

STADSMAGAZINE

*Veurne*  
8630

# 8630

## VLOT VEURNE

SPECIALE EDITIE

AANPASSING MOBILITEITSPLAN

VEURNE CENTRUM



# INHOUD

04	VEURNE CENTRUM BETER BEREIKBAAR - VEILIGER - FIETSVRIENDELIJKER MAKEN
06	UITDAGINGEN
<b>07</b>	<b>EEN MOBILITEITSPLAN</b>
08	DE KNELPUNTEN
10	VOOR FIETSERS
11	VOOR DE CHAUFEUR
12	PARKEREN
14	DE VEURNAAR GEBRUIKT TE WEINIG HET OPENBAAR VERVOER
16	DOELSTELLINGEN
<b>18</b>	<b>PARTICIPATIE IN HET MOBILITEITSPLAN</b>
19	DE ASELECTE STEEKPROEF
<b>20</b>	<b>INFORMATIE OVER MOBILITEITOPLOSSINGEN</b>
22	EEN FIETSSCORE
23	DE FIETSSTRAAT
24	KORTPARKEREN
25	BEWONERSPARKEREN
26	DEELFIETSEN
27	DEELMOBILITEIT
28	LAADPALEN
30	EEN VERVOERREGIO
31	EEN HOPPUNT



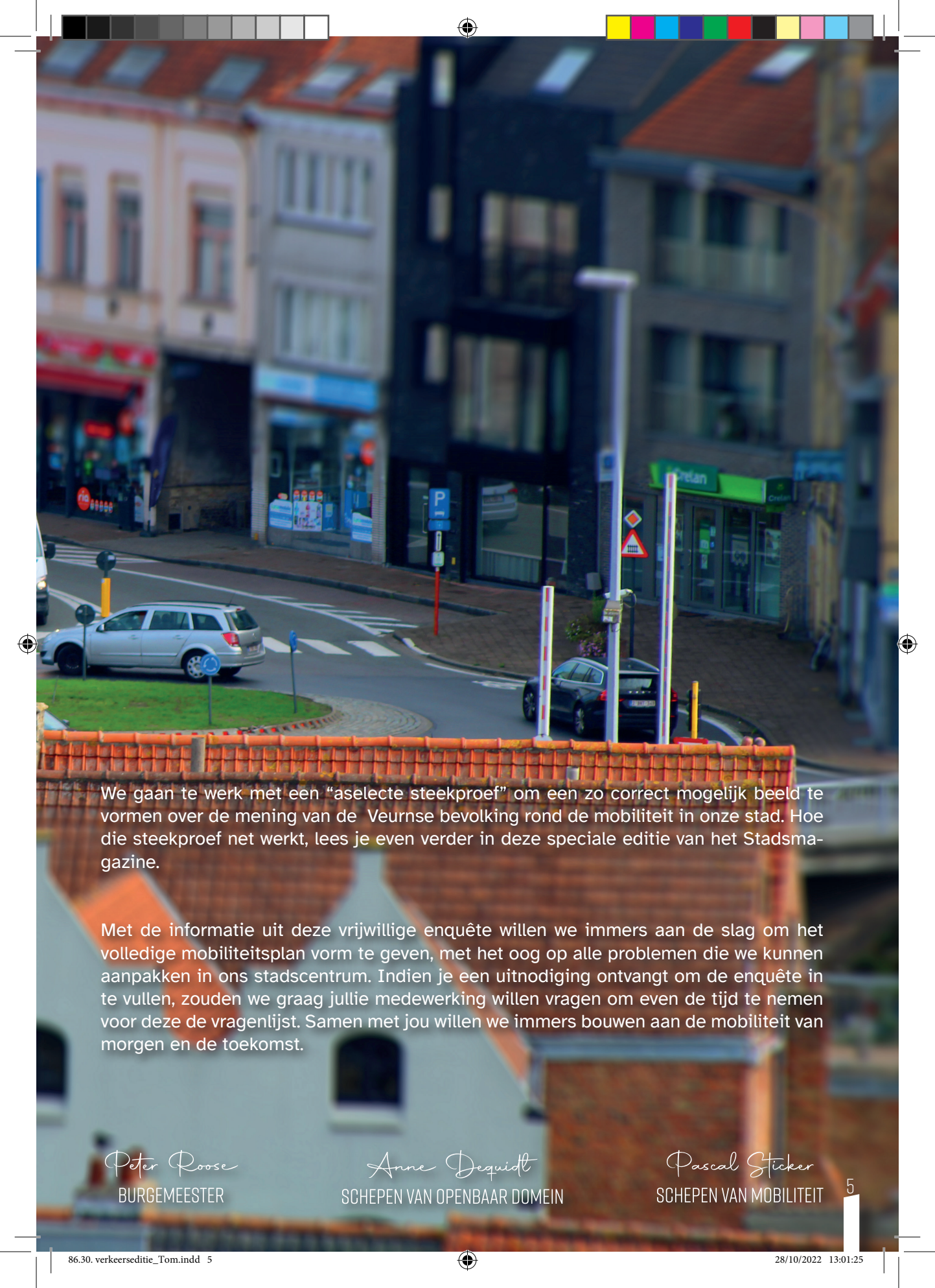


# “VEURNE-CENTRUM BETER BEREIKBAAR VEILIGER FIETSVRIENDELIJKER MAKEN.”

**D**aarom startten we met de herziening van het lokaal mobiliteitsplan in het centrum van Veurne. Momenteel bevinden we ons in de onderzoeksfase waarbij drie grote mobiliteitsthema's werden geselecteerd voor bijkomend onderzoek: fietsvoorzieningen, parkeerdruk en de mobiliteit in onze binnenstad.

