabethlaan	Aanliggende fietspad (E)	Herinrichting tot vrijliggend fietspad (E)	4.500.000	
Oversteek met Lippenslaan	Niet uitgerust	Uitrusten oversteek Lippenslaan	100.000	G, BFF
Zoutelaan	Aanliggend fietspad			
Rondpunt met Elisabethlaan	Uitgerust			
Zoutelaan	Aanliggend fietspad van E naar D			
Oversteek naar Bronlaan	Niet uitgerust	Uitrusten oversteek met Bronlaan	75.000	G, BFF
Bronlaan - Oversteek naar Leon Lippensdreef	Vrijliggend fietspad			
Oversteek naar Leon Lippensdreef	Uitgerust			
Leon Lippensdreef	Vrijliggend fietspad (D)			
Oversteek Leon Lippensdreef naar Internationale dijk	Uitgerust			
Internationale dijk - Nederland	Onverhard Fietspad			





1. De Panne, grensovergang met Frankrijk 'de Perroquet' ter hoogte van de Duinhoeklaan



2. De Panne, Duinhoeklaan





3. De Panne, Kruispunt Duinhoeklaan-Kerkstraat



4. De Panne, Kerkstraat met vrijliggend fietspad





5. De Panne, Veurnestraat



6. Koksijde, Vandammestraat





7. Koksijde, Van Buggenhoutlaan



8. Koksijde, Van Buggenhoutlaan





9. Koksijde, Lejeunelaan



10. Koksijde, Koninklijke Baan ter hoogte van de Normandie





11. Koksijde, Doornpannestraat door het natuurgebied Doornpanne



12. Koksijde, Pylyserlaan





13. Koksijde, Polderstraat



14. Koksijde, Polderstraat





15. Koksijde, Kinderlaan met vrijliggend fietspad





16. Nieuwpoort, Louislaan





17. Nieuwpoort, Havengeul





18. Nieuwpoort, oversteek Kattesas



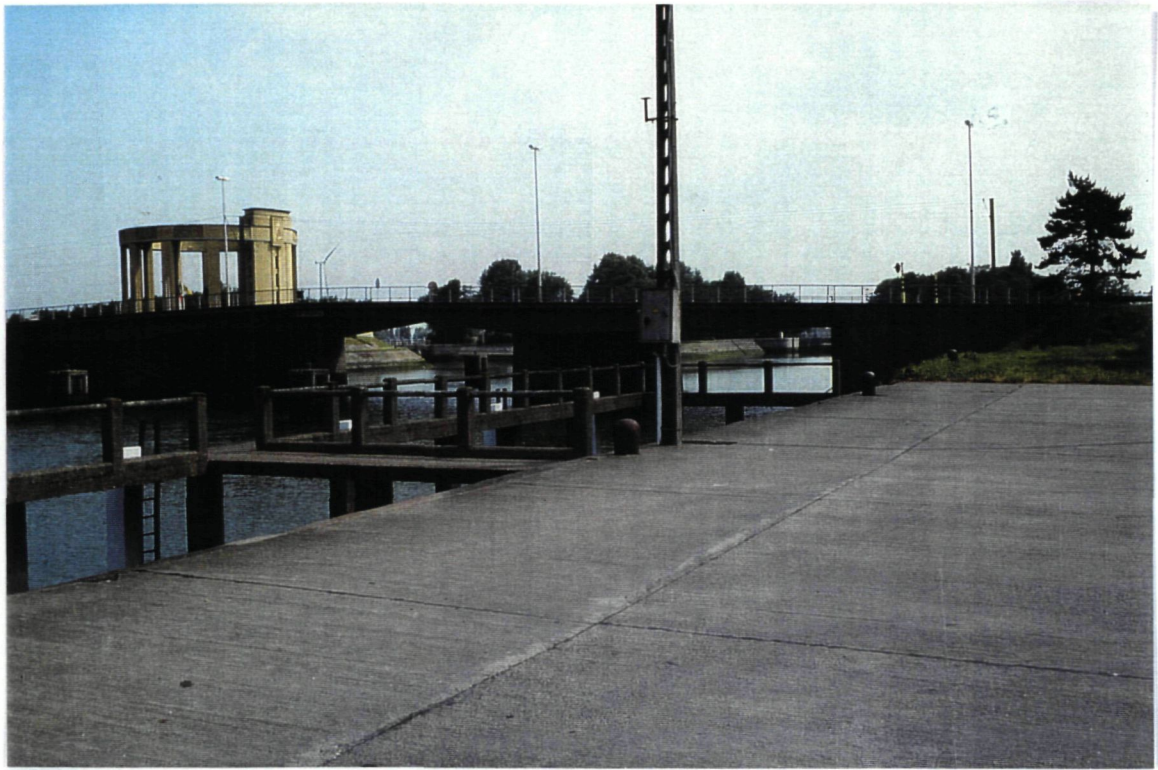


19. Nieuwpoort, Visserskaai

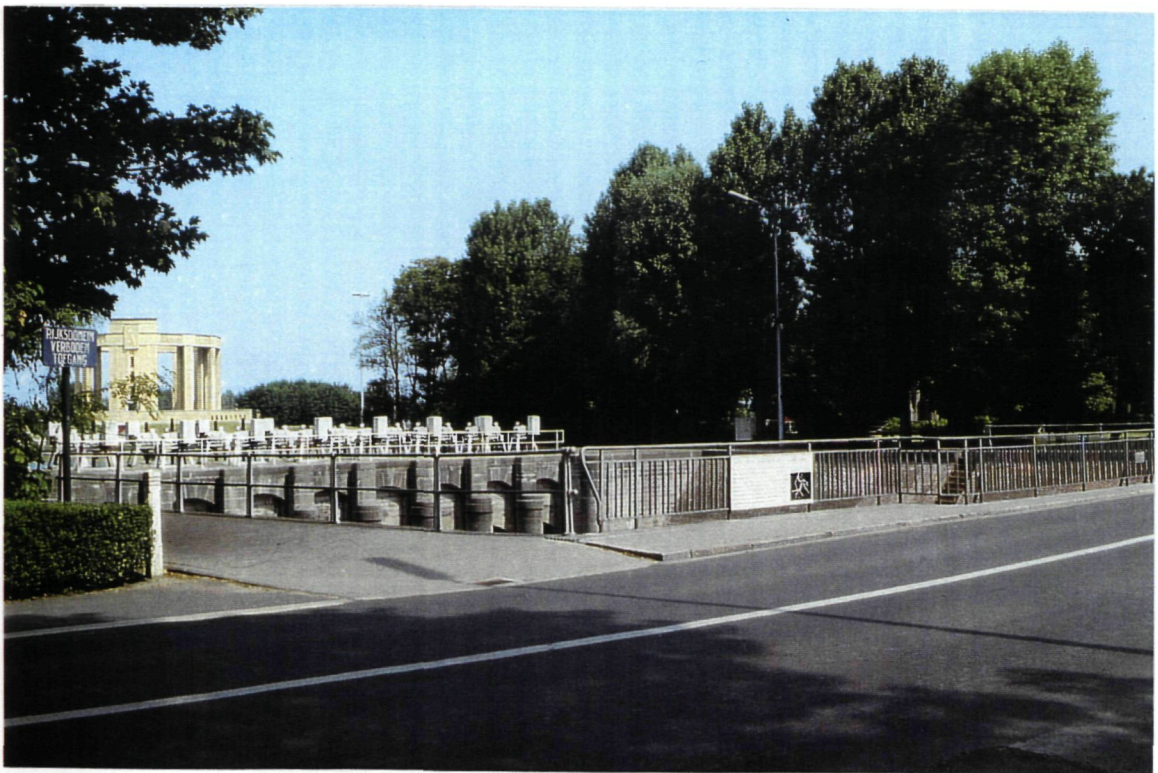


20. Nieuwpoort, Visserskaai ter hoogte van de Hoge Brug





21. Nieuwpoort, Visserskaai ter hoogte van de Hoge Brug



22. Nieuwpoort, Sluizencomplex





23. Middelkerke, Boterdijk





24. Middelkerke, oversteek Westendelaan (N318)





25. Middelkerke, kruispunt Koninklijke Baan/Essex Scottixlaan



26. Middelkerke, Zeedijk





27. Middelkerke, Zeedijk-Koninklijke Baan



28. Middelkerke, Zeedijk





29. Oostende, kruispunt Duinenweg/Troonstraat met de Dorpsstraat



30. Oostende, oversteek Visserskaai/Mercatorsluis



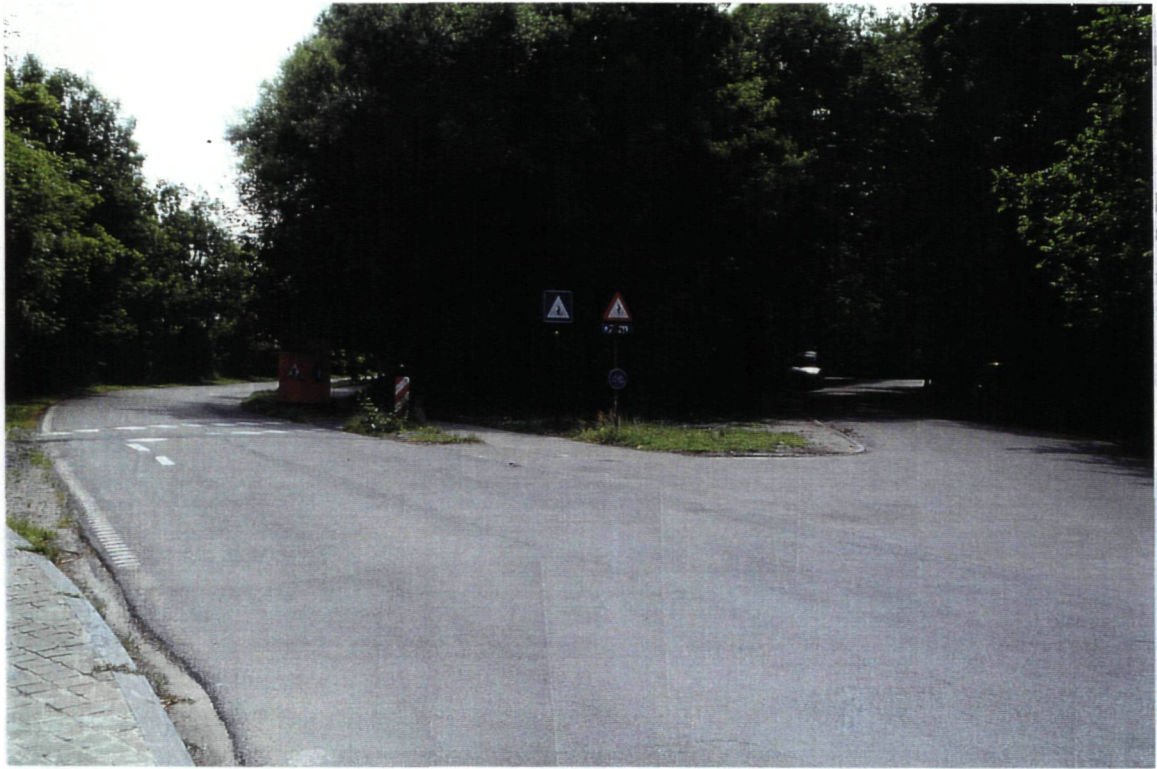


31. Oostende, Stationsplein



32. Oostende, Slachthuiskaai





33. Oostende, Konterdamkaai en aanzet van de Groendreef



34. Oostende, werf van De Bolle



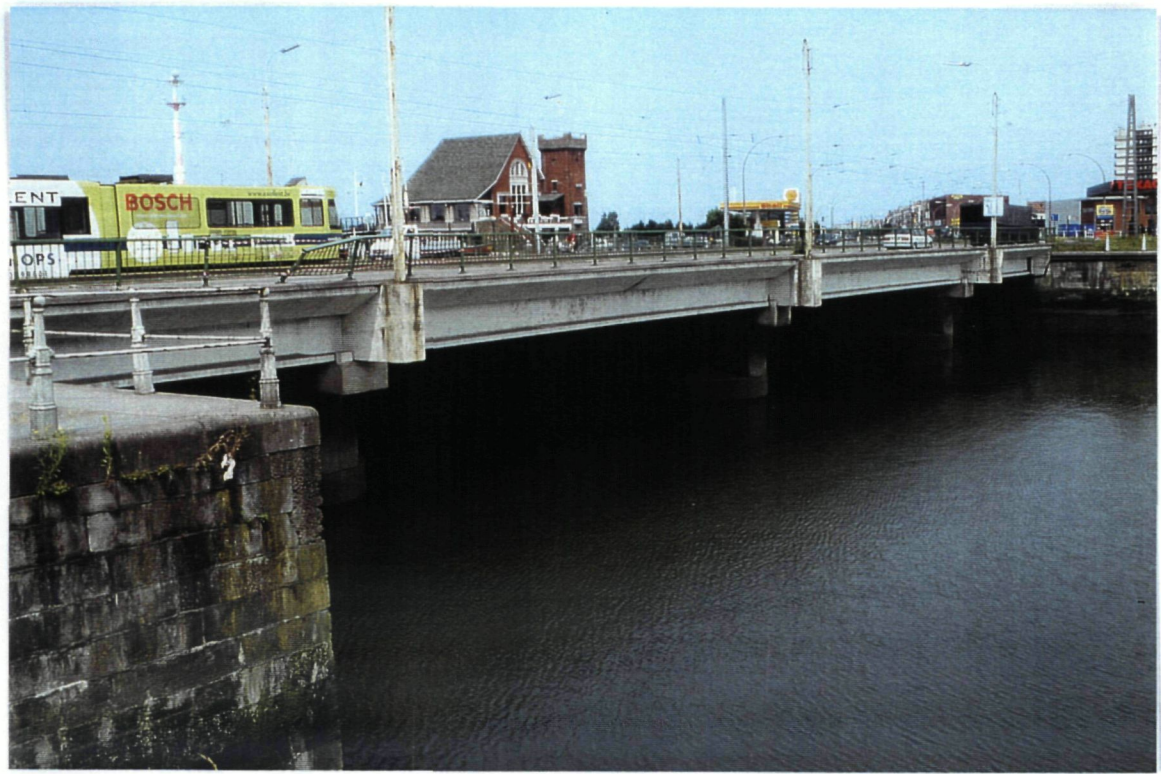


35. Oostende, kruispunt Vergunningenstraat met Slijkensesteenweg (N34)



36. Oostende , kruispunt Prins Albertlaan met Slijkensesteenweg (N34)





37. Oostende, Slijkensesteenweg (N34) met brug achterhaven



38. Oostende, Dokter Edouard Moreauxlaan/Driftweg





39. Oostende, kruispunt Edouard Moreauxlaan/Driftweg met Tarbotstraat



40. Bredene, Driftweg





41. Bredene, Driftweg



42. De Haan, Driftweg





43. De Haan, Driftweg ter hoogte van Sunpark De Haan





44. De Haan, Duinbossen, geasfalteerd wandelpad





45. De Haan (Wenduine), kruispunt Driftweg (N317) en Koninklijke Baan (N34e)



46. De Haan (Wenduine), splitsing Koninklijke Baan – LeopoldII-laan





47. De Haan (Wenduine), De Smet - De Naeyerlaan



48. De Haan (Wenduine), Koninklijke Baan (N34) met vrijliggend fietspad





49. Blankenberge, havengeul met veerpont



50. Blankenberge, haven





51. Blankenberge, kruispunt van de A.Ruzettelaan en de Koning AlbertI-laan (N34)



52. Blankenberge, Koning AlbertI-laan (N34)





53. Brugge (Zeebrugge), bruggen over havenkanaal



54. Knokke-Heist (Heist), Kustlaan (N34)





55. Knokke-Heist (Heist), Zeedijk met fietssuggestiestrook



56. Knokke-Heist (Knokke), Zeedijk met fietssuggestiestrook ter hoogte van Casino





57. Knokke-Heist (Knokke), kruispunt Casinoplein – Elisabethlaan (N34)



58. Knokke – Heist (Knokke), Elisabethlaan (N34)





59. Knokke-Heist (Knokke), Zoutelaan



60. Knokke-Heist (Knokke), Leon Lippensdreef met vrijliggend fietspad in aanleg





61. Knokke-Heist (Knokke), oversteek Leon Lippensdreef – Internationale Dijk



62. Knokke-Heist (Knokke), fietspad op Internationale Dijk