

Bevraging mobiliteit in Veurne

Voor WVI

Februari 2023



Inhoud

1. Inleiding.....	4
2. Doelstelling.....	4
3. Methodologie.....	4
3.1. Populatie	5
3.2. Steekproef	7
3.3. Organisatie van de bevraging.....	8
4. Respons	8
4.1. Weging.....	10
4.2. Representativiteit en betrouwbaarheid.....	10
5. Resultaten	11
5.1. Profiel van de respondenten in de drie zones.....	11
5.2. Algemene kenmerken van het verplaatsingsgedrag van de Veurnaar	13
5.2.1. Hoofdvervoermiddel om naar werk of school te gaan	13
5.2.2. Hoofdvervoermiddel om naar binnenstad van Veurne te gaan	14
5.2.3. Gebruik deelwagens en -fietsen.....	16
5.3. Kenmerken van bezoek aan binnenstad Veurne.....	20
5.3.1. Frequentie van bezoek binnenstad	20
5.3.2. Redenen om de binnenstad van Veurne al dan niet te bezoeken	22
5.3.3. Factoren die binnenstad aantrekkelijk maken	24
5.4. Parkeren	26
5.4.1. Tevredenheid met huidige parkeersituatie.....	27
5.4.1.1. Globale tevredenheid met huidige parkeersituatie	27
5.4.1.2. Deelaspecten van de huidige parkeersituatie.....	28

5.4.2.	Houding ten aanzien van een aantal mogelijke toekomstscenario's.....	32
5.4.2.1.	Bewonerskaarten	37
5.4.2.2.	Betalend parkeren voor bezoekers van de binnenstad	40
5.5.	Circulatie.....	42
5.5.1.	Tevredenheid met huidige circulatie.....	43
5.5.1.1.	Globale tevredenheid met huidige circulatie.....	43
5.5.1.2.	Deelaspecten van de bestaande circulatie voor de auto	44
5.5.2.	Houding ten aanzien van een aantal mogelijke toekomstscenario's.....	48
5.6.	Fietsbeleid	50
5.6.1.	Tevredenheid met huidig fietsbeleid	51
5.6.1.1.	Globale tevredenheid met het bestaande fietsbeleid	51
5.6.1.2.	Deelaspecten rond fietsen en bestaande fietsvoorzieningen.....	53
5.6.2.	Houding ten aanzien van een aantal mogelijke toekomstscenario's.....	56
5.7.	Waarop moet het stadsbestuur het meest inzetten?.....	58
5.8.	Opmerkingen/suggesties omtrent mobiliteit in Veurne van de respondenten.....	61
6.	Belangrijkste conclusies	69
	Bijlage 1: Vragenlijst Enquête “mobiliteit in Veurne“	74
	Colofon	90

1. Inleiding

De stad Veurne is gestart met de herziening van haar mobiliteitsplan. Tijdens de onderzoeksfase werden drie thema's geselecteerd om meer gedetailleerd te onderzoeken: parkeerbeleid, circulatie in de binnenstad en fietsbeleid.

Naast de al verzamelde data, wil het stadsbestuur graag de mening en ervaringen van de Veurnaars rond deze mobiliteitsthema's kennen. Daarom werden meer dan 2.000 inwoners van Veurne aangeschreven om deel te nemen aan een uitgebreide bevraging. Deze bevraging werd aangestuurd door de WVI. Voor de methodologische ondersteuning, steekproeftrekking, verwerking van de enquête en rapportering van de resultaten deed WVI een beroep op het Steunpunt Data & Analyse van de Provincie West-Vlaanderen. De verwerking van de open vraag in de enquête, waar gevraagd werd naar opmerkingen/suggesties over mobiliteit in Veurne, gebeurde door de WVI (zie punt 5.8).

2. Doelstelling

Het onderzoek wil focussen op de manier waarop de inwoners van Veurne de mobiliteit in de binnenstad beleven. Hierbij wordt gepeild naar de ervaringen met betrekking tot:

- de huidige parkeersituatie;
- de bestaande circulatie voor de auto;
- het fietsen en de bestaande fietsvoorzieningen.

Daarnaast moet het onderzoek ook uitwijzen welke toekomstige scenario's rond deze drie thema's door de inwoners als verbetering of achteruitgang in vergelijking met de huidige situatie gezien worden.

Het onderzoek moet ook nagaan of de mening van de respondenten verschilt naargelang geslacht, leeftijd en woonplaats (binnenstad, binnenring of wijk rond de binnenstad, één van de deelgemeenten).

Met de informatie uit deze vrijwillige enquête wil het stadsbestuur aan de slag om het volledige mobiliteitsplan vorm te geven.

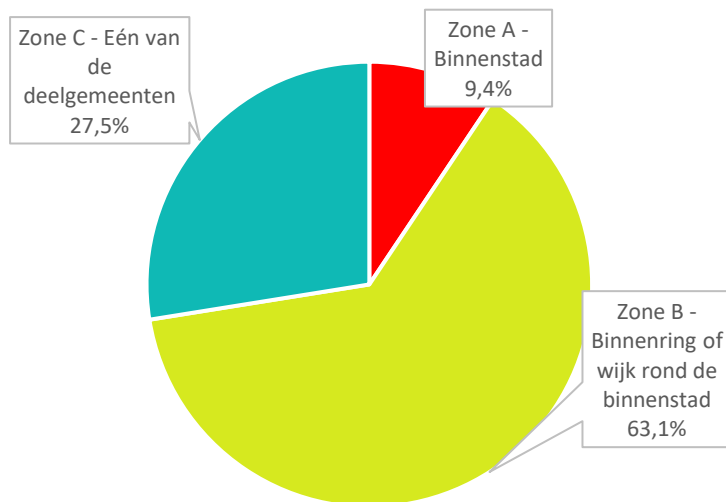
3. Methodologie

Om de ervaringen van de Veurnaars op vlak van mobiliteit in de binnenstad van Veurne na te gaan, werd een vragenlijst opgesteld (zie **bijlage 1**). We bespreken hier achtereenvolgens de populatie, de steekproef en de organisatie van de bevraging.

3.1. Populatie

De populatie omvat alle inwoners van 16 jaar en ouder in Veurne. Op 1 januari 2022 gaat het om 10.359 personen. Hiervan wonen 973 personen (9,4%) in de binnenstad (zie rode zone A op kaart 1). 6.534 personen van 16 jaar en ouder (63,1%) wonen langs de binnenring of in een wijk rond de binnenstad van Veurne (zie gele zone B) en 2.852 personen van 16 jaar en ouder (27,5%) wonen in één van de deelgemeenten: Zoutenaai, Eggewaartskapelle, Steenkerke, Booitshoeke, Avekapelle, Bulskamp, Houtem, Beauvoorde, De Moeren (zie blauwe zone C). De verdeling van de bevolking naar woonplaats is ook terug te vinden in figuur 1.

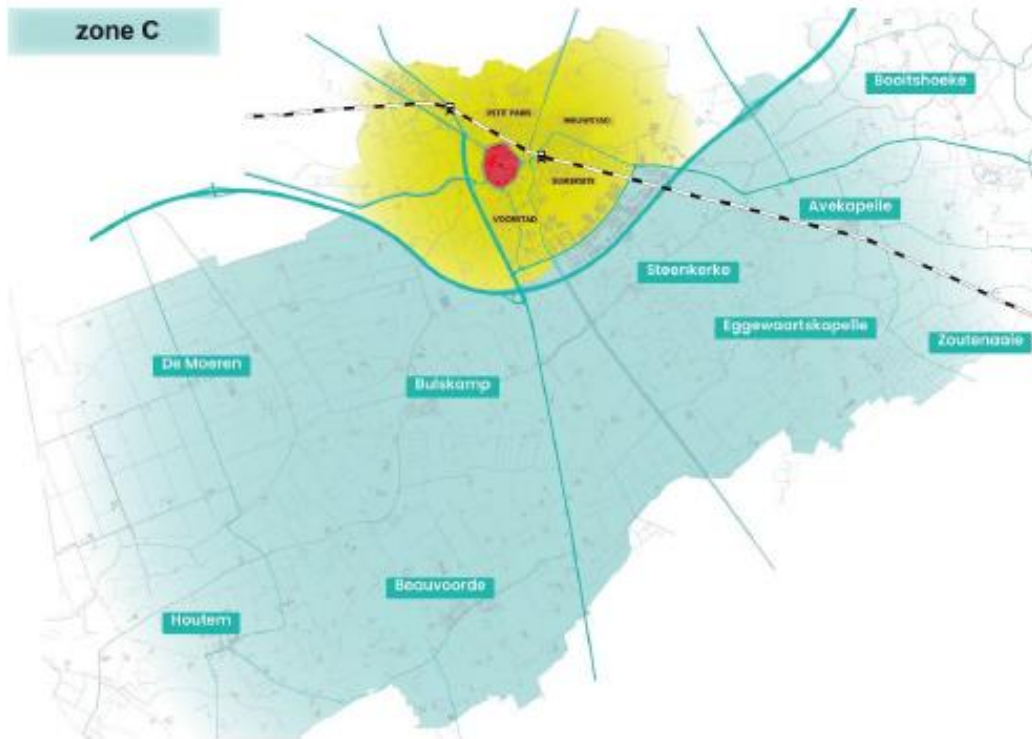
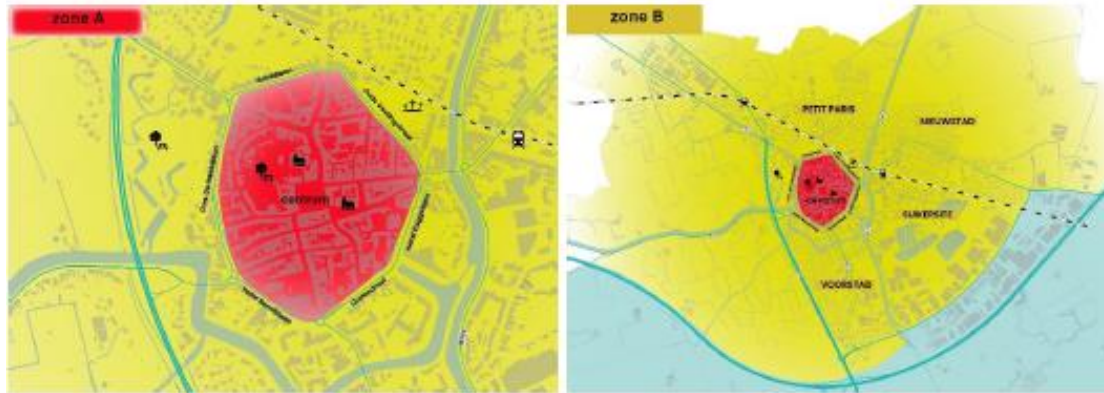
Figuur 1
Verdeling van de bevolking van 16 jaar en ouder op 1 januari 2022, naar woonplaats (in %)



Bron: Rijksregister op 1 januari 2022, Provincie West-Vlaanderen

Kaart 1

Indeling Veurne in drie zones



Bevraging mobiliteit in Veurne

Tabel 1 toont, naast de woonplaats, ook een uitsplitsing van de populatie naar geslacht en leeftijd.