We hebben hiervoor al flink wat tellingen gedaan. Zo wilden we bijvoorbeeld weten hoeveel auto's er in Veurne gemiddeld geparkeerd staan, hoeveel fietsers er op het drukste moment van de dag over het Zevensterplein rijden, hoeveel auto's er tijdens de ochtend- en avondspits door de knooppunten heen moeten ...

Naast de al verzamelde data horen wij ook graag de ervaringen van jou, de Veurnaar zelf! Meer dan 2.100 inwoners van Veurne zullen we aanschrijven om deel te nemen aan een uitgebreide bevraging rond deze drie mobiliteitsthema's.



We gaan te werk met een “aselecte steekproef” om een zo correct mogelijk beeld te vormen over de mening van de Veurnse bevolking rond de mobiliteit in onze stad. Hoe die steekproef net werkt, lees je even verder in deze speciale editie van het Stadsma-  
gazine.

Met de informatie uit deze vrijwillige enquête willen we immers aan de slag om het volledige mobiliteitsplan vorm te geven, met het oog op alle problemen die we kunnen aanpakken in ons stadscentrum. Indien je een uitnodiging ontvangt om de enquête in te vullen, zouden we graag jullie medewerking willen vragen om even de tijd te nemen voor deze de vragenlijst. Samen met jou willen we immers bouwen aan de mobiliteit van morgen en de toekomst.

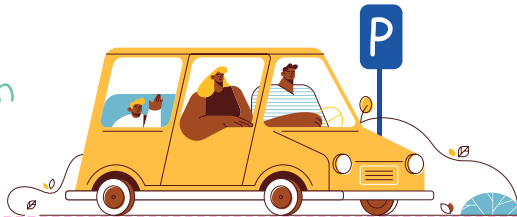
*Peter Roose*  
BURGEMEESTER

*Anne Deguidt*  
SCHEPEN VAN OPENBAAR DOMEIN

*Pascal Sticker*  
SCHEPEN VAN MOBILITEIT

# UITDAGINGEN

Parkeergedrag in  
de binnenstad



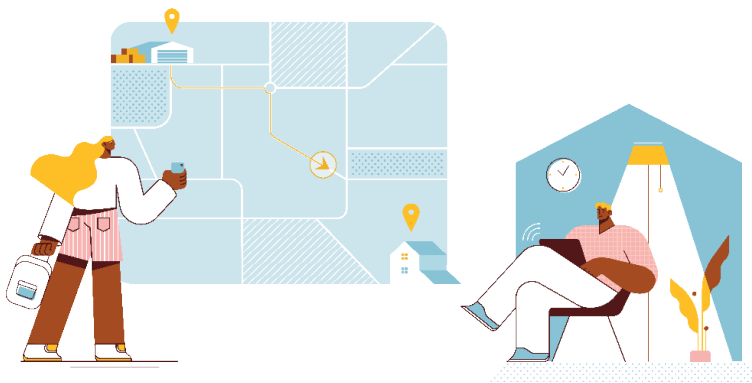
Fietsverkeer in  
het stadscentrum



Gemotoriseerd verkeer op  
de binnenring en invalssassen  
richting het centrum van veurne



Maken van  
een mobiliteitsplan.





Een mobiliteitsplan biedt een strategische visie op het gewenste mobiliteitsbeleid. Het schetst waar de stad naar toe wil op vlak van verkeer en mobiliteit voor de volgende jaren. Naast de ambities zullen ook verschillende acties rond mobiliteit en de verschillende vervoersmodi worden opgelijst.

Een mobiliteitsplan vertrekt vanuit het STOP-principe. Dit betekent dat we de stappers en de trappers zoveel mogelijk op de eerste plaats zetten. Daarna komt het openbaar vervoer onder de aandacht en als laatste komt het private vervoer aan bod.

Veurne is bezig met de herziening van haar mobiliteitsplan in Veurne-Centrum. We bevinden ons in de tweede fase van de herziening: de onderzoeksfase. Dit wil zeggen dat er enkele thema's werden geselecteerd waar bijkomend onderzoek rond werd verricht: fietsverkeer, autoverkeer en parkeren.

