



Vlaanderen
is veilig onderweg



Herinrichting doortocht De Haan in kader van
aanleg fietssnelweg F34.

Verslag dialoogavond 24 oktober 2024.

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20 bus 4
1000 BRUSSEL
02 533 79 22
www.wegenverkeer.be

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Aanleiding	4
Algemeen	4
Fietssnelweg langs de Nieuwe Rijksweg	5
Verzanden en knippen van de Koninklijke Baan en tweerichtingsverkeer op de Nieuwe Rijksweg	6
Parkeren	7
Tunnel	9
Circulatie & bereikbaarheid	11
Inrichting van de doortocht	13

Dialoogavond 24 oktober

Op donderdag 24 oktober werd een dialoogavond georganiseerd met als thema 'De doortocht De Haan (N34y): inrichting publieke ruimte'. De dialoogavond vond plaats van 17.00u tot 21.30u in het gemeentelijk ontmoetingscentrum d'Annexe, Leopoldlaan 24, 8420 De Haan, België. De aanwezigen werden uitgenodigd om deel te nemen aan één van drie sessies (17:00, 18:30, 20:00) en moesten zich daarvoor inschrijven. In totaal namen meer dan 170 mensen deel aan de dialoogavond.

Inleiding

De inwoners werden via volgende communicatiekanalen op de hoogte gebracht van de dialoogavond:

- via een artikel in Infozine zomer (huis-aan-huisbedeling bij alle inwoners)
- via een nieuwsbericht op www.dehaan.be
- via de gemeentelijke nieuwsbrief
- via de gemeentelijke facebookpagina
- via Hoplr
- via de pers (verschenen in HLN, Nieuwsblad, KW)

De avond werd ingezet met een korte toelichting. In eerste instantie werd het proces en het reeds besliste beleid toegelicht, dat een aantal randvoorwaarden voor het onderzoek schept. Omdat er opnieuw tweerichtingsverkeer komt op de Nieuwe Rijksweg wilde men graag weten of daar eventueel een tunnel voor kan worden voorzien. Hiervoor werd een technische haalbaarheidsstudie gedaan. De resultaten van dit onderzoek werden eveneens toegelicht. Daardoor weten we nu dat een tunnel technisch mogelijk is. Of een tunnel ook nodig is, moet verder nog worden onderzocht. Ten slotte werden een aantal inspirerende beelden voorgesteld van soortgelijke projecten elders.

In de daaropvolgende werksessies werden telkens aan vijf tafels vragen beantwoord en werd gebrainstormd over hoe de Nieuwe Rijksweg in de omgeving rond de tramhalte er in de toekomst kan uitzien en wat daarbij aandachtspunten zijn. Hierbij werd benadrukt dat er nog geen beslissing is over het al dan niet voorzien van een tunnel.



Aanleiding

Aanleiding voor de herinrichting van de doortocht door De Haan is de toekomstige realisatie van de fietssnelweg van Knokke tot de Panne. Fietssnelwegen bieden een alternatief voor verplaatsingen met de auto en mikken op fietsverplaatsingen die over een langer traject lopen en die een hogere fietssnelheid aankunnen. De fietssnelweg van Knokke tot de Panne zal een aantrekkelijk, milieuvriendelijk en veilig alternatief bieden voor het woon-werkverkeer en biedt een grote meerwaarde voor het toerisme. Het tracé hiervoor loopt zo veel als mogelijk langs de Koninklijke Baan N34.

In De Haan zal de huidige noordelijke rijbaan van de N34 richting Oostende deels verdwijnen en plaatsmaken voor fietsers en ontwikkeling van de duinen. Het autoverkeer wordt gebundeld op de zuidelijke rijbaan (Nieuwe Rijksweg), die zal bestaan uit één rijstrook per rijrichting. Daarnaast komt er naast de Nieuwe Rijksweg een brede en comfortabele fietssnelweg, afgeschermd van het gemotoriseerd verkeer. Deze hertekening komt voort uit de conceptstudie die tussen 2019 en 2022 werd uitgevoerd door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, in opdracht van Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters en de provincie West-Vlaanderen.