48,6% van de inwoners van 16 jaar en ouder is man en 51,4% vrouw. 1.200 inwoners, of 11,6% van de populatie, is tussen 16 en 24 jaar. 33,1% is tussen 25 en 49 jaar, 33% is tussen 50 en 69 jaar en 22,3% is 70 jaar of ouder. In de deelgemeenten ligt het aandeel inwoners van 70 jaar en ouder in het totaal aantal inwoners van 16 jaar en ouder (15,9%) duidelijk lager dan in de binnenstad (26,4%).

Tabel 1

Aantal inwoners van 16 jaar en ouder in de drie zones in Veurne, naar geslacht en leeftijd, 1 januari 2022

		Zone A - Binnenstad	Zone B - Binnenring of wijk rond de binnenstad	Zone C - Eén van de deelgemeenten	Totaal Veurne
		In absolute cijfers			
Geslacht	Man	459	3.135	1.440	5.034
	Vrouw	514	3.399	1.412	5.325
Leeftijdsgroep	16-24 jaar	120	743	337	1.200
	25-49 jaar	338	2.040	1.052	3.430
	50-69 jaar	258	2.147	1.009	3.414
	70 jaar en +	257	1.604	454	2.315
Totaal		973	6.534	2.852	10.359
		In %			
Geslacht	Man	47,2	48,0	50,5	48,6
	Vrouw	52,8	52,0	49,5	51,4
Leeftijdsgroep	16-24 jaar	12,3	11,4	11,8	11,6
	25-49 jaar	34,7	31,2	36,9	33,1
	50-69 jaar	26,5	32,9	35,4	33,0
	70 jaar en +	26,4	24,5	15,9	22,3
Totaal		100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Rijksregister op 1/1/2022, verwerking Provincie West-Vlaanderen

3.2. Steekproef

Uit de populatie van 10.359 inwoners van 16 jaar en ouder werd een steekproef, representatief verdeeld naar woonplaats, geslacht en leeftijd, getrokken. Om niet alleen uitspraken te doen over de totale populatie, maar ook representatieve resultaten naar onder meer geslacht, leeftijd en woonplaats te verkrijgen, moest de steekproef voldoende groot zijn en selecteerden we uiteindelijk 2.157 personen om deel te nemen aan de bevraging. Per gezin werd maximaal 1 persoon geselecteerd. De steekproefpersonen werden geselecteerd aan de hand van het uittreksel uit het bevolkingsregister dat we van de stad Veurne ontvingen in de loop van oktober 2022.

Omdat er tijdens het verloop van de bevraging een lagere respons was van inwoners in zone A (binnenstad), werden in december 140 extra adressen uit deze zone aangeschreven. De totale steekproef bedroeg dus 2.297 personen. Dit betekent dat er in 41,4% van alle 5.544 gezinnen in Veurne één persoon werd geselecteerd om deel te nemen aan de bevraging.

3.3. Organisatie van de bevraging

De stad Veurne heeft een brief op naam verstuurd naar alle personen in de steekproef. De brief bevatte een QR-code naar de vragenlijst. Wie de enquête niet digitaal kon invullen, kon een papieren versie opvragen bij de gemeente. De eerste zending viel halverwege november 2022 in de bussen.

Om de bevraging te kunnen invullen, diende men een unieke inlogcode, aanwezig op de brief, in te vullen. Op die manier waren we er zeker van dat één persoon de enquête slechts één keer kon invullen. Door met een unieke inlogcode te werken, konden we ook gericht een herinneringsbrief versturen, namelijk enkel naar die gezinnen die de bevraging nog niet hadden ingevuld.

Eind november 2022 werd een herinneringsbrief verstuurd met de QR-code en de link naar de online enquête. Voor de steekproefpersonen van 70 jaar en ouder werd bij deze brief ook een papieren vragenlijst meegestuurd. Een aanzienlijk deel van deze leeftijdsgroep was immers niet in de mogelijkheid om de enquête digitaal in te vullen. De andere aangeschreven personen konden nog steeds een papieren vragenlijst opvragen bij de stad.

In de loop van december ontvingen 140 nieuw geselecteerde adressen uit zone A ook een uitnodiging om de bevraging in te vullen.

Op 9 januari 2023 werd de bevraging afgesloten.

4. Respons

Uiteindelijk vulden 900 personen de enquête volledig in. Dit betekent een responspercentage van maar liefst 39,2%. De meeste respondenten vulden de enquête digitaal in. Er werden slechts 25 enquêtes op papier ingevuld.

Van de 900 respondenten zijn er 445 mannen (49,4%), 454 vrouwen (50,4%) en 1 X (0,1%) (zie tabel 2). De verhouding man/vrouw in de respons komt sterk overeen met de verhouding in de totale populatie (48,6% man en 51,4% vrouw).

Bekijken we de respons naar leeftijdsgroep, dan zien we dat 93 jongeren tussen 16 en 24 jaar de bevraging hebben ingevuld (10,3%). 315 respondenten (of 35%) zijn tussen 25 en 49 jaar, 327 respondenten (36,3%) zijn tussen 60 en 69 jaar en 165 respondenten (of 18,3%) zijn 70 jaar en ouder.

Deze leeftjidsverdeling sluit ook goed aan bij de leeftjidsverdeling van de totale populatie. De ouderen zijn echter iets ondervertegenwoordigd onder de respondenten (18,3% van de respondenten tegenover 22,3% van de totale populatie). Ook de 16-24-jarigen zijn iets ondervertegenwoordigd maar het verschil is beperkt (10,3% tegenover 11,6%). Het aandeel 50-69-jarigen en 25-49-jarigen ligt daarentegen iets hoger in de respons in vergelijking met de totale populatie.

Bevraging mobiliteit in Veurne

85 respondenten, of 9,4%, is afkomstig uit de binnenstad. Dit aandeel komt exact overeen met het aandeel in de totale populatie. 621 respondenten (69%) wonen langs de binnenring of in een wijk rond de binnenstad en 194 respondenten (21,6%) wonen in één van de deelgemeenten. We stellen vast dat er een oververtegenwoordiging is van deelnemers uit zone B (binnenring of wijk rond de binnenstad) en een ondervertegenwoordiging van deelnemers uit zone C (deelgemeenten). In de totale populatie woont immers 63,1% van de bevolking van 16 jaar en ouder in zone B en 27,5% in zone C.

Tabel 2
Kenmerken van de respondenten, ongewogen cijfers

		Aantal	In %
Geslacht	Man	445	49,4
	Vrouw	454	50,4
	X	1	0,1
Leeftijdsgroep	16-24 jaar	93	10,3
	25-49 jaar	315	35,0
	50-69 jaar	327	36,3
	70 jaar en ouder	165	18,3
Woonplaats	Zone A - Binnenstad	85	9,4
	Zone B - Binnenring of wijk rond de binnenstad	621	69,0
	Zone C - Eén van de deelgemeenten	194	21,6
Totaal		900	100,0

Opmerking: Wanneer we in de enquête vroegen naar de zone waarin de respondenten wonen, hebben 77 personen aangegeven dat ze in de binnenstad wonen, terwijl ze eigenlijk langs de binnenring of in een wijk rond de binnenstad wonen (zone B). De binnenstad van Veurne wordt dus door heel wat inwoners ruimer geïnterpreteerd dan de afbakening die voor dit onderzoek is gebruikt. Bij de opsplitsing van de resultaten naar woonplaats zullen we in dit rapport steeds met de correcte woonplaatsverdeling werken, en dus niet met de woonplaats die door de respondenten werd aangeduid. Het toont ook aan dat er meer aandacht moet besteed worden aan het begrip ‘binnenstad’.

4.1. Weging

Het profiel van de respondenten komt vrij sterk overeen met het profiel van de totale populatie. De grootste afwijking wordt vastgesteld naar woonplaats, waar we zien dat respondenten in zone B (buitenring en wijk rond binnenstad) sterker vertegenwoordigd zijn, en respondenten in zone C (deelgemeenten) minder sterk vertegenwoordigd zijn. Daarnaast is er ook een (licht) verschil naar leeftijd. Daarom passen we een weging op de antwoorden toe. Dit is een gangbare procedure in sociaal wetenschappelijk onderzoek. Door wegingscoëfficiënten toe te passen, zorgen we ervoor dat de verhouding van geslacht, leeftijd en woonplaats hersteld wordt naar de werkelijke verhoudingen binnen de populatie.

Tabel 3 toont de kenmerken van de respondenten na toepassing van deze weging.