# EEN MOBILITEITSPLAN?





# DE KNELPUNTEN? VLOT MET DE AUTO DOOR DE BINNENSTAD VEILIG FIETSEN DOOR HET CENTRUM







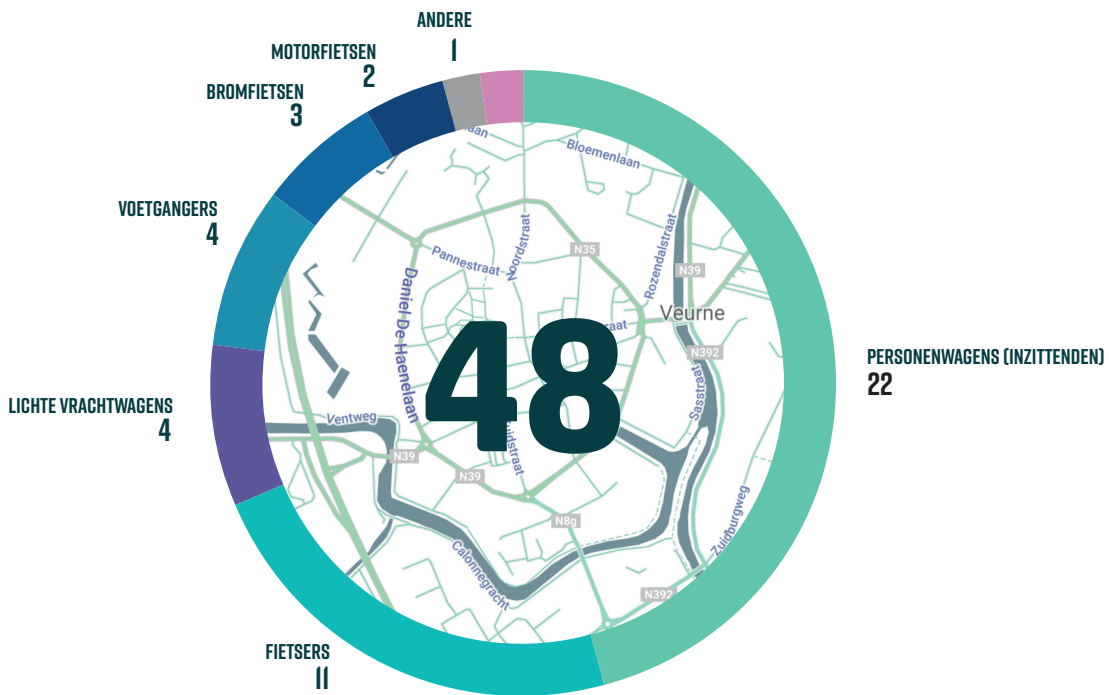
# PARKEREN IN DE BINNENSTAD



# KNELPUNTEN KNELPUNTEN VOOR DE FIETSERS

Bijna 1 op 4 inwoners maakt gebruik van de fiets om naar school of werk te gaan. Maar ... de Veurnaar is niet erg tevreden over de staat van de fietspaden en de fietsstallingen. Slechts 1 op 3 vindt het veilig fietsen in de stad.

We weten het: we hebben duidelijk nog werk aan de winkel!



Tellingen in het centrum bevestigen dat er veel gefietst wordt. De Rozendalstraat en Ooststraat zijn de belangrijkste fietsassen richting het centrum tijdens de ochtend. Tijdens de avondpiek zijn de aantallen fietsers nog hoger in deze straten, vooral om Veurne te verlaten.

Ook de Astridlaan en de Pannestraat zijn een belangrijke as voor fietsers richting de wijken Nieuwstad en Petit Paris. De andere invalswegen en de binnenring tellen minder fietsers. Op de fietspaden doorheen de Suikersite registreren we momenteel ook nog een beperkt aantal fietsers. Het woonproject Suikerpark is nog in volle ontwikkeling en de fietsbrug tussen het stadscentrum en de Suikersite vormt een ontbrekende schakel.