Afgelopen zomer ging studiebureau Sweco Belgium van start met de studie naar de doortocht in De Haan. Een inrichtingsstudie moet bestuderen wat de beste oplossing is en welke inrichting bovengronds gepast is, rekening houdend met de typische stedenbouwkundige context. Om die reden schuift naast het Agentschap Wegen en Verkeer, de gemeente De Haan en de provincie ook het Departement Omgeving als mede-opdrachtgever aan.

Algemeen

Bezorgdheden/aandachtspunten

- **Onvoldoende middelen.** Veel deelnemers stellen de vraag of er wel voldoende budget is om de herinrichting van de doortocht met een tunnel (en eventueel ondergrondse parking) te realiseren. Men is bezorgd dat onvoldoende middelen zullen leiden tot een halfslachtige oplossing bovengronds die leidt tot grote drukte en onveiligheid.
- **Timing.** Hoewel er nog geen startdatum is, zijn handelaars en bewoners bezorgd over de termijn van de werkzaamheden: wanneer de werken starten zal de doorlooptijd van de werken +/- 3 jaar zijn. Voor handelaars zorgt dit voor omzetverlies. Wat met het toerisme tijdens de werken? Komen er nog wel toeristen en hoe geraken ze hier? Maar misschien is de timing even lang als er voor een scenario zonder tunnel gekozen wordt?
- **Hinder.**
 - o Toegankelijkheid en bereikbaarheid van bewoners en handelaars. Er wordt gevraagd de circulatie tijdens de werf op een doordachte manier aan te pakken, zodat er geen drie jaar lang verkeershinder is. De aantrekkelijkheid zal verdwijnen als er niet in de nabijheid kan geparkeerd worden.
 - o Vorig jaar hadden alle handelaars in de buurt waterproblemen in de kelder en is er heel wat water afgepompt. Hierdoor is er grote bezorgdheid mbt wateroverlast bij de werken.
- Er wordt meermaals gevraagd om voldoende te communiceren over alle projecten.

Fietssnelweg langs de Nieuwe Rijksweg

In 2022 werd een studie in opdracht van de provincie West-Vlaanderen afgerond voor de uitwerking van een fietssnelweg tussen Knokke-Heist en Nieuwpoort en langs de N34. Deze vormt de aanleiding voor de herinrichting van de doortocht in De Haan.

Bezorgdheden/aandachtspunten

- Wanneer en door wie werd beslist om een fietssnelweg aan te leggen langs de Nieuwe Rijksweg N34y? Heel veel deelnemers hebben vragen bij het beslist beleid over de fietssnelweg. Er is al een "ruim" fietspad van Bredene tot Blankenberge – met uitzondering van het centrum van De Haan. Men is ontevreden dat men hier nooit over bevestigd is, of nooit eerder iets over gehoord heeft.
- Fietssnelweg bovengronds is niet wenselijk vanwege hoge snelheid, verschillende deelnemers vrezen voor de veiligheid van de voetgangers.
- De fietssnelweg zal 4m zijn. Men is bezorgd over verlies van groen door de zeer brede F34.
- Wordt de fietssnelweg gelijktijdig over alle kustgemeenten uitgevoerd? Neen, de fietssnelweg wordt gefaseerd uitgevoerd.
- De fietssnelweg mag een kwalitatieve inrichting bovengronds niet hypothekeren.

Voorstellen

- Aangelegd fietspad langs Driftweg/Wenduinsteenweg verbreden zodat er geen 2 fietspaden noodzakelijk zijn (parallel naast elkaar)
- Connectie tussen rustig fietspad van de Driftweg met fietssnelweg. Eventueel ter hoogte van het dierenpark.
- Aanleg van de fietssnelweg op Koninklijke Baan ipv de Nieuwe Rijksweg.
- Verschillende deelnemers stellen voor om de fietssnelweg ondergronds aan te leggen samen met een tunnel zodat het doorgaand fietsverkeer voor geen hinder/verkeersonveilige situatie zorgt.
- Een fietsbrug wordt geopperd. Mensen zijn het erover eens dat dit lelijk is. Liever in de tunnel, combinatie auto en fiets is beter.
- Fietssnelweg bij voorkeur naast de trambedding.
- Fietssnelweg moet veilig zijn: de fietssnelweg is voorzien met breedte 4 meter + schutstrook (fietsvademeicum).
- Veilige schutstrook voorzien tussen fietssnelweg en de rijweg voor gemotoriseerd verkeer. Groen tussen de fietssnelweg en rijweg laag houden, zodat beiden elkaar altijd zien zodat de verkeers- en sociale veiligheid niet in het gedrang komt.