Tabel 3
Kenmerken van de respondenten, gewogen cijfers (in %)

		In %
Geslacht	Man	48,5
	Vrouw	51,4
Leeftijdsgroep	X	0,1
	16-24 jaar	11,6
	25-49 jaar	33,1
	50-69 jaar	33,0
Woonplaats	70 jaar en ouder	22,3
	Zone A - Binnenstad	9,4
	Zone B - Binnenring of wijk rond de binnenstad	63,1
	Zone C - Eén van de deelgemeenten	27,5
Totaal		100,0

Bij de bespreking van de resultaten in de volgende paragraaf werken we steeds met de gewogen antwoorden. Het aantal respondenten dat wordt weergegeven in de tabellen betreft steeds de ongewogen aantallen.

4.2. Representativiteit en betrouwbaarheid

De weging zorgt ervoor dat de kenmerken van de gerealiseerde steekproef overeenkomen met de kenmerken van de populatie.

De gerealiseerde steekproef is bovendien voldoende groot om betrouwbare uitspraken te kunnen doen. Bij een betrouwbaarheidsniveau van 95% bedraagt de foutenmarge op niveau van de totale stad 3,1%. Op niveau van de drie zones ligt de foutenmarge iets hoger, namelijk op 10,2% voor zone A (binnenstad), 3,7% voor zone B (binnenring en wijk rond de binnenstad) en 6,8% voor zone C (deelgemeenten).

5. Resultaten

Bij de bespreking van de resultaten behandelen we achtereenvolgens volgende thema's:

- profiel van de respondenten in de drie zones;
- algemene kenmerken van het verplaatsingsgedrag van de Veurnaar;
- kenmerken van bezoek aan de binnenstad van Veurne;
- parkeren: huidige situatie en houding ten aanzien van een aantal toekomstscenario's;
- circulatie: huidige situatie en houding ten aanzien van een aantal toekomstscenario's;
- fietsbeleid: huidige situatie en houding ten aanzien van een aantal toekomstscenario's;
- voorzieningen (voor auto's, fietsers of voetgangers) waarop het stadsbestuur het meest moet op inzetten.

Hierbij gaan we systematisch na of er verschillen in antwoorden zijn naargelang de kenmerken van de respondenten (geslacht, leeftijd, woonplaats, aantal wagens, ...).

Omwille van foutenmarges die inherent zijn aan steekproeven, moeten we steeds waakzaam blijven bij de interpretatie van de resultaten. Wanneer bijvoorbeeld een resultaat van 62,8% bekomen wordt bij een foutenmarge van 3,1% en een betrouwbaarheidsinterval van 95%, betekent dit concreet dat er 95% kans bestaat dat de werkelijke toestand zich tussen 59,7% en 65,9% bevindt. Of nog, dat de kans dat het werkelijk percentage zich niet tussen 59,7% en 65,9% bevindt, kleiner is dan 5%.

Wanneer de resultaten van verscheidene subgroepen naast elkaar worden gelegd (bv. mannen versus vrouwen), wordt steeds door middel van significantietoetsen nagegaan of een waargenomen verschil ook werkelijk significant is. Bij de rapportering van de resultaten zullen statistisch significante verschillen besproken worden. Wanneer we aangeven dat een percentage van een bepaalde groep groter (kleiner) is dan van een andere groep bedoelen we steeds dat dit percentage *statistisch significant* groter (kleiner) is.

Statistisch significante verschillen worden ook in de tabellen aangeduid aan de hand van de grijze opvullingskleur.

Volgende significantietoetsen worden in de analyse gebruikt :

- Chi-kwadraat;
- Independent-Samples T test;
- One-way ANOVA.

5.1. Profiel van de respondenten in de drie zones

Tabel 4 toont het profiel van de respondenten in de drie zones. Naast geslacht en leeftijd, bekijken we ook over hoeveel wagens de gezinnen beschikken (inclusief bedrijfs/salariswagens) en of de gezinnen over een garage, carport of oprit beschikken die als parking voor de wagen(s) gebruikt wordt.

Door toepassing van een weging op de antwoorden, zoals hierboven beschreven, komt de verdeling van geslacht en leeftijd overeen met de verdeling in de werkelijke populatie. Hieruit blijkt dat het aandeel inwoners van 70 jaar en ouder significant lager ligt in zone C, de deelgemeenten, dan gemiddeld in Veurne.

5,6% van de bevraagde gezinnen beschikt niet over een wagen. Meer dan de helft van de respondenten zonder wagen zijn 70 jaar en ouder. 53,3% van de respondenten beschikt over één wagen, 32,7% beschikt over twee wagens en 8,5% beschikt over drie of meer wagens. Het is duidelijk dat inwoners in zone C, de deelgemeenten, vaker over twee of meer wagens beschikken (62,7% tegenover 32,8% in zone B).

Wanneer we vragen aan de gezinnen of ze over een garage, carport of oprit beschikken die als parking voor de wagen(s) gebruikt wordt, dan stellen we vast dat 13,4% van de respondenten niet over een parking beschikt. 52,5% heeft één parking en 34,2% heeft er twee of meer. In de binnenstad beschikt een significant groter percentage van de respondenten, namelijk 23,9%, over geen parking. In zone B, de binnenring of wijk rond de binnenstad, beschikt men significant vaker over één parking en in zone C, de deelgemeenten, beschikken de inwoners significant vaker over twee of meer parkings.

Tabel 4
Profiel van de respondenten, naar woonplaats (in %)

		Zone A - Binnenstad	Zone B - Binnenring of wijk rond de binnenstad	Zone C - Eén van de deelgemeenten	Totaal
Geslacht	Man	47,2	47,9	50,5	48,5
	Vrouw	52,8	51,9	49,5	51,4
	X	0,0	0,2	0,0	0,1
Leeftijd	16-24 jaar	12,3	11,4	11,8	11,6
	25-49 jaar	34,7	31,2	36,9	33,1
	50-69 jaar	26,5	33,0	35,4	33,0
	70 jaar en ouder	26,4	24,5	15,9	22,3
Aantal wagens in het gezin	geen wagen	9,3	7,0	1,1	5,6
	1	57,0	60,2	36,2	53,3
	2	24,9	27,5	47,2	32,7
	3 of meer	8,8	5,3	15,5	8,5
Parking voor de wagen(s)	Geen parking	23,9	12,9	11,1	13,4
	1	48,7	60,4	36,6	52,5
	2 of meer	27,4	26,7	52,3	34,2
Totaal		100,0	100,0	100,0	100,0
Aantal respondenten (ongewogen)		85	621	194	900

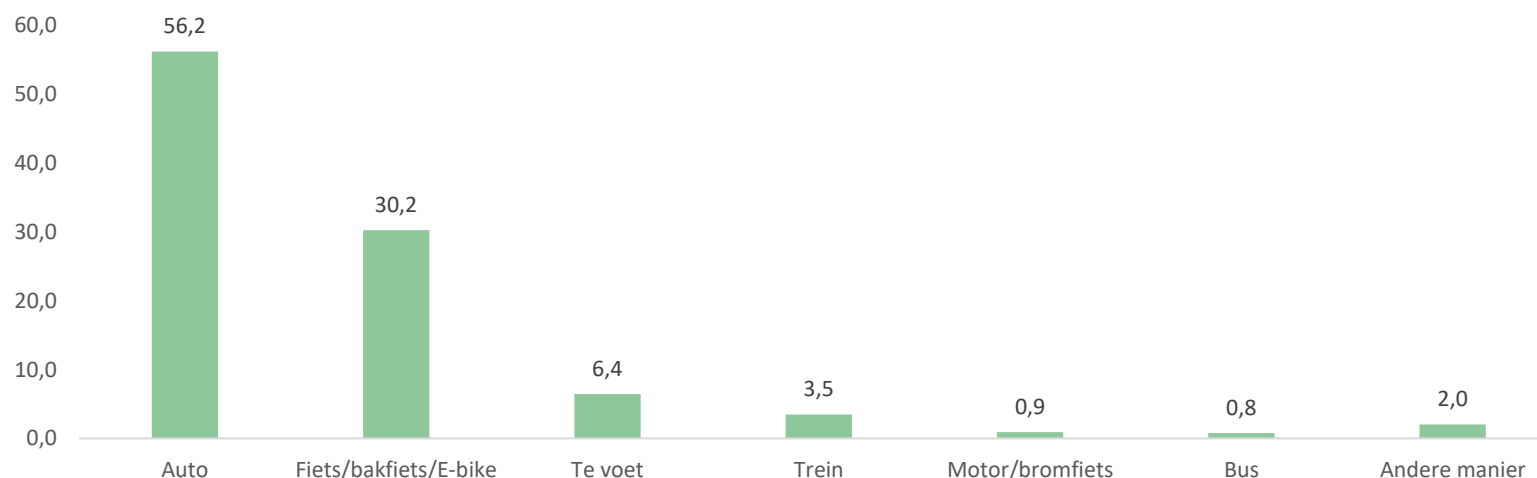
5.2. Algemene kenmerken van het verplaatsingsgedrag van de Veurnaar

5.2.1. Hoofdvervoermiddel om naar werk of school te gaan

56,2% van de Veurnaars die werken of naar school gaan, gaan meestal met de auto naar het werk of de school¹. Voor 30,2% van de respondenten is de fiets het hoofdvervoermiddel. 6,4% van de respondenten gaat te voet naar het werk of de school en 3,5% met de trein (zie figuur 2).

Figuur 2

Het hoofdvervoermiddel waarmee men meestal naar het werk of naar school gaat (in %)²



Het percentage Veurnaars dat met de fiets naar het werk of naar school gaat, is gestegen ten opzichte van de burgerbevraging Gemeente-Stadsmonitor van 2020, toen de fiets het dominante vervoersmiddel was voor 24% van de Veurnaars en de auto voor 60%. Uit deze bevraging bleek ook dat het fietsgebruik in Veurne voor woon-werkverkeer of woon-schoolverkeer hoger lag dan in het Vlaams Gewest, waar de fiets het dominant vervoersmiddel was om naar werk of school te gaan voor 19% van de respondenten³.