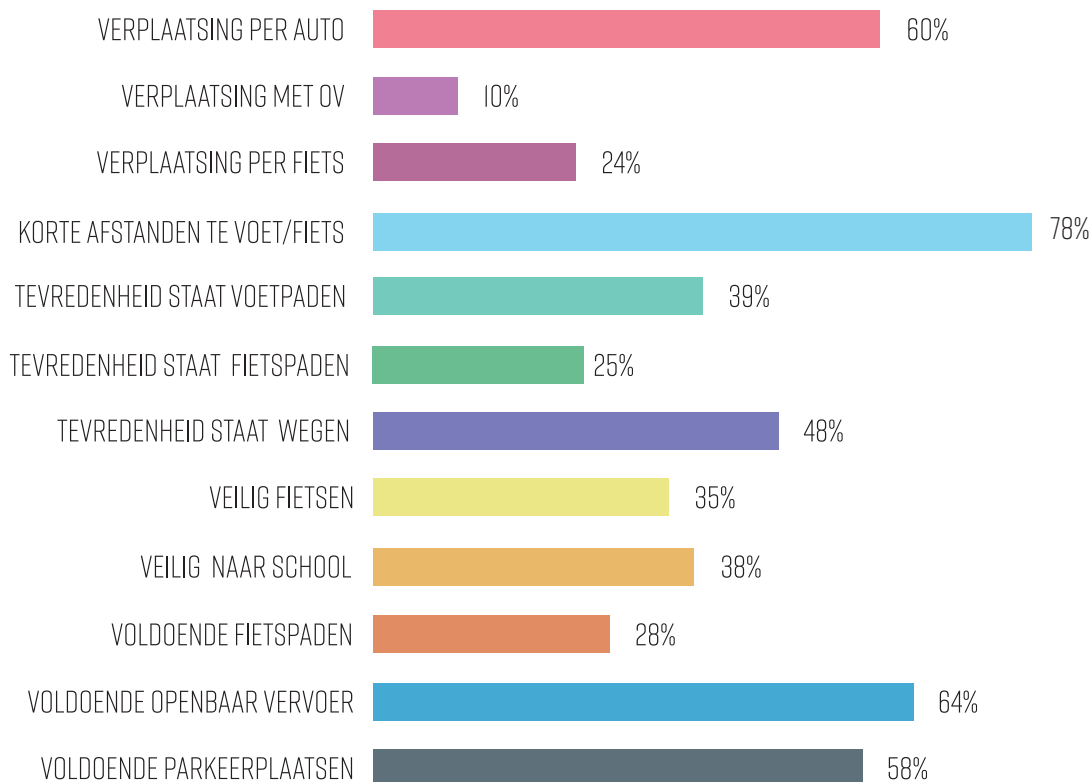
De veiligheid van fietsers en voetgangers komt regelmatig in het gedrang. 23% van de geregistreerde verkeersslachtoffers zijn fietsers en nog eens 10% slachtoffers vallen onder de bromfietsers en motorfietsen, 8% van de slachtoffers zijn voetgangers. Gelukkig raakt de meerderheid slechts lichtgewond

# KNELPUNTEN KNELPUNTEN VOOR DE CHAUFFEUR

**D**e auto is nog steeds het dominante vervoersmiddel voor onze woon-werkverplaatsingen. 60% van de Veurnaars maakt gebruik van de wagen. Voor korte verplaatsingen springen we wel snel op de fiets of verplaatsen we ons te voet.

Tellingen geven aan dat veel gemotoriseerd verkeer de stad binnen- en buitenrijdt via de Ooststraat. De avondpiek is zeer hoog, maar ook 's ochtends merken we er veel autoverkeer. Op regelmatige tijdstippen vormt zich een opstopping Wter hoogte van de rotonde aan de Nieuwpoortbrug en het Zevensterplein.

's Avonds is het ook zeer druk op de Pannestraat aan de rotonde met de binnenring aan de Astridlaan en de Daniel De Haenelaan om de stad te verlaten. Op de andere invalswegen naar het centrum zoals Zuidstraat en Duinkerkestraat en de binnenring zelf valt de verkeersdrukte goed mee.





# PARKEREN

**D**e wagen moeten we ook ergens kunnen parkeren. Uit een grootschalig parkeeronderzoek blijkt dat werknemers de parkeerplekken dichtbij hun werkplaats innemen. De parkeerplekken op de randparkings worden daarentegen nog veel te weinig benut.

De straten rondom de blauwe zone en de binnenring ervaren veel parkeerdruk, vooral tijdens de werkdagen. Op zaterdagen merken we een beperktere bezetting van de parkeerplekken. De Ooststraat en Zuidstraat zijn de voornaamste winkelassen. Er is een goede parkeerrotatie in deze straten.

Op de Grote Markt, maar ook in vele andere straten, wordt voor langere tijd geparkeerd. Er is een blauwe zone ingesteld, maar ze wordt niet altijd reglementair opgevolgd. De straten rondom het ziekenhuis kennen eveneens een hoge parkeerdruk tijdens de week.





“DE STRATEN RONDOM DE BLAUWE ZONE EN DE  
BINNENRING ERVAREN VEEL PARKEERDRUK.”

“DE BLAUWE ZONE WORDT  
NIET DOOR IEDEREEN GERESPECTEERD.”

“DE PARKEERPLEKKEN OP DE RANDPARKINGS  
WORDEN VEEL TE WEINIG BENUT.”



# DE VEURNAAR GEBRUIKT TE WEINIG HET OPENBAAR VERVOER





**D**e Veurnaar maakt slechts beperkt gebruik van het openbaar vervoer. 10% neemt regelmatig de trein of bus om naar werk of school te gaan. In Vlaanderen bedraagt dit aantal maar liefst 16%. Voor de vrijetijdsactiviteiten gebruiken we bijna nooit het openbaar vervoer. Meer dan 70% van de Veurnaar zegt nooit

of zelden de bus of trein te gebruiken voor vrijetijdsverplaatsingen. Ook ons openbaar vervoerbeleid verdient dus de nodige aandacht in de toekomst. Samen met de buurgemeenten en Vlaanderen werkt Veurne aan een nieuw openbaarvervoersplan. Dit plan wordt opgemaakt binnen de vervoerregio Westhoek.



# DOELSTELLINGEN







**D**e stadskern van Veurne is redelijk compact, en beschikt over een aantrekkelijke binnenstad met tal van functies en activiteiten. Het stadsbestuur wil het centrum aantrekkelijk houden voor shoppen, zowel voor eigen bewoners als inwoners van deelgemeenten en buurgemeenten. Bovendien willen we ook een leefbare en veilige stad zijn voor bewoners, scholieren, werknemers en toeristen.