Verzanden en knippen van de Koninklijke Baan en tweerichtingsverkeer op de Nieuwe Rijksweg

Op de Koninklijke Baan is er vaak overlast door stuifzand. Met de aanleg van de fietssnelweg langs de Nieuwe Rijksweg, werd beslist om de Koninklijke Baan deels te knippen en aan de randen van De Haan te laten verzanden om zo de duinen ruimte te geven.

Bezorgdheden/aandachtspunten

- Enkele deelnemers vinden het een goed idee om de Koninklijke baan te verzanden. Maar er zijn vooral veel vragen en ontevredenheid bij het feit dat het verzanden van de Koninklijke Baan en de inrichting van dubbel richtingsverkeer met meer verkeer op Nieuwe rijksweg, is beslist zonder dat burgers daarover bevroegd zijn.
- De meeste aanwezigen maken zich zorgen over de bijkomende verkeersdruk op de N34y. Ook over de daarmee gepaard gaande geluidsoverlast is men bezorgd. Zonder tunnel zal de verkeersdruk bij tweerichtingsverkeer bovendien zo hoog worden dat het oversteken moeilijker wordt en verkeersonveilig.
- Versterken barrière. Het dorp De Haan zal in het centrum van het dorp in 2 verdeeld zijn door een drukke baan. Wandelaars en inwoners zullen moeilijker over kunnen steken maar moeten ook een gemakkelijke toegang hebben tot het centrum bij tweerichtingsverkeer.
- Door de duinbossen lopen ook wandelpaden, ook richting Nieuwe Rijksweg, zeker ook rekening mee houden.
- Men vreest ook voor meer vervuiling van bijkomende auto's in het centrum van De Haan.
- Men zou minder problemen hebben moest het enkel over de inrichting van de fietssnelweg zijn, zonder het verkeer van de noordelijke rijrichting te moeten afwikkelen op Nieuwe Rijksweg.

Voorstellen

- Is snelheidsbeperking een mogelijke oplossing? Deels: fijn stof en lawaai zijn daardoor niet weg. Het probleem hierbij is de handhaving.
- Voor de beide woonwijken, zowel ten westen als ten oosten van het kruispunt, groene geluidsbermen voorzien tegen geluidsoverlast (liever geen schermen) en om het bijkomende verkeer visueel te onttrekken.

Parkeren

Bezorgdheden/aandachtspunten

- De parkeerplaatsen langs de Koninklijke Baan en de N34y verdwijnen door aanleggen van de knip, de fietssnelweg en het tweerichtingsverkeer. Men stelt zich de vraag waar auto's gaan parkeren die nu langs de gewestwegen parkeren. Er is nu al overal een hoge parkeerdruk, vooral ten noorden van de Nieuwe Rijksweg. Deze parkeerplaatsen moeten elders gecompenseerd worden.
- **Ondergronds parkeren.**
 - o Investeren in een ondergrondse parking binnen de projectzone lijkt te duur voor een te kleine te verwachten bezetting.
 - o Als de ondergrondse parking betalend wordt, zal er geen uitbater gevonden worden, omdat de mensen bovengronds wel gratis kunnen parkeren.
 - o Onveiligheidsgevoel ondergrondse parking (criminaliteit, ...)
- De handelszaken in de nabijheid van de tunnel (centrum) moeten nog voldoende parkeerplaatsen hebben (zodat ze kunnen blijven bestaan/overleven), ze moeten eveneens bereikbaar zijn met een auto (dus niet autoloos)
- De breedte van het nieuw tracé (tweerichtingsverkeer – schutstrook – fietssnelweg) langs kwetsbaar natuurgebied laat niet toe om ook een parkeerstrook te voorzien binnen de breedte van het tracé.
- Fantastisch idee om de Koninklijke baan te verzanden, maar daarmee verlies je ook parkeerplaatsen. Hoeveel zijn dit er zijn, en of deze ondergronds kunnen voorzien worden moet verder worden onderzocht.