Er zijn duidelijke verschillen naargelang geslacht, leeftijd, woonplaats en aantal wagens vast te stellen (zie tabel 5). Vrouwen gebruiken meer de fiets dan mannen. 16-24 jarigen nemen significant vaker de trein en de bromfiets dan de andere leeftijdsgroepen. Ze nemen ook minder vaak de auto dan de

¹ Indien men meerdere vervoersmiddelen combineert, bijvoorbeeld trein en fiets, werd gevraagd om het vervoermiddel aan te duiden waarmee men de grootste afstand aflegt.

² Cijfers exclusief 'niet van toepassing'. 12,7% van de respondenten antwoordde immers 'niet van toepassing' op de vraag. Dit zijn inwoners die niet meer naar school gaan of niet (meer) aan het werk zijn, en zich dus niet (meer) moeten verplaatsen voor werk of school.

³ Bron: Burgerbevraging Gemeente-Stadsmonitor, Agentschap Binnenlands Bestuur. Voor Veurne hebben 397 inwoners van 17 jaar en ouder deelgenomen aan de bevraging. Bevraging mobiliteit in Veurne

gemiddelde Veurnaar. Inwoners van 25-49 jaar gaan minder vaak te voet terwijl inwoners van 70 jaar en ouder meer te voet gaan en minder de auto nemen.

Respondenten die niet over een wagen beschikken, nemen significant vaker de fiets, gaan vaker te voet of nemen vaker de bus dan de gemiddelde Veurnaar. Ook respondenten waar er maar één wagen is in het gezin nemen minder vaak de auto en vaker de fiets dan respondenten die 2 of 3 of meer wagens ter beschikking hebben in het gezin.

Tabel 5

Het hoofdvervoermiddel waarmee men meestal naar het werk of naar school gaat, naar enkele kenmerken van de respondenten (in %)

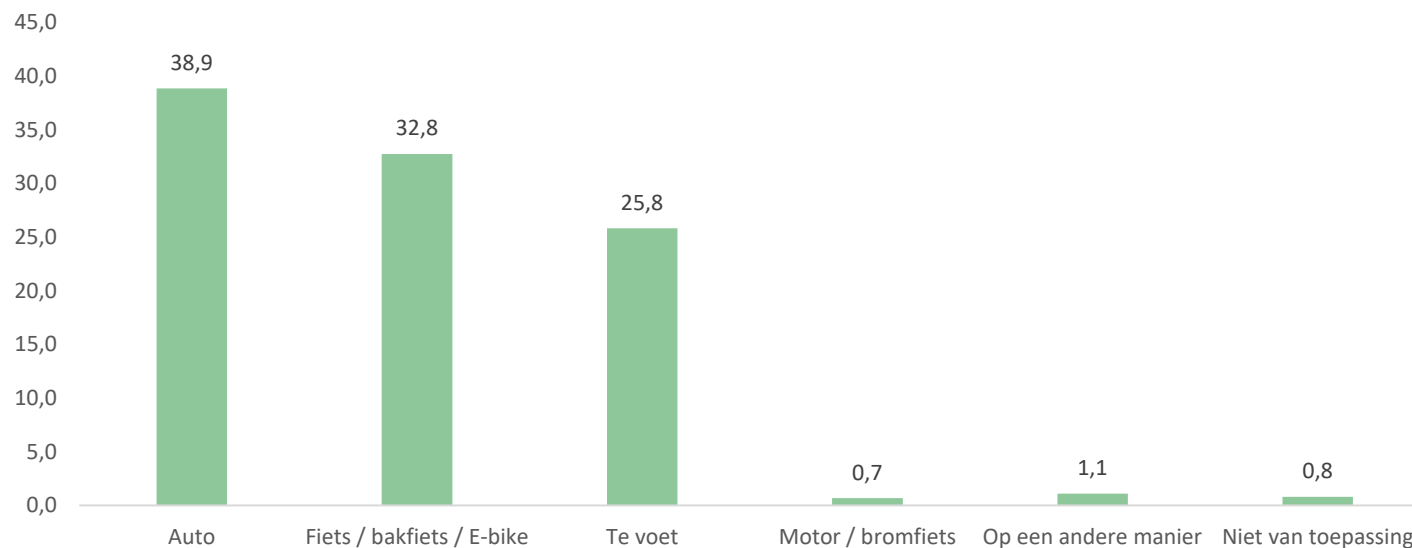
Hoofdvervoermiddel		Auto	Fiets/bakfiets/E-bike	Te voet	Trein	Motor/bromfiets	Bus	Andere manier	Totaal	Aantal respondenten
Geslacht	Man	61,1	24,9	5,6	4,3	1,4	0,7	2,0	100,0	389
	Vrouw	51,6	35,3	7,2	2,6	0,4	0,8	2,0	100,0	404
Leeftijd	16-24 jaar	41,1	34,2	6,9	14,5	2,5	0,8	0,0	100,0	92
	25-49 jaar	63,0	28,0	3,2	1,9	1,2	0,9	1,9	100,0	313
	50-69 jaar	62,6	28,7	4,6	1,8	0,3	0,0	2,0	100,0	281
	70 jaar en ouder	40,0	35,3	17,2	1,5	0,0	2,0	4,0	100,0	107
Woonplaats	Zone A - Binnenstad	54,2	24,9	16,7	2,6	0,0	0,0	1,5	100,0	67
	Zone B - Binnenring of wijk rond de binnenstad	46,9	38,2	7,7	3,2	1,4	1,2	1,4	100,0	548
	Zone C - Eén van de deelgemeenten	77,6	14,1	0,5	4,2	0,0	0,0	3,6	100,0	178
Aantal wagens in het gezin	geen wagen	0,0	55,0	33,5	2,2	0,0	5,9	3,4	100,0	38
	1	49,2	36,5	7,7	3,2	1,3	0,7	1,5	100,0	411
	2	68,1	23,2	2,3	3,3	0,3	0,3	2,5	100,0	278
	3 of meer	78,3	10,3	1,5	6,1	1,1	0,0	2,7	100,0	66
Totaal		56,2	30,2	6,4	3,5	0,9	0,8	2,0	100,0	793

5.2.2. Hoofdvervoermiddel om naar binnenstad van Veurne te gaan

38,9% van de respondenten neemt de auto om naar de binnenstad van Veurne te gaan. Men neemt dus minder vaak de auto om naar Veurne te komen dan om naar het werk of naar school te gaan. 32,8% van de respondenten neemt de fiets, bakfiets of e-bike om naar de binnenstad te komen en 25,8% komt meestal te voet (zie figuur 3).

Figuur 3

Het hoofdvervoermiddel waarmee men zich meestal verplaatst als men naar de binnenstad van Veurne gaat (in %)



Opnieuw zijn er verschillen naar leeftijd, woonplaats en aantal wagens in het gezin vast te stellen (zie tabel 6). Concreet zien we dat:

- jongeren meer dan andere leeftijdsgroepen de fiets (43,8%) of motor/bromfiets (2,5%) nemen;
- ouderen van 70 jaar en ouder meer te voet (38,7%) naar de binnenstad komen en minder met de auto (25,4%);
- inwoners van de binnenstad meer te voet (67,4%) en minder met de auto (7,7%) of fiets (19,4%) naar de binnenstad komen;
- inwoners van de binnenring of wijk rond de binnenstad relatief meer met de fiets (42,9%) of te voet (30,4%) en relatief minder met de auto (24,3%) komen;
- inwoners van de deelgemeenten relatief meer met de auto (82,9%) en relatief minder met de fiets (14,1%) of te voet (1%) naar de binnenstad komen;
- hoe groter het aantal wagens in het gezin, hoe meer men de auto ook neemt om naar de binnenstad te komen en hoe minder men te voet komt.

Tabel 6

Het hoofdvervoermiddel waarmee men zich meestal verplaatst als men naar de binnenstad van Veurne gaat, naar enkele kenmerken van de respondenten (in %)

		Auto	Fiets / bakfiets / E-bike	Te voet	Motor / bromfiets	Op een andere manier	Niet van toepassing	Totaal	Aantal respondenten
Geslacht	Man	41,7	29,8	26,2	1,0	0,9	0,4	100,0	445
	Vrouw	36,3	35,4	25,5	0,4	1,2	1,2	100,0	454
Leeftijd	16-24 jaar	35,6	43,8	18,1	2,5	0,0	0,0	100,0	93
	25-49 jaar	45,8	29,8	22,8	0,6	0,8	0,3	100,0	315
	50-69 jaar	42,2	32,2	22,9	0,6	1,2	0,9	100,0	327
	70 jaar en ouder	25,4	32,2	38,7	0,0	1,9	1,8	100,0	165
Woonplaats	Zone A - Binnenstad	7,7	19,4	67,4	0,0	1,2	4,2	100,0	85
	Zone B - Binnenring of wijk rond de binnenstad	24,3	42,9	30,4	1,1	1,1	0,2	100,0	621
	Zone C - Eén van de deelgemeenten	82,9	14,1	1,0	0,0	1,0	1,1	100,0	194
Aantal wagens in het gezin	geen wagen	2,0	35,0	52,7	0,0	5,1	5,3	100,0	49
	1	30,0	36,8	31,1	0,9	0,8	0,4	100,0	488
	2	53,6	28,7	16,4	0,3	0,4	0,5	100,0	296
	3 of meer	62,6	21,5	10,8	1,1	2,7	1,4	100,0	67
Totaal		38,9	32,8	25,8	0,7	1,1	0,8	100,0	900

5.2.3. Gebruik deelwagens en -fietsen

De stad Veurne biedt een (elektrische) deelwagen aan aan haar inwoners. Bij het gebruik van de deelwagen betaal je enkel voor de gereden kilometers (0,35 euro per km) en een gebruiksvergoeding per uur (1 euro per uur).