Op piekmomenten zakken veel fietsers, voetgangers, maar ook auto's en bestelwagens af naar de binnenstad. De centrumstraten van Veurne hebben echter een beperkte breedte, waardoor we binnen het huidige wegprofiel niet alle weggebruikers een kwalitatieve infrastructuur kunnen aanbieden.

Er zal een evenwicht moeten gezocht worden om het verkeer vlot en veilig naar het centrum te brengen.

We willen meer ruimte geven aan onze actieve weggebruikers, verblijfsruimte en groen. We zorgen er tegelijk wel voor dat alle bestemmingen in Veurne ook bereikbaar blijven met de wagen. Daarnaast moeten we als stad ook inzetten op het openbaarvervoersaanbod. Meer en meer wint het elektrisch rijden aan belang. Ook omtrent deze twee mobiliteitsthema's nemen we best de nodige maatregelen.





# PARTICIPATIE IN HET MOBILITEITSPLAN

# DE ASELECTE STEEKPROEF POPULATIE



## STEEKPROEF



**A**ls Stad Veurne via een enquête een aantal zaken wil te weten komen over haar bevolking, kan ze deze in zijn geheel bevragen. Dit gebeurt meestal onder de vorm van een volksraadpleging of referendum. De vraagstelling is dan vaak beperkt tot ja/nee-vragen. Als we een meer gedetailleerde vraagstelling willen doen, kunnen we met een steekproef aan de slag.

Wij kiezen voor een **aselecte of willekeurige steekproef**, omdat iedere Veurnaar zo evenveel kans krijgt deel te nemen aan de vraagstelling.

Op basis van enkele kenmerken zullen we inwoners willekeurig laten selecteren om deel te nemen. Per specifieke categorie moeten we voldoende antwoorden ontvangen om een representatief en dus zo objectief mogelijk beeld te hebben over de visie van de volledige bevolking rond mobiliteit binnen Veurne.

De aselecte steekproef heeft het grote voordeel dat de resultaten een perfecte weerspiegeling zullen geven van wat leeft binnen onze stad. Iedere deelnemende stem wordt gehoord, elk antwoord is waardevol voor ons!

Veurne zal ongeveer 2.160 inwoners bevragen over de mobiliteit in het stadscentrum. Per leeftijdsgroep, geslacht en woonplaatsen zullen we de bevolking opdelen in specifieke categorieën. Voor elk van deze categorieën hebben we voldoende antwoorden nodig om de resultaten representatief te kunnen beoordelen.

Indien we te weinig antwoorden ontvangen van een bepaalde categorie, zal aan bijkomende inwoners gevraagd worden om aan de enquête deel te nemen.



# INFORMATIE OVER MOBILITEITSOPLOSSINGEN



In dit hoofdstuk geven we enkele mogelijke mobiliteitsoplossingen. Met het aanpassen van het mobiliteitsplan, willen we onderzoeken welke we in Veurne-Centrum (nog meer) kunnen toepassen.

**Dit wil niet zeggen dat deze voorstellen effectief ook allemaal in de praktijk zullen worden toegepast.**



**DE FIETSSTRAAT  
EEN FIETSZONE  
KORTPARKEREN  
BEWONERSPARKEREN  
DEELMOBILITEIT  
PAAL VOLGT WAGEN  
EEN VERVOERREGIO  
EEN HOPPINPUNT**



# EEN FIETSZONE



**E**en fietszone is een fietsvriendelijk gebied dat bestaat uit een aaneenschakeling van fietsstraten. In een fietszone is inhalen door gemotoriseerd verkeer verboden en bedraagt de maximumsnelheid 30 km/u. Fietsers gebruiken de volledige rijbaan en bepalen het tempo.



# DE FIETSSTRAAT



Een fietsstraat kan je herkennen aan de rode toegangspoort op het wegdek en een groot fietspictogram op de grond. Het begin en einde wordt aangeduid met een verkeersbord F111 of F113.

**J**e mag met de auto een fietsstraat inrijden, maar je mag er niet sneller rijden dan 30 km/u. In een fietsstraat mag je met de auto of andere motorvoertuigen nooit fietsers inhalen.

Fietsers moeten zich in een fietsstraat uiteraard ook aan de regels houden. Zo mogen ze de hele breedte van de rijbaan gebruiken indien deze enkel opengesteld is in hun rijrichting. Is de rijbaan opengesteld in beide richtingen, dan mogen de fietsers de helft van de breedte langs de rechterzijde innemen.

Momenteel zijn fietsstraten in Veurne nog beperkt in aantal. Er is een fietsstraat in de bedieningsweg tussen Klokhofstraat en Oude Duinkerkestraat en in de schoolomgeving rond de Houtmarkt, de Abdijstraat.

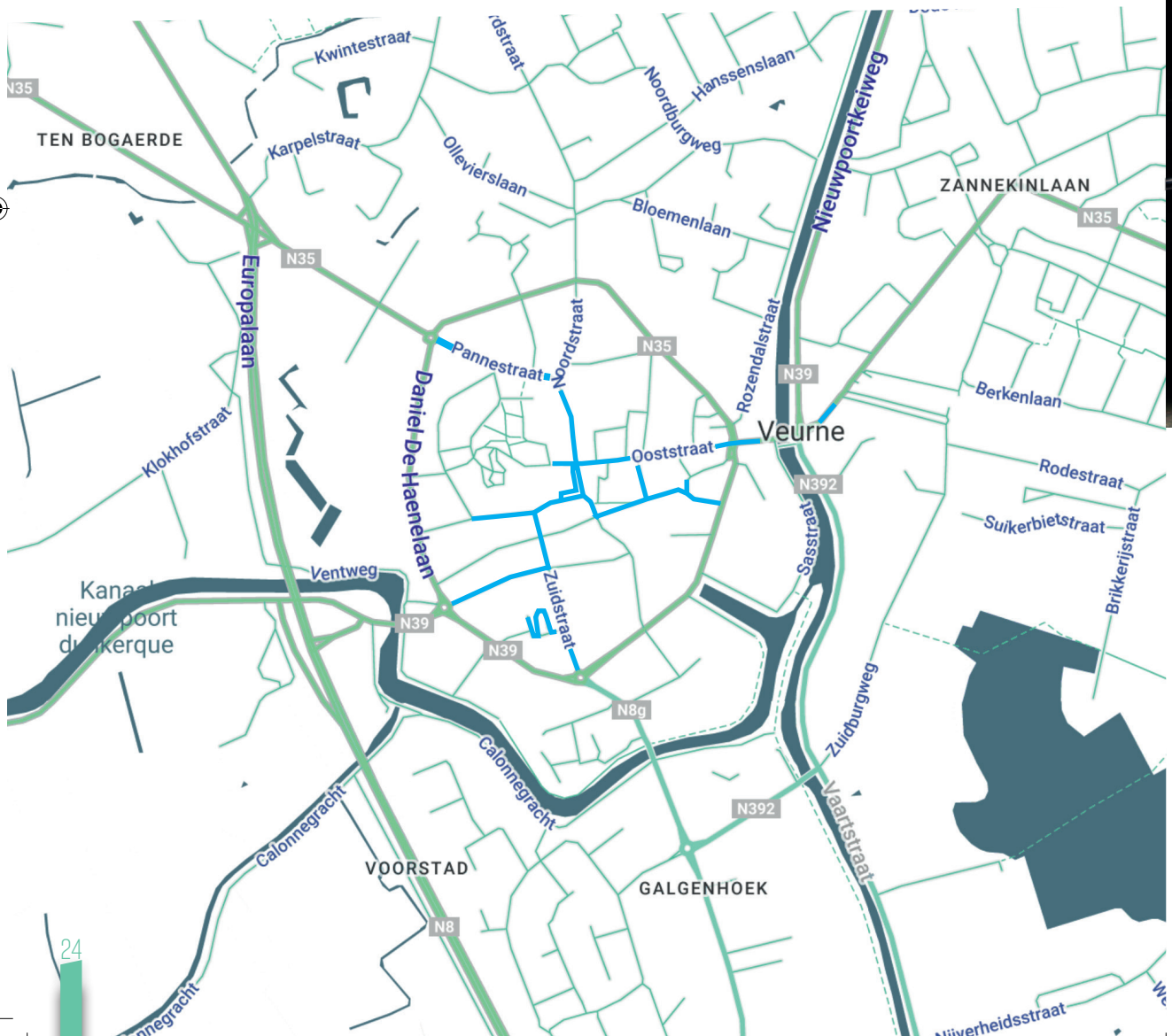


# KORTPARKEREN

**M**et kortparkeren bedoelen we parkeren gedurende een korte periode, vaak nabij handelszaken om winkelende bezoekers voldoende winkelstraten vaak een aangepast parkeerregime ingesteld. Meestal gaat het over een blauwe zone waar je gedurende maximaal 2 uur kan parkeren tussen 9 en 18 uur, uitgezonderd op zonen feestdagen. Een parkeerschijf aan de voorruit geeft aan wanneer je je wagen geparkeerd hebt.

Andere parkeerregimes zijn betalend parkeren met een betaalautomaat of Shop & Go-parkeren. Shop & Go-parkeren is een specifieke vorm van kortparkeren waarbij je slechts een halfuur gratis kan parkeren. De parkeerduur wordt vaak via een slimme sensor op de parkeerplaats gecontroleerd.

Momenteel is dit de blauwe zone in Veurne-Centrum: 







# BEWONERSPARKEREN

**B**ewoners die in een blauwe zone wonen, kunnen een digitale parkeervergunning aanvragen voor hun wagen. Deze digitale parkeervergunning wordt gekoppeld aan de nummerplaat van de wagen. Ook voor een bedrijfswagen kan een parkeervergunning aangevraagd worden.

Aan de hand van de nummerplaat, kan de parkeewachter eenvoudig controleren of iemand een geldige digitale parkeervergunning in de gecontroleerde parkeerzone bezit of niet.

De meeste gemeenten vragen een billijke vergoeding voor het uitreiken van een parkeervergunning. Parkeren op het openbaar domein heeft immers ook een maatschappelijke kost. Een parkeerplek moet aangelegd en onderhouden worden door de stadsdiensten.

# DEELFIETSEN

**D**aarnaast biedt Veurne ook deelfietsen aan. Samen met de buurgemeenten De Panne en Koksijde zijn er 120 deelfietsen verspreid over het grondgebied van de drie gemeenten. Inwoners en bezoekers kunnen deze fietsen tegen beperkte vergoeding gebruiken voor hun verplaatsingen. De fietsen kunnen op verschillende punten opgepikt worden, zoals de stations, pleinen ... en kunnen op een andere vaste locatie worden achtergelaten. Via een vlot toegankelijke app, kan je snel jouw deelfiets nemen. Meer weten? Check



[WWW.VEURNE.BE/DEELFIETSEN-TRANSMOBIL](http://WWW.VEURNE.BE/DEELFIETSEN-TRANSMOBIL)





# DEELMOBILITEIT

**B**eetje bij beetje zien we een verschuiving van het bezitten van een voertuig naar het gebruiken van een voertuig. Bij deelmobiliteit deel je vervoersmiddelen met anderen, zoals een fiets, auto of bestelwagen. Zo bestaan er verschillende diensten en types van deelmobiliteit. Bewoners kunnen een vervoersmiddel onderling delen of er kan een aanbod gedaan worden via een aparte organisatie.

Wist je bijvoorbeeld dat Stad Veurne een elektrische wagen deelt met jou? Het stadspersoneel neemt de opvallende auto voor dienstverplaatsingen, maar als de elektrische auto niet door hen wordt gebruikt, kunnen ook inwoners van Veurne deze als vervoersmiddel nemen. Je betaalt slechts 0,35 euro per gereden kilometer en 1 euro per uur dat je de wagen reserveert. Meer weten?



[WWW.VEURNE.BE/DEELWAGEN](http://WWW.VEURNE.BE/DEELWAGEN)



# LAADPALEN





**V**oertuigen. Vanaf 2026 zijn de bedrijfswagens als eerste aan de beurt. Alleen elektrische wagens zullen nog fiscaal aftrekbaar zijn voor werkgevers en alleen bij dit type wagens zal de kostenaftrek voor woon-werk bij werknemers behouden blijven.

Vlaanderen heeft sinds begin september een nieuw plan lokaal laden uitgerold om het elektrisch rijden een boost te geven. De burger kan via een Vlaams loket paal volgt wagen een aanvraag voor een publieke laadpaal doen onder specifieke voorwaarden. Je zal over een elektrische wagen moeten beschikken of besteld hebben en je mag geen garage of oprit hebben. Daarnaast mag er ook geen publieke laadpaal in de buurt staan.

Op grondgebied Veurne bevinden er zich momenteel ongeveer 12 publieke laadpalen die verspreid zijn over het stadscentrum en de supermarkten. De meeste laadpalen zijn trage laders. In de bedrijvzone Veurne I (Welvaarstraat) kan je gebruik maken van snelladers. Je vindt de verschillende laadpalen op onderstaande website



[WWW.VEURNE.BE/LAADPALEN-IN-VEURNE.](http://WWW.VEURNE.BE/LAADPALEN-IN-VEURNE)



# EEN VERVOERREGIO

**M**et de mobiliteitsswitch zet Vlaanderen in op efficiënter, duurzamer en flexibeler openbaar vervoer, afgestemd op het fiets- en wegennetwerk. Trein en bus blijven de vaste waarden.

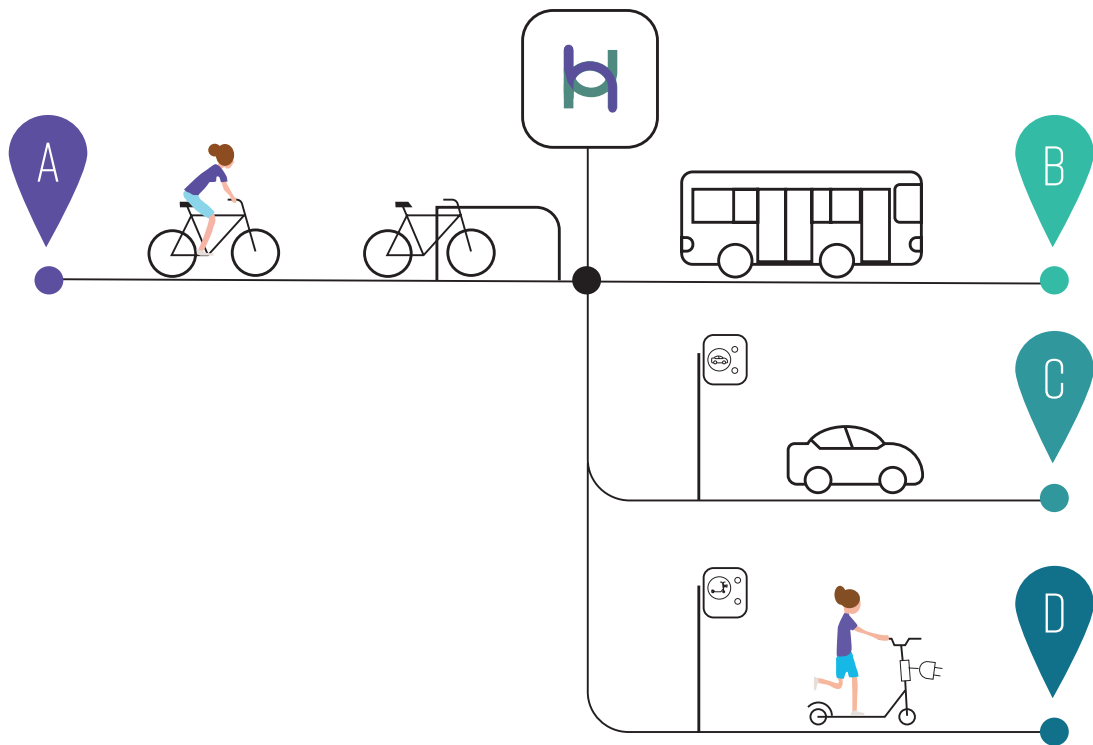
Vlaanderen heeft de gemeenten onderverdeeld in 15 verschillende vervoerregio's. Elke vervoerregio is een samenwerking tussen de verschillende gemeenten en de bovenlokale beleidsactoren om de toekomstige mobiliteitsuitdagingen samen aan te pakken.

Elke vervoerregio heeft een openbaarvervoernet uitgetekend voor de volgende jaren. Vermoedelijk zal vanaf juli 2023 het nieuwe openbaarvervoersplan uitgerold worden. Ook de steden en gemeenten zijn bezig met de uitwerking van een regionale visie rond mobiliteit.

Mobiliteit stopt niet aan de gemeentegrens. Bij de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan moet de stad zich richten naar de regionale visie die de vervoerregio Westhoek zal uitwerken. Veurne bevindt zich samen met 14 andere gemeenten in de vervoerregio Westhoek.



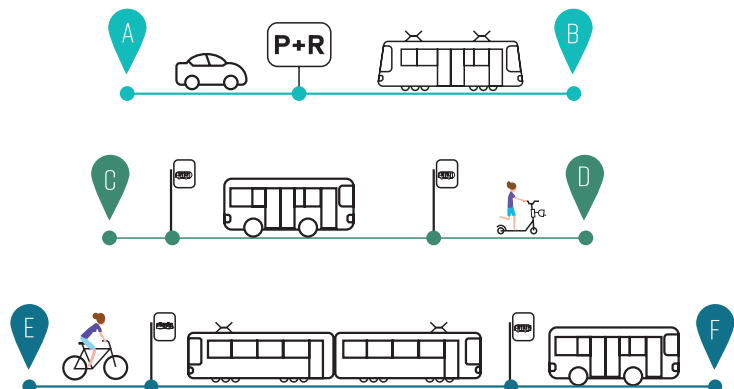
# EEN HOPPINPUNT?



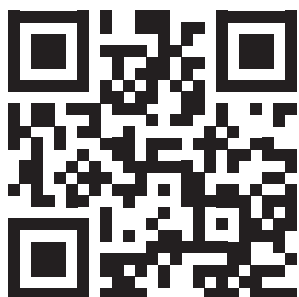
**E**en Hoppinpunt is een locatie waar je makkelijk de overstap kan maken van het ene vervoersmiddel naar het andere. Je fietst naar het station om de trein te nemen en neemt daarna een deelfiets om bij je vrienden op bezoek te gaan. Of je rijdt met de auto tot aan een Hoppinpunt en neemt daar de bus om in het stadscentrum te geraken. Ondertussen kan je je auto opladen aan een publieke laadpaal.

Met Hoppin wil Vlaanderen de mobiliteitsswitch maken. Samen maken we de overstap naar efficiënter, duurzamer en flexibeler openbaar vervoer.

In Veurne vormen vooral het station en de deelgemeenten de belangrijkste Hoppinpunten. Momenteel worden de locaties volop uitgebouwd met voldoende voorzieningen.



VOLG ALLE UPDATES VIA  
[WWW.VEURNE.BE/VLOT-VEURNE](http://WWW.VEURNE.BE/VLOT-VEURNE)  
OF  
ONZE SOCIALE MEDIAKANALEN



[WWW.VEURNE.BE](http://WWW.VEURNE.BE)



[WWW.HOPLR.COM/STAD/VEURNE](http://WWW.HOPLR.COM/STAD/VEURNE)



[WWW.TWITTER.COM/STAD\\_VEURNE](http://WWW.TWITTER.COM/STAD_VEURNE)



[WWW.FACEBOOK.COM/VEURNE8630](http://WWW.FACEBOOK.COM/VEURNE8630)



[WWW.INSTAGRAM.COM/STADVEURNE](http://WWW.INSTAGRAM.COM/STADVEURNE)