Voorstellen

- Veel deelnemers stellen voor om een doordacht parkeerbeleid op maat uit te werken (invoeren bewonerskaarten voor bewoners en handelaars, invoeren/uitbreiden blauwe zones, betalend parkeren ...).
- Veel deelnemers zijn voor betalend parkeren (behalve voor bewoners en handelaars). Door gratis parkeren komen nu veel mensen in De Haan parkeren die vervolgens met de tram verder reizen naar de omliggende gemeenten. Enkele deelnemers geloven niet dat betalend parkeren een oplossing is voor de toenemende parkeerdruk.
- Hoe meer parkeerplaatsen je bijmaakt, hoe meer auto's je zal aantrekken.
- Mogelijkheid voor gratis kortparkeren op de Driftweg zeker behouden. Is een heel nuttige infrastructuur.
- Maximaal behoud parkeerplaatsen binnen de projectzone 'doortocht' o.a. voor de handelaars.
- Plaats parkeermeters in de Concessie. Tegelijk willen enkele deelnemers liefst geen parkeren in de Concessie-wijk.
- Parkeerdruk oplossen door enkel plaatselijk verkeer toe te laten.
- Parkeerplaatsen in de Marktstraat aan de lichten suppresseren om meer ruimte te creëren voor auto en vlottere doorgang.
- **Randparkings.**
 - o Er moeten voldoende goedgelegen randparkings voorzien worden.
 - o Mogelijkheden voor een randparking aan Zwarte Kiezel?
- **Ondergronds parkeren.**

Een meerderheid van de deelnemers zijn voorstander van ondergronds parkeren o.a. omdat dit ruimte kan creëren voor andere pleinfuncties bovengronds. De meeste deelnemers kiezen voor een ondergrondse parking voor lang parkeren (strandbezoekers) en boven een parking voor kort parkeren (om te winkelen).

 - o Moet bekeken worden binnen de volledige parkeerproblematiek binnen de gemeente.
 - o Voorstel voor locatie is de ondergrondse parking in de Wenduinesteenweg tot aan de watertoren, waar heel wat auto's komen.
 - o Voldoende parkeerplaatsen ondergronds zodat er in totaal geen parkeerplaatsen verdwijnen.

- Parkeerpockets (parkings die het parkeren op een beperkte oppervlakte bundelen in de duinen en in de randen van de kernen) aan de Ricordi en aan Zeepreventorium voldoende groot te maken en hervormen als parkeerduinen: ondergronds parkeren en er een duin op creëren.
- De tram moet ook bereikbaar zijn via een mogelijke ondergrondse parking (via trap / lift)
- Voorstel om een parking onder de Driftweg te voorzien, met 1 inrit en een rond punt thv de Waterkasteellaan / Duinenweg.

Tunnel

Veel van de deelnemers zijn voorstander van een tunnel voor doorgaand verkeer omdat ze geloven dat dit de negatieve effecten van het bijkomende verkeer zal wegnemen (verkeersdruk, verkeersonveiligheid, lawaai, uitstoot fijn stof...) en mogelijkheden biedt om van de ruimte bovengronds een groenere en mooiere omgeving te maken. Verschillende deelnemers geloven dat een tunnel de enige mogelijke oplossing is bij tweerichtingsverkeer op de Nieuwe Rijksweg. Een tunnel wordt door veel deelnemers ook gezien als een manier om de barrière tussen de kern en de concessie weg te werken en noord en zuid van de Nieuwe Rijksweg terug met elkaar te verbinden. Een aantal mensen vraagt zich daarentegen af of een tunnel noodzakelijk en/of wenselijk is, of is resoluut tegen een tunnel. Er moet immers ook bovengronds nog heel wat lokaal verkeer afgewikkeld worden zodat de voordelen eerder beperkt lijken.