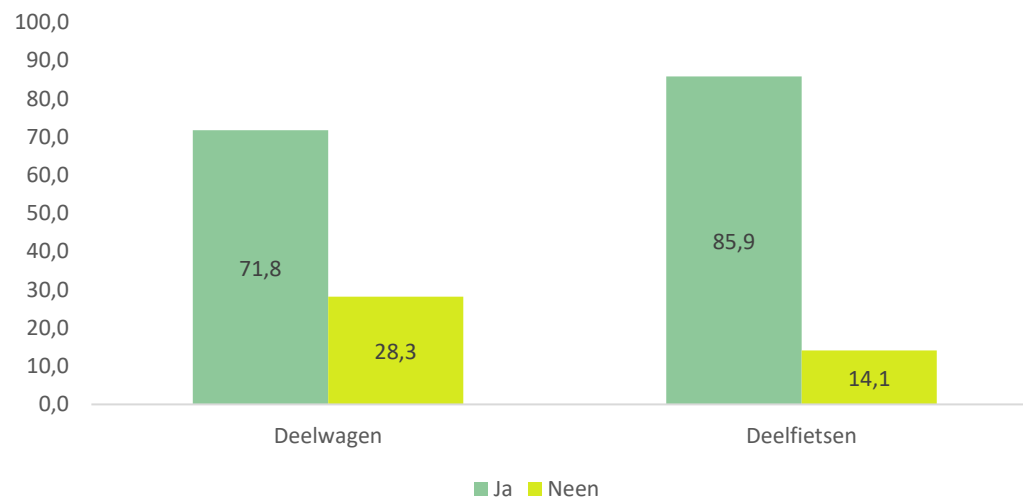
Daarnaast biedt de stad Veurne, samen met de gemeenten De Panne en Koksijde, een 100-tal deelfietsen aan aan haar inwoners. De fietsen kunnen op verschillende plaatsen opgepikt worden, zoals stations, pleinen, ... en kunnen op een andere vaste locatie achtergelaten worden.

We polsten bij de Veurnaars of ze wisten dat de stad een deelwagen en deelfietsen aanbiedt en of ze daar gebruik van (zullen) maken.

71,8% van de respondenten weet dat de stad een **deelwagen** aanbiedt en 85,9% weet dat de stad **deelfietsen** aanbiedt (zie figuur 4). Slechts 0,3% maakt momenteel al gebruik van de deelwagen en 2% maakt momenteel reeds gebruik van de deelfietsen. Hier bovenop plant ongeveer 11% van de respondenten in de toekomst gebruik te maken van de deelwagen en eenzelfde percentage is van plan om in de toekomst gebruik te maken van een deelfiets (zie figuur 5).

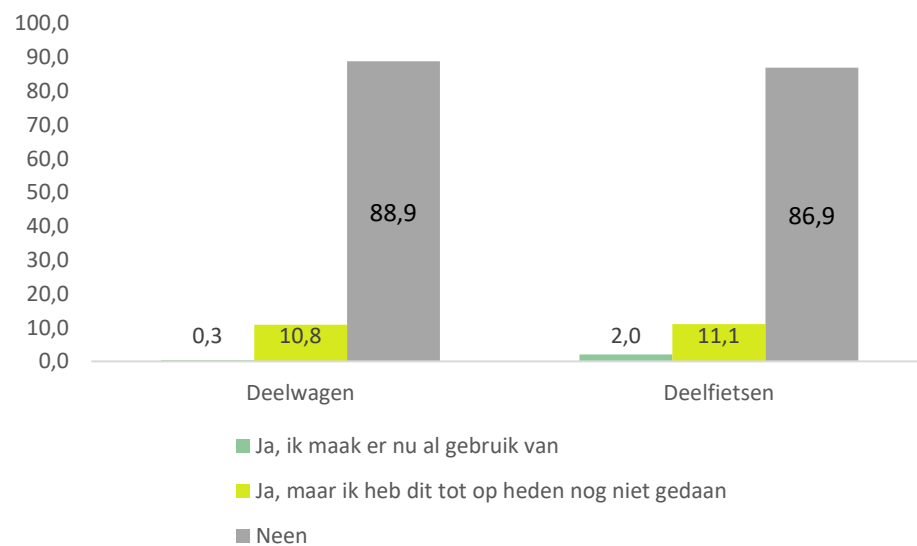
Figuur 4

Mate waarin Veurnaars weten dat de stad een (elektrische) deelwagen en deelfietsen aanbiedt aan haar inwoners (in %)



Figuur 5

Mate waarin Veurnaars van plan zijn om in de toekomst gebruik te maken van de deelwagen of de deelfietsen (in %)



Uit de bevraging blijkt dat jongeren tussen 16 en 24 jaar minder op de hoogte zijn van het feit dat de stad een deelwag en deelfietsen aanbiedt (tabel 7 en tabel 9). Respondenten tussen 50 en 69 jaar zijn relatief het meest op de hoogte van het aanbod van deelfietsen door de stad.

Respondenten uit de deelgemeenten zijn ook minder op de hoogte van het feit dat de stad een deelwag en aanbiedt.

Inwoners zonder wagen en inwoners met 3 of meer wagens in het gezin zijn minder vaak op de hoogte van het aanbod van een deelwag en van het aanbod van deelfietsen dan gemiddeld. Relatief meer respondenten met één wagen in het gezin weten wel dat de stad een deelwag en deelfietsen ter beschikking stelt van haar inwoners.

Wat het huidig en toekomst gebruik van de deelwag en betreft, zien we dat respondenten waar er geen wagen is in het gezin momenteel relatief meer gebruik maken van de deelwag (1,6% tegenover 0,3% gemiddeld) (zie tabel 8). Deze groep maakt momenteel ook al meer gebruik van deelfietsen (6,8%) in vergelijking met een gemiddelde respondent (2%). Wat het gebruik van deelfietsen betreft, zien we dat de jongere leeftijdsgroep momenteel en in de toekomst meer gebruik maakt/zal maken van de deelfietsen dan gemiddeld. Voor de leeftijdsgroep van 70 jaar en ouder geldt het omgekeerde (zie tabel 10).

Tabel 7

Mate waarin Veurnaars weten dat de stad een (elektrische) deelwag en aanbiedt aan haar inwoners, naar enkele kenmerken van de respondenten (in %)

		Ja	Neen	Totaal	Aantal respondenten
Geslacht	Man	70,4	29,6	100,0	445
	Vrouw	72,9	27,1	100,0	454
Leeftijd	16-24 jaar	59,3	40,7	100,0	93
	25-49 jaar	73,3	26,7	100,0	315
	50-69 jaar	73,1	26,9	100,0	327
	70 jaar en ouder	73,9	26,1	100,0	165
Woonplaats	Zone A - Binnenstad	82,3	17,7	100,0	85
	Zone B - Binnenring of wijk rond de binnenstad	74,4	25,6	100,0	621
	Zone C - Eén van de deelgemeenten	62,1	37,9	100,0	194
Aantal wagens in het gezin	geen wagen	58,2	41,8	100,0	49
	1	76,8	23,2	100,0	488
	2	69,6	30,4	100,0	296
	3 of meer	57,3	42,7	100,0	67
Totaal		71,8	28,3	100,0	900

Tabel 8**Mate waarin Veurnaars van plan zijn om in de toekomst gebruik te maken van deze deelwagen?, naar enkele kenmerken van de respondenten (in %)**

		Ja, ik maak er nu al gebruik van	Ja, maar ik heb dit tot op heden nog niet gedaan	Neen	Totaal	Aantal respondenten
Geslacht	Man	0,5	11,9	87,6	100,0	445
	Vrouw	0,2	9,8	90,1	100,0	454
Leeftijd	16-24 jaar	0,0	11,4	88,6	100,0	93
	25-49 jaar	0,7	10,8	88,5	100,0	315
	50-69 jaar	0,3	12,5	87,2	100,0	327
	70 jaar en ouder	0,0	8,1	92,0	100,0	165
Woonplaats	Zone A - Binnenstad	1,6	16,6	81,8	100,0	85
	Zone B - Binnenring of wijk rond de binnenstad	0,3	11,7	88,0	100,0	621
	Zone C - Eén van de deelgemeenten	0,0	6,8	93,2	100,0	194
Aantal wagens in het gezin	geen wagen	1,6	13,9	84,6	100,0	49
	1	0,5	12,9	86,7	100,0	488
	2	0,0	7,8	92,2	100,0	296
	3 of meer	0,0	7,7	92,3	100,0	67
Totaal		0,3	10,8	88,9	100,0	900

Tabel 9**Mate waarin Veurnaars weten dat de stad deelfietsen aanbiedt aan haar inwoners, naar enkele kenmerken van de respondenten (in %)**

		Ja	Neen	Totaal	Aantal respondenten
Geslacht	Man	83,8	16,2	100,0	445
	Vrouw	87,8	12,2	100,0	454
Leeftijd	16-24 jaar	75,4	24,6	100,0	93
	25-49 jaar	82,7	17,4	100,0	315
	50-69 jaar	92,2	7,8	100,0	327
	70 jaar en ouder	86,7	13,3	100,0	165
Woonplaats	Zone A - Binnenstad	85,8	14,2	100,0	85
	Zone B - Binnenring of wijk rond de binnenstad	86,3	13,7	100,0	621
	Zone C - Eén van de deelgemeenten	85,0	15,0	100,0	194
Aantal wagens in het gezin	geen wagen	68,6	31,4	100,0	49
	1	89,3	10,7	100,0	488
	2	86,0	14,0	100,0	296
	3 of meer	75,3	24,7	100,0	67
Totaal		85,9	14,1	100,0	900

Tabel 10**Mate waarin Veurnaars van plan zijn om in de toekomst gebruik te maken van deze deelfietsen?, naar enkele kenmerken van de respondenten (in %)**

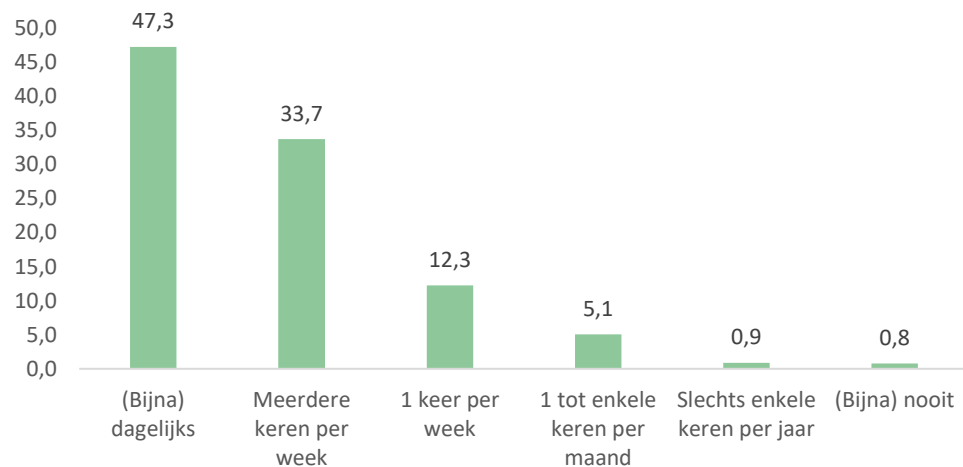
		Ja, ik maak er nu al gebruik van	Ja, maar ik heb dit tot op heden nog niet gedaan	Neen	Totaal	Aantal respondenten
Geslacht	Man	2,7	10,1	87,2	100,0	445
	Vrouw	1,5	12,0	86,6	100,0	454
Leeftijd	16-24 jaar	5,2	18,1	76,6	100,0	93
	25-49 jaar	3,0	14,7	82,3	100,0	315
	50-69 jaar	1,4	8,6	90,1	100,0	327
	70 jaar en ouder	0,0	5,6	94,4	100,0	165
Woonplaats	Zone A - Binnenstad	2,7	16,5	80,9	100,0	85
	Zone B - Binnenring of wijk rond de binnenstad	1,4	8,9	89,8	100,0	621
	Zone C - Eén van de deelgemeenten	3,4	14,3	82,3	100,0	194
Aantal wagens in het gezin	geen wagen	6,8	5,6	87,6	100,0	49
	1	1,3	11,8	87,0	100,0	488
	2	3,0	11,3	85,7	100,0	296
	3 of meer	0,0	9,4	90,6	100,0	67
Totaal		2,0	11,1	86,9	100,0	900

5.3. Kenmerken van bezoek aan binnenstad Veurne

5.3.1. Frequentie van bezoek binnenstad

Van alle respondenten zegt 47,3% (bijna) dagelijks de binnenstad van Veurne te bezoeken. 33,7% komt meerdere keren per week in de binnenstad en 12,3% bezoekt de binnenstad 1 keer per week. Slechts 1,7% van de respondenten zegt slechts enkele keren per jaar of (bijna) nooit de binnenstad van Veurne te bezoeken (figuur 6 en tabel 11).

Het is logisch dat inwoners van de binnenstad zelf de binnenstad frequenter bezoeken dan inwoners van één van de deelgemeenten. Toch zegt ook 31% van de respondenten uit zone C, de deelgemeenten, dat ze dagelijks of bijna dagelijks de binnenstad bezoekt.

Figuur 6**De frequentie waarmee men de binnenstad van Veurne bezoekt (in %)****Tabel 11****De frequentie waarmee men de binnenstad van Veurne bezoekt, naar enkele kenmerken van de respondenten (in %)**

		(Bijna) dagelijks	Meerdere keren per week	1 keer per week	1 tot enkele keren per maand	Slechts enkele keren per jaar	(Bijna) nooit	Totaal	Aantal respondenten
Geslacht	Man	45,2	37,2	11,3	4,4	1,0	1,0	100,0	445
	Vrouw	49,4	30,4	13,3	5,7	0,8	0,6	100,0	454
Leeftijd	16-24 jaar	48,7	23,7	14,7	10,9	2,1	0,0	100,0	93
	25-49 jaar	50,5	32,3	10,4	5,0	0,3	1,5	100,0	315
	50-69 jaar	47,1	35,9	12,1	4,3	0,7	0,0	100,0	327
	70 jaar en ouder	42,1	37,8	14,2	3,2	1,3	1,3	100,0	165
Woonplaats	Zone A - Binnenstad	81,7	15,4	1,6	1,2	0,0	0,0	100,0	85
	Zone B - Binnenring of wijk rond de binnenstad	49,3	36,5	9,8	3,7	0,5	0,2	100,0	621
	Zone C - Eén van de deelgemeenten	31,0	33,5	21,6	9,5	1,9	2,5	100,0	194
Totaal		47,3	33,7	12,3	5,1	0,9	0,8	100,0	900

5.3.2. Redenen om de binnenstad van Veurne al dan niet te bezoeken

5.3.2.1. Redenen om de binnenstad van Veurne te bezoeken

Bij de respondenten die minstens één of enkele keren per maand de binnenstad van Veurne bezoeken - in totaal 889 van de 900 respondenten - werd gepeild naar de redenen waarom zij de binnenstad van Veurne bezoeken. De respondenten konden meerdere redenen aanduiden. Gemiddeld gaven ze 2,2 antwoorden.

‘Voor mijn dagelijkse boodschappen’ is de reden die het vaakst werd aangeduid. Voor 64,5% van alle respondenten die de binnenstad frequent bezoeken is dit één van de redenen om de binnenstad te bezoeken. ‘Om te ontspannen’ is een reden die door 43,9% van de respondenten wordt aangeduid. Andere redenen zijn ‘om te winkelen (fun shoppen)’ (30,6% van de respondenten), ‘omdat ik er woon’ (23,7% van de respondenten), ‘om familie en/of vrienden te bezoeken’ (22,1% van de respondenten), ‘om te werken’ (18,4% van de respondenten) en ‘om naar school te gaan’ (7,7% van de respondenten) (zie figuur 7).

Figuur 7

De redenen waarom men naar de binnenstad van Veurne komt, (in % van het aantal respondenten dat minstens 1 tot enkele keren per maand de binnenstad van Veurne bezoekt)



De redenen om naar de binnenstad te komen verschillen naargelang leeftijd en woonplaats. Jongeren tussen 16 en 24 jaar komen relatief minder vaak naar de binnenstad van Veurne voor hun dagelijkse boodschappen (48,7% ten opzichte van 64,5% van alle respondenten), maar relatief vaker om familie en/of vrienden te bezoeken (36,3%) of naar school te gaan (14,9%). Inwoners tussen 25 en 49 jaar komen relatief vaker dan de gemiddelde inwoner naar de binnenstad om te werken (28,2%) of om naar school (van de kinderen) te gaan (16,4%). Personen van 70 jaar en ouder geven minder vaak de redenen ‘om te ontspannen’, ‘om familie en/of vrienden te bezoeken’, ‘om te werken’ en ‘om naar school te gaan’ als reden op.

Bevraging mobiliteit in Veurne

Naar woonplaats stellen we aanzienlijke verschillen vast tussen inwoners van de binnenstad en inwoners van de deelgemeenten. Inwoners van zone A komen significant vaker naar de binnenstad omdat ze er wonen (94,3%). Redenen die zij minder vaak opgeven zijn: 'voor mijn dagelijkse boodschappen' (46,6%) en 'om familie en/of vrienden te bezoeken' (9,6%). Inwoners uit de deelgemeenten gaan vaker naar de binnenstad om te winkelen (41,2%) en om familie en/of vrienden te bezoeken (31,6%) (zie tabel 12).

Tabel 12

De redenen waarom men naar de binnenstad van Veurne komt, naar enkele kenmerken van de respondenten (in % van het aantal respondenten dat minstens 1 tot enkele keren per maand de binnenstad van Veurne bezoekt)

Reden		Voor mijn dagelijkse boodschappen	Om te ontspannen (sport, cultuur, bezoek café of restaurant, ...)	Om te winkelen (fun shoppen)	Ik woon er	Om familie en/of vrienden te bezoeken	Om te werken	Om naar school te gaan	Om een andere reden	Totaal	Aantal respondenten
Geslacht	Man	62,4	46,3	28,3	22,6	21,8	15,6	7,9	10,9	215,8	437
	Vrouw	66,5	41,5	32,9	24,8	22,4	21,0	7,5	10,1	226,8	451
Leeftijd	16-24 jaar	48,7	48,8	23,3	24,2	36,3	23,7	14,9	6,4	226,2	92
	25-49 jaar	67,6	51,2	33,6	20,5	25,0	28,2	16,4	15,5	258,0	310
	50-69 jaar	67,3	42,4	34,0	22,1	19,6	18,5	1,6	8,7	214,1	325
	70 jaar en ouder	64,1	32,8	24,9	30,8	14,1	0,7	0,0	8,5	175,8	162
Woonplaats	Zone A - Binnenstad	46,6	33,8	20,2	94,3	9,6	22,3	6,0	2,8	235,5	85
	Zone B - Binnenring of wijk rond de binnenstad	67,4	47,0	27,8	22,9	20,0	17,2	8,3	8,9	219,4	617
	Zone C - Eén van de deelgemeenten	64,1	40,1	41,2	0,5	31,6	19,7	6,9	17,5	221,6	187
Totaal		64,5	43,9	30,6	23,7	22,1	18,4	7,7	10,6	221,5	889

5.3.2.2. Redenen om de binnenstad van Veurne niet te bezoeken

11 respondenten gaven aan dat ze de binnenstad van Veurne slechts enkele keren per jaar of bijna nooit bezoeken. De redenen die zij hiervoor aanhalen, zijn:

- onvoldoende aanbod aan winkels: 3 respondenten;
- weinig parkeerruimte ter beschikking: 3 respondenten;
- weinig ontspanningsmogelijkheden: 2 respondenten;
- geen specifieke reden: 2 respondenten;
- slechte bereikbaarheid te voet of met de fiets: 1 respondent.

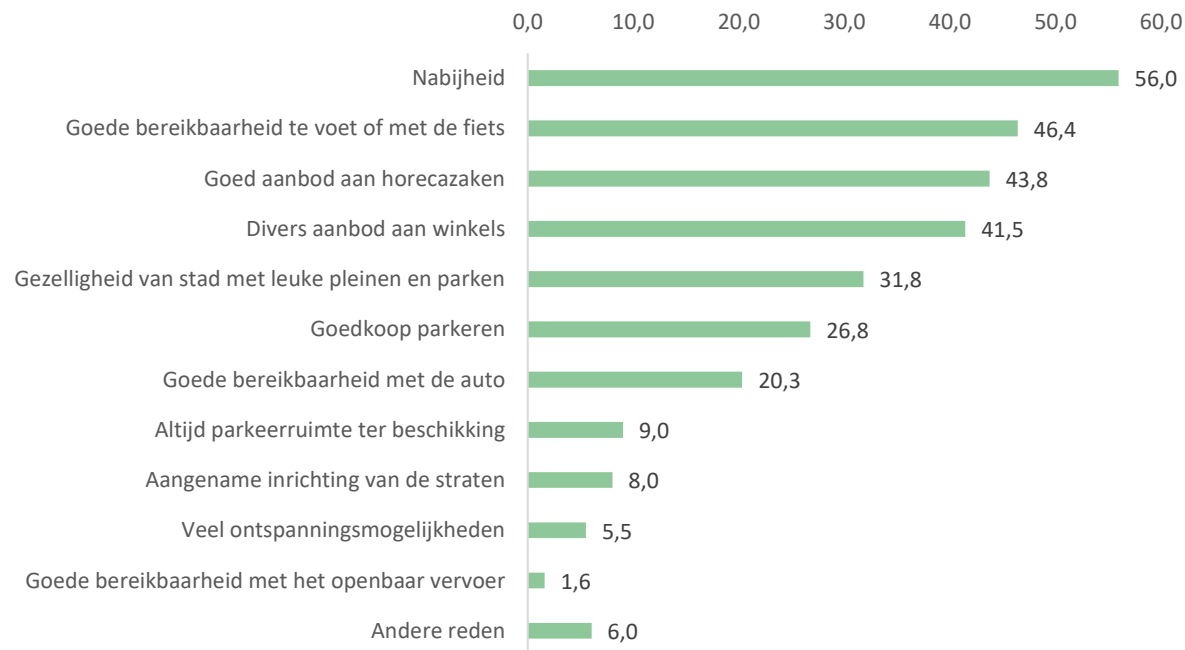
5.3.3. Factoren die binnenstad aantrekkelijk maken

Aan de respondenten werd ook gevraagd wat de binnenstad van Veurne voor hen aantrekkelijk maakt om er naartoe te komen.

Voor 56% van de respondenten is nabijheid een belangrijke factor. 46,4% van de respondenten vindt dat de goede bereikbaarheid te voet of met de fiets het aantrekkelijk maakt om naar de binnenstad van Veurne te komen. Andere zaken die het aantrekkelijk maken om naar de binnenstad te komen zijn: een goed aanbod aan horecazaken (43,8%), een divers aanbod aan winkels (41,5%), de gezelligheid van de stad met leuke pleinen en parken (31,8%), goedkoop parkeren (26,8%) en goede bereikbaarheid met de auto (20,3%). Altijd parkeerruimte ter beschikking wordt (slechts) door 9% van de respondenten aangeduid en aangename inrichting van de straten door 8% (zie figuur 8).

Figuur 8

De factoren die de binnenstad van Veurne aantrekkelijk maken (in % van het aantal respondenten dat minstens 1 tot enkele keren per maand de binnenstad van Veurne bezoekt)



Er zijn een aantal verschillen in antwoorden tussen de respondenten vast te stellen (zie tabel 13).

- Het percentage respondenten dat vindt dat een goed aanbod aan horecazaken de binnenstad aantrekkelijk maakt om naartoe te komen ligt significant hoger bij de mannen (50,5%) dan bij de vrouwen (37,3%). Eenzelfde vaststelling kunnen we maken wanneer het gaat over de aangename inrichting van de winkelstraten: relatief meer mannen (10,7%) dan vrouwen (5,6%) geven dit aan.
- Naar leeftijd stellen we vast dat het percentage respondenten dat vindt dat een aangename inrichting van de straten, enerzijds, en veel ontspanningsmogelijkheden, anderzijds, de binnenstad van Veurne aantrekkelijk maken, hoger ligt bij de jongeren tussen 16 en 24 jaar (14,8% en 13,3%) dan gemiddeld (8% en 5,5%). De gezelligheid van de stad met leuke pleinen en parken wordt significant minder vaak aangeduid door de leeftijdsgroep van 70 jaar en ouder (23% tegenover 31,8% van alle respondenten).
- De grootste verschillen in antwoorden zijn echter waar te nemen naargelang de woonplaats van de respondenten. Inwoners van de binnenstad zelf duiden minder vaak het goedkoop parkeren (8%), de goede bereikbaarheid met de auto (8,9%) en 'altijd parkeerruimte ter beschikking' (1,9%) aan als factoren die het voor hen aantrekkelijk maken om naar de binnenstad te komen. De goede bereikbaarheid met de fiets wordt significant vaker aangeduid door de inwoners van zone B, de binnenring of wijk rond de binnenstad (55,9%), dan door inwoners van zone C, de deelgemeenten (24,7%). Inwoners van de deelgemeenten duiden significant vaker het divers aanbod aan winkels (54,3%), het goedkoop parkeren (41,7%), de goede bereikbaarheid met de auto (36,1%) en 'altijd parkeerruimte ter beschikking' (14,1%) aan en significant minder de nabijheid (43,8% tegenover 56% van alle respondenten).

Tabel 13

De factoren die de binnenstad aantrekkelijk maken, naar enkele kenmerken van de respondenten (in % van het aantal respondenten dat minstens 1 tot enkele keren per maand de binnenstad van Veurne bezoekt)

		Nabij- heid	Goede bereikbaar- heid te voet of met de fiets	Goed aanbod aan horeca- zaken	Divers aanbod aan winkels	Gezellig- heid van stad met leuke pleinen en parken	Goedkoop parkeren	Goede bereik- baarheid met de auto	Altijd parkeer- ruimte ter beschikking	Aangename inrichting van de straten	Veel ontspannings- mogelijk- heden	Goede bereikbaar- heid met het openbaar vervoer	Andere redenen	Totaal	Aantal respon- denten
Geslacht	Man	53,6	46,5	50,5	43,6	33,0	29,8	21,0	10,2	10,7	6,9	1,9	4,7	312,3	437
	Vrouw	58,1	46,2	37,3	39,5	30,6	23,8	19,5	7,7	5,6	4,3	1,3	7,3	281,2	451
Leeftijd	16-24 jaar	50,1	40,1	52,8	35,7	27,8	26,1	22,0	11,8	14,8	13,3	3,2	3,4	301,1	92
	25-49 jaar	58,6	42,8	44,9	38,3	35,9	25,3	16,3	6,2	8,9	6,5	1,8	5,7	291,3	310
	50-69 jaar	55,5	46,7	44,9	44,3	35,0	29,5	23,6	11,9	5,9	3,5	1,1	6,8	308,8	325
	70 jaar en ouder	55,9	54,6	35,6	44,9	23,0	25,3	20,6	7,4	6,4	3,0	1,2	6,7	284,4	162
Woonplaats	Zone A - Binnenstad	64,5	44,2	47,7	44,6	33,8	8,0	8,9	1,9	4,3	7,9	4,5	6,1	276,3	85
	Zone B - Binnenring of wijk rond de binnenstad	59,9	55,9	43,7	35,6	33,8	23,3	15,4	8,0	8,6	4,9	1,1	5,2	295,4	617
	Zone C - Eén van de deelgemeenten	43,8	24,7	42,6	54,3	26,3	41,7	36,1	14,1	8,0	6,2	1,6	7,9	307,2	187
Totaal		56,0	46,4	43,8	41,5	31,8	26,8	20,3	9,0	8,0	5,5	1,6	6,0	296,7	889

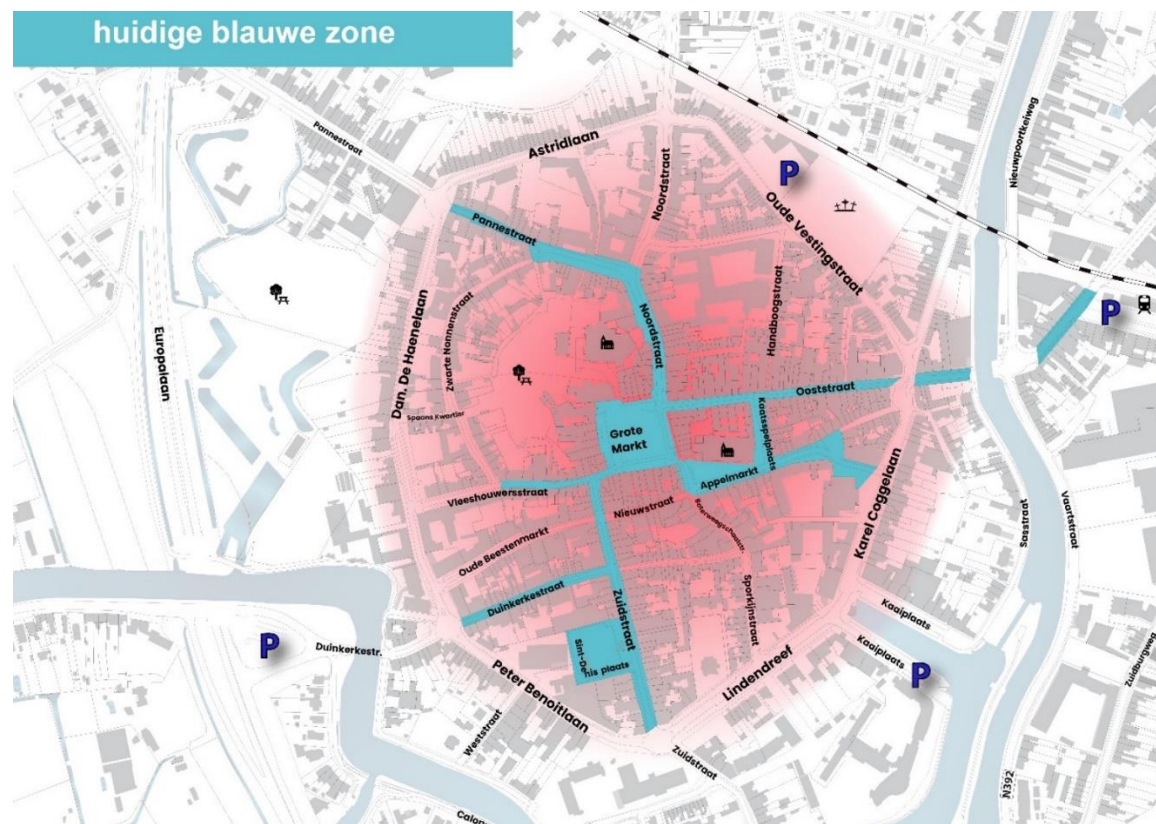
5.4. Parkeren

In sommige straten van de binnenstad van Veurne geldt momenteel de **blauwe zoneregeling** (zie kaart 2). In deze straten kan je gedurende beperkte duurtijd parkeren en ben je verplicht jouw parkeerschijf te plaatsen. Hierdoor kan je maximaal 2 uur parkeren in de blauwe zone. In de andere straten kan je gratis parkeren.

Rond de binnenstad bevinden er zich enkele randparkings waar je gratis en voor langere periode je wagen kan parkeren. De randparkings bevinden zich op wandelafstand van de binnenstad van Veurne.

Kaart 2

Huidige blauwe zone in de binnenstad van Veurne



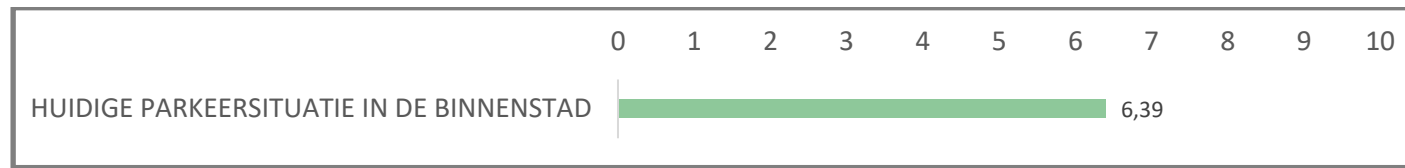
In de enquête peilden we naar de tevredenheid met de huidige parkeersituatie en naar de houding ten overstaan van een aantal mogelijke scenario's rond het parkeren in de binnenstad van Veurne in de toekomst.

5.4.1. Tevredenheid met huidige parkeersituatie

In de vragenlijst werd gevraagd om de huidige parkeersituatie in de binnenstad van Veurne te beoordelen. Hoe tevreden is men globaal over de huidige parkeersituatie en in welke mate gaat men akkoord met een aantal stellingen rond bepaalde deelaspecten van de huidige parkeersituatie?

5.4.1.1. Globale tevredenheid met huidige parkeersituatie

Op de vraag 'als je de huidige parkeersituatie in de binnenstad van Veurne vandaag een rapportcijfer op 10 moet geven, welke score geef je dan?'⁴ geven de respondenten een score van gemiddeld **6,39 op 10**.



Mannen geven een hogere score (6,61) dan vrouwen (6,19).

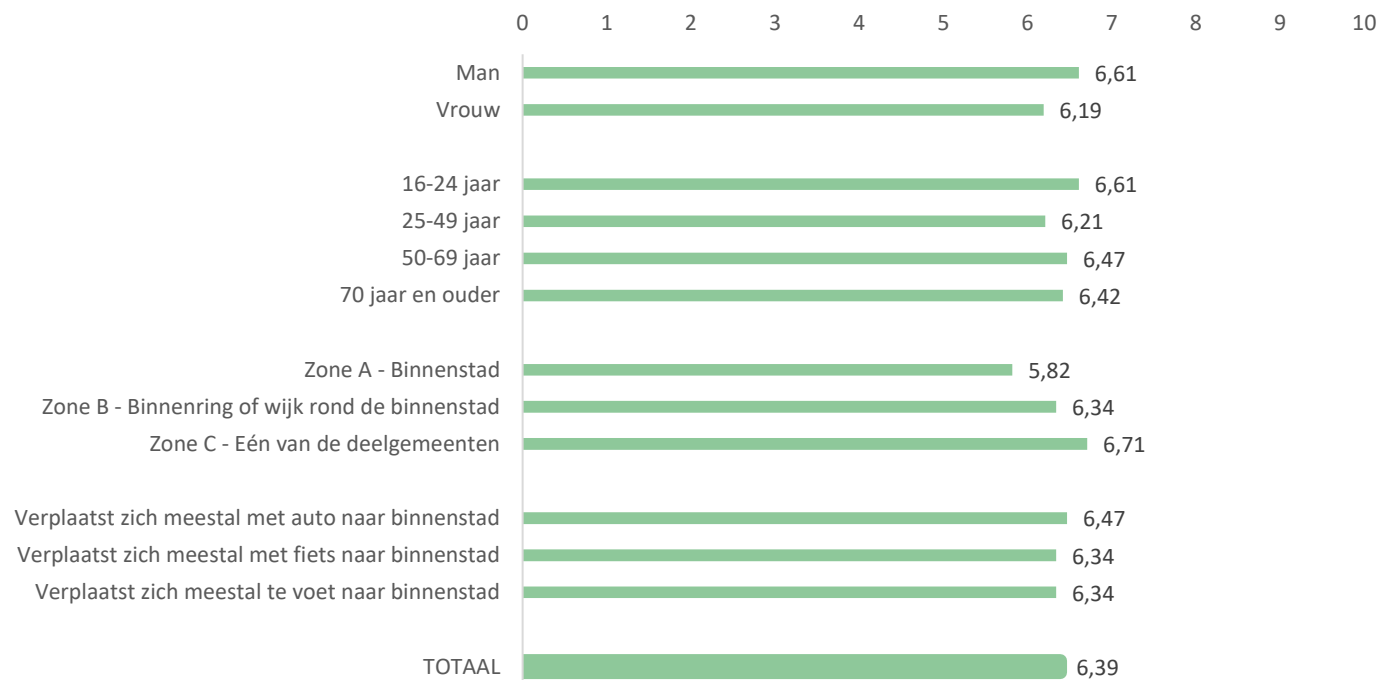
Inwoners van de binnenstad geven een significant lagere score (5,82) dan inwoners van de binnenring of wijk rond de binnenstad (6,34) en dan inwoners van de deelgemeenten (6,71). Inwoners van de deelgemeenten geven ook een significant hogere score dan inwoners van de binnenring of wijk rond de binnenstad.

Er zijn geen significante verschillen in tevredenheid over de huidige parkeersituatie tussen respondenten die meestal met de auto naar de binnenstad komen en respondenten die meestal met de fiets of te voet naar de binnenstad komen (zie figuur 9).

⁴ Score 1 komt overeen met 'ik ben heel ontevreden', score 5 met 'ik ben niet ontevreden maar ook niet tevreden' en score 10 met 'ik ben heel tevreden'.
Bevraging mobiliteit in Veurne

Figuur 9

Als je de huidige parkeersituatie in de binnenstad van Veurne vandaag een rapportcijfer op 10 moet geven, welke score geef je dan?, naar enkele kenmerken van de respondenten, gemiddelde score op 10 (1 = ik ben heel ontevreden, 5 = ik ben niet ontevreden maar ook niet tevreden, 10 = ik ben heel tevreden)



5.4.1.2. Deelaspecten van de huidige parkeersituatie

In de vragenlijst legden we een aantal stellingen rond de huidige parkeersituatie voor. We vroegen aan de respondenten of ze al dan niet akkoord gingen met volgende stellingen:

- ik vind gemakkelijk een parkeerplaats in de binnenstad;
- ik parkeer mijn wagen meestal op de randparkings of langsheen de binnenring;
- door de blauwe zone mijd ik sommige straten in de binnenstad om te parkeren;
- binnen de blauwe zone moet ik vaak lang rondrijden vooraleer ik een vrije parkeerplaats vind;

Bevraging mobiliteit in Veurne

- ik weet niet in welke straten de blauwe zone van toepassing is;
- de bestaande blauwe zone is een goede maatregel en mag wat mij betreft behouden blijven.

Figuur 10 toont de procentuele verdeling van de antwoorden op de verschillende stellingen. Wat meteen opvalt is dat een groot aandeel van de respondenten **de bestaande blauwe zone een goede maatregel vindt die** wat hen betreft behouden mag blijven: 46,6% gaat helemaal akkoord met deze stelling en 25,8% gaat eerder akkoord. Slechts 10,9% gaat er helemaal of eerder niet mee akkoord.