Bezorgdheden/aandachtspunten

- Tunnel zal de verkeersdruk in de Stationsstraat niet oplossen.
- Waar zullen de op- en afritten komen? Met een tunnel verleg je het probleem van overlast naar de U-bakken. Wat zal de impact zijn voor de bewoners die langs de tunnel wonen qua leefbaarheid. Heeft men studies over de roetuitstoot door de wagens die optrekken als ze uit de tunnel komen? Dergelijke cijfers zijn er vandaag nog niet, dit maakt deel uit van het lopende onderzoek.
- Een grote zorg zijn de aanrijhellingen en het geluid dat dit produceert. Lawaai vanop de Driftweg is te horen tot de Bilderdijklaan. Vanaf de tunnel is dit een licht hellende duin. Geluid wordt op een andere manier gedempt dan op een vlak terrein. Nu is er een duidelijke verhoging van het verkeer. En het bergop rijden maakt veel lawaai. Omdat men in beschermd dorpsgezicht woont mag er geen dubbel glas gestoken worden.
- Enkele deelnemers zijn bezorgd dat door een tunnel de waarde van woningen langsheen de tramroute drastisch zal verminderen en die aan de N34 omhoog gaan.
- Er mag geen extra inname zijn van het bos, vroeger kwam het bos veel verder.
- Een aantal deelnemers geeft aan dat, gezien de lange tunnelmonden en de noodzaak aan ventwegen voor lokaal verkeer, het realiseren van een aaneengesloten kwalitatieve open ruimte boven de ondertunneling niet echt haalbaar lijkt.
- Hoe en waar wordt het lokaal verkeer van het doorgaand verkeer gescheiden bij het voorzien van een tunnel? Dit maakt deel uit van het lopende onderzoek.
- Bij aanleg van een tunnel voor doorgaand verkeer kan het licht langer op groen staan in de Stationsstraat.
- Hoe wordt de evacuatie uit de tunnel bij een incident verzekerd? Dit is onderdeel van het onderzoek naar tunnelveiligheid en wordt onderzocht op het moment dat er een exacte keuze voor een tunnel is gemaakt.
- **Technische haalbaarheid tunnel.**
 - o Mensen maken zich zorgen over zettingen bij de uitvoering van de bouwput.
 - o Is de waterhuishouding door de tunnel bestudeerd? Nu stond de N34y al onder water, wat gaat dat zijn met een tunnel? Zal er door het water schade aan de gebouwen en de bomen optreden?
 - o Is er een risico op schade aan nabijgelegen woningen? Er wordt gevraagd om schade te vermijden door gebruik te maken van de best beschikbare technieken.
 - o Bezorgdheid om schade aan ons erfgoed, de concessie.
 - o Is de stabiliteit van de omliggende gebouwen verzekerd?

Uit de haalbaarheidsstudie is gebleken dat bovenstaande zorgen niet nodig zijn, dat een tunnel zonder risico's kan gerealiseerd worden.

Voorstellen

- Er wordt voorgesteld een 'proefperiode' te overwegen voor bovengronds tweerichtingsverkeer over de Nieuwe Rijksweg, om pas daarna te evalueren of een tunnel toch wenselijker is.
- Niet alleen de auto in tunnel. Ook enkele voorstellen om auto's en fiets of auto's, tram en fiets in een tunnel te steken en boven een parking of plein te voorzien.
- Anderzijds ook een voorstel om enkel een fietstunnel te maken ipv autotunnel.
- Wat als we geen tunnel voorzien maar een deels verzonken rijweg met open en gesloten delen zoals in het eerste voorbeeld van de referentiebeelden. Open en "overduinde" delen.
- Er wordt voorgesteld dat al het doorgaand verkeer de tunnel 'moet' gebruiken. Bovengronds mag enkel lokaal verkeer zijn en die mogen slechts 30 km/u rijden.

- Er wordt voorgesteld om bij de realisatie van een tunnel, bovengronds een rondpunt voor lokaal verkeer te voorzien.
- Lengte & ligging tunnel
 - o De tunnel dient lang genoeg te zijn. Hij start best vanaf de watertoren en dit om de rust van de omgeving te vrijwaren.
 - o De tunnel verschuiven richting Vosseslag.
 - o Behoud van eenrichting op N34 en N34y, met thv N34 een tunnel met duin er bovenop tussen Wenduine en De Haan ipv tunnel in centrum
 - o Tunnel ver genoeg starten: tot voorbij het kruispunt met de Duinenweg.
 - o Maximale lengte ondertunneling ter hoogte van de woonkern (vanaf de Waterkasteellaan) versus maximaal inzetten op bovengrondse doortocht.
 - o Bewoners langs de tramroute willen een 'lange' tunnel, startend aan de Waterkasteellaan, zodat de hele Concessie wordt gevrijwaard.

Circulatie & bereikbaarheid

Bezorgdheden/aandachtspunten

- Nu rijdt te veel verkeer door het centrum van De Haan, dit heeft ook te maken met het eenrichtingsverkeer in de **Grotestraat**.
- Mobiliteitsplan moet ook rekening houden met wat als een straat wordt afgesloten, vb bij gaslek. Overal éénrichtingsverkeer zorgt voor moeilijkheden. Blijft het bestaande eenrichtingsverkeer in De Haan? Afhankelijk van het scenario dat uiteindelijk gekozen wordt zal het éénrichtingsverkeer in bepaalde straten mogelijk wijzigen. Dit maakt deel uit van het lopende onderzoek.
- Wat zal **snelheidsregime** bedragen? Dit maakt deel uit van het lopende onderzoek.
- Grote vrachtwagens voor dagelijkse leveringen/bouwwerken moeten overal nog kunnen rijden.
- Bezorgdheid om sluipverkeer op de Driftweg en Wenduinsteenweg. Men verwacht extra verkeersdruk in de Driftweg (vanaf Vosseslag) bij tweerichtingsverkeer op N34y.
- Vlotte bereikbaarheid concessiewijk oa vanaf de Nieuwe Rijksweg moet worden gegarandeerd.
- Bij een ondertunneling dreigt de Waterkasteellaan – als tweede ontsluiting van en naar de strandzone – en de Velasquezlaan / Rubenslaan onder druk te komen.
- Straten zijn nu gemaakt voor veel te grote snelheden.
- De Marktstraat moet conflictvrij worden. Ook fietsdoorsteek die over de markt loopt is gevaarlijk en moet herzien worden.
- Is er rekening gehouden met paardenroutes? Dit maakt deel uit van het lopende onderzoek.
- De snelheid op de 2 wegen is nu al veel te hoog. Soms rijden auto's veel meer dan 70 km/u, tot zelfs 120 km/u.
- **Oversteekplaatsen.**
 - o Goed nakijken of er overal voldoende veiligheid is voor mensen met een (visuele) beperking.
 - o Kruispunt Stationsstraat – Driftweg is nu zeer gevaarlijk voor fietsers die vanuit de Driftweg komen.
 - o Nu kan je vanuit de Duinbossen met de wagen oversteken, dat is belangrijk om te behouden.
 - o Hoe gebeurt de aansluiting van het fietspad komende van Vosseslag op het plein of de fietssnelweg? Dit maakt deel uit van het lopende onderzoek.
 - o Impact op de Driftweg richting Vosseslag bij een herinrichting.
 - o Belangrijk aandachtspunt: de golf! De golfers moeten de Nieuwe Rijksweg kruisen voor bepaalde holes, het is nu al serieus uitkijken, als er dan auto's uit beide richtingen komen wordt dat nog gevaarlijker.
 - o Lichten van de Marktstraat zijn slecht geregeld, dat moet herbekeken worden. Zijn lichten te combineren met fietssnelweg? Ja, dat is geen probleem.
 - o Aandacht voor kruising F34y (speedpedelec) met zwakke trage weggebruikers

Voorstellen

- Enkele deelnemers stellen voor om **een circulatieplan** op te stellen.
- **Snelheidsbeperking** invoeren zodat de leefbaarheid verhoogt, in bijzonder voor zwaar verkeer. Zone 30 in het volledige centrum (ook op Nieuwe rijksweg en fietssnelweg) oa om geluidsoverlast door bijkomende verkeersbewegingen te beperken.
- Enkele deelnemers stellen voor een **ringweg** rond het dorp te voorzien
- Doorgaand verkeer niet door De Haan sturen, maar **omleiden via de gewestwegen (N9, N307)**.
- Waarom wordt Vijfwegestraat niet verbreed? Dan wordt het verkeer, komende van de E40 gespreid en niet allemaal gestuurd via Klemsterke. Dit maakt deel uit van het lopende onderzoek.
- Voldoende oversteekplaatsen voor de voetgangers. Dit betekent echter ook meer stopplaatsen voor de auto's.
- De regeling van de verkeerslichten thv de Belfius is niet oké. Ze moeten beter afgesteld worden.
- De auto's dienen geweerd te worden in de wijk Concessie.
- **Waterkasteellaan**. Overlast binnen- en buitenrijden De Haan vanaf hinterland naar zee via Duinenweg/Waterkasteellaan.

- Verschillende deelnemers stellen zich vragen bij de veiligheid in geval van het tweerichtingsverkeer t.h.v. Waterkasteellaan: daar verkeerslichten of iets dergelijks plaatsen.
- Rondpunt thv Waterkasteellaan
- **Tunnel**
 - Bij de aanleg van een tunnel zal het **kruispunt ter hoogte van de watertoren** van groot belang zijn bij het uitdenken van de verkeersafwikkeling.
 - De tunnel zal 'ander' verkeer creëren. Mensen gaan door de concessie rijden (Waterkasteellaan, ...), want ze willen allen naar de zee en zoeken de kortste weg en die is niet door de tunnel. Dat zoekverkeer zal belet moeten worden.
- **Kruispunt Stationsstraat / Leopoldlaan/ Marktstraat/Wenduinesteenweg / Driftweg / Nieuwe Rijksweg.** Wat met doorstroming van verkeer uit het binnenland naar zee? Druk verkeer is voornamelijk het verkeer dat vanuit Klemskerke komt en via de Stationsstraat De Haan binnen rijdt. Niet het verkeer dat vanuit Oostende of Blankenberge komt. Kruispunt N34y met Stationsstraat/Leopoldlaan zal voor bottleneck/ opstopping zorgen – is nu reeds zo en zal nog verergeren met of zonder tunnel. Dit vormt soms een probleem voor hulpverleners. Verkeersveiligheid op knooppunt Leopoldlaan / parking Loskaai / Stationsstraat moet maximaal worden gegarandeerd.
 - Een alternatief uitwerken voor het doorgaand verkeer in de Stationsstraat
 - Iemand geeft aan dat het kruispunt vaak moet gepasseerd worden zelfs al moet je er niet zijn en stelt voor de circulatie in de omliggende straten grondig te herbekijken.
 - Verschillende deelnemers stellen voor om thv oversteek Stationsstraat naar Leopoldlaan een (organisch) **rondpunt** te voorzien voor verkeer zodat het aantal verkeerslichten kan geminimaliseerd worden (ipv rechte doorsteek)
 - Werd een **ondertunneling** tussen of brug over kruispunt Stationsstraat en Leopoldlaan bestudeerd? Ja, dat is niet mogelijk, hiervoor is er niet voldoende ruimte.
 - Bij het uitwerken van het verkeersknooppunt Stationsstraat / Wenduinesteenweg / Driftweg / Nieuwe Rijksweg moet aandacht worden besteed aan de **toelevering van de nabijgelegen 'Delhaize'**.
 - Een aftelklok voor voetgangers aan de verkeerslichten om te weten hoe lang ze nog moeten wachten. Nu moeten de voetgangers vaak te lang wachten aan de lichten waardoor ze door het rood lopen en er gevaarlijke situaties ontstaan.
- **Stationsstraat.**
 - Parkeren in Stationsstraat op drukke periodes beperken, omdat dit voor grote wachttijd zorgt voor de autobestuurders. Het zou mooi zijn om van de Stationsstraat een winkelwandelstraat te maken en doorgaand verkeer een alternatief te geven.
 - Moeilijke combinatie van de vele auto's en fietsstraat, vaak onveilige situaties.

Inrichting van de doortocht

Bij de voorstellen voor de inrichting van de bovengrondse ruimte wordt er doorgaans uitgegaan van een tunnel (en ondergrondse parking) omdat men dit als belangrijkste manier ziet om ruimte vrij te maken. Tegelijk wordt wel opgemerkt dat een tunnel impliceert dat er ook ventwegen en in- en uitritten zullen nodig zijn die ook plaats vragen. Omdat hierover nog geen duidelijkheid is, is het voor sommige deelnemers moeilijk om nu al over de bovengrondse situatie na te denken.

Voorstellen

Voor de inrichting van de (eventueel) vrijgekomen ruimte bij een eventuele ondertunneling (en parkeren ondergronds).

- **Barrière tussen centrum en concessie.** Meerdere deelnemers wijzen op de kans om de scheiding tussen het centrum en de Concessie weg te werken en De Haan terug één te maken zoals het vroeger was. Een mooi dorpsplein kan hiervoor zorgen. Mooie gelegenheid om daar groen en ruistruimte te creëren, waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. Eventueel een **park** inrichten boven de parking met een fontein, bankjes, terrassen en groen.
- Meerdere deelnemers willen graag meer **groen** voorzien ipv verharding. De Loskaai is te veel versteend.
- Enkele deelnemers stellen een uitbreiding van het **bos** voor: breder en langer. Tot en met 1967 was er bos tot aan de Stationsstraat. Anderen vinden dat er reeds voldoende bomen zijn.
- Plaats voor een **stille ruimte**, waar mensen kunnen verpozen
- **De markt.** Ruimte voor de wekelijkse markt is welkom.
 - o Marktplaats moet worden behouden en worden geherlokaliseerd, en waar mogelijk uitgebreid naar een evenementenplein.
 - o Enerzijds behouden op de Driftweg. Anderzijds wordt aangegeven dat de markt in zijn huidige vorm te klein is. Een groter plein voor bijvoorbeeld de kermis waarbij je niet moet oversteken. Wat met de Driftweg als we het marktplaats herdenken? Dit maakt deel uit van het lopende onderzoek.
 - o Laatste stuk Driftweg (markt) laten overgaan in marktplaats.
 - o Herkenbaarheid van de markt voor toeristen! Nu wordt dit aanzien als een straat in plaats van een plein.
- **Evenementenplein:** De meningen over de inrichting van een plein waar evenementen kunnen worden gehouden zijn verdeeld. Wel is men het eens dat in geval van evenementen, het vooral moet gaan over kleinschalige evenementen. Zeker geen reuzenrad plaatsen, of Brugse foor.
 - o Voorstanders geven aan dat de Potinière te ver is voor lokale handelaars of zien een nieuw evenementenplein als een oplossing voor overlast op de Potinière
 - o Enkele tegenstanders zijn tegen een evenementenplein op deze locatie. Hier wonen 318 gedomycilieerde inwoners en er liggen 4 hotels in de nabije omgeving. De Potinière is de locatie voor evenementen. Men vreest ook voor overlast (hangjongeren, drugs, geluidsoverlast, ...) en dit willen de handelaars ook niet.
 - o De bestaande oppervlakte voor evenementen moet niet uitbreiden maar moet beter georganiseerd worden. De parking (Loskaai) is een eiland en leent zich niet als evenementenplein vanwege de slechte ontsluiting voor voetgangers.
- Ook voor meer **activiteiten voor de jeugd** (basketbalveld, speelpleintje,...) op deze locatie zijn er voor- en tegenstanders, waarbij de Potinière al dan niet als de juiste locatie wordt gezien hiervoor.
- **Erfgoedwaarde** beschermd dorpsgezicht zoveel mogelijk behouden (het charmante/pittoreske De Haan), dus is een tunnel noodzakelijk.
- **Dorpsgevoel** behouden! Schoonheid (verlichting, open ruimte, groen – maar geen struiken die het zicht belemmeren en het verkeer onveilig maken, speelpleintjes)!
- Bovengronds moet er ruimte blijven voor **kortparkeren**.
- Een grote **fietsparking** maken.
- **Hoppinpunt tramstation:** gemiste kans, kon misschien aan de Waterkasteellaan geplaatst worden.
- Er moet zeker oog zijn voor de bejaarden en mensen met kleine kinderen. De ruimte moet toegankelijk ingericht worden.
- Frituur kan blijven

Volgende stappen

Dit document vormt de samenvatting van de ideeën en bedenkingen die door de deelnemers over de verschillende sessies en de verschillende tafels heen werden aangegeven. De vragen en voorstellen worden in de loop van het project onderzocht en vormen mee de input voor het uitwerken van verschillende scenario's. **In het voorjaar van 2025** worden deze scenario's opnieuw met het brede publiek besproken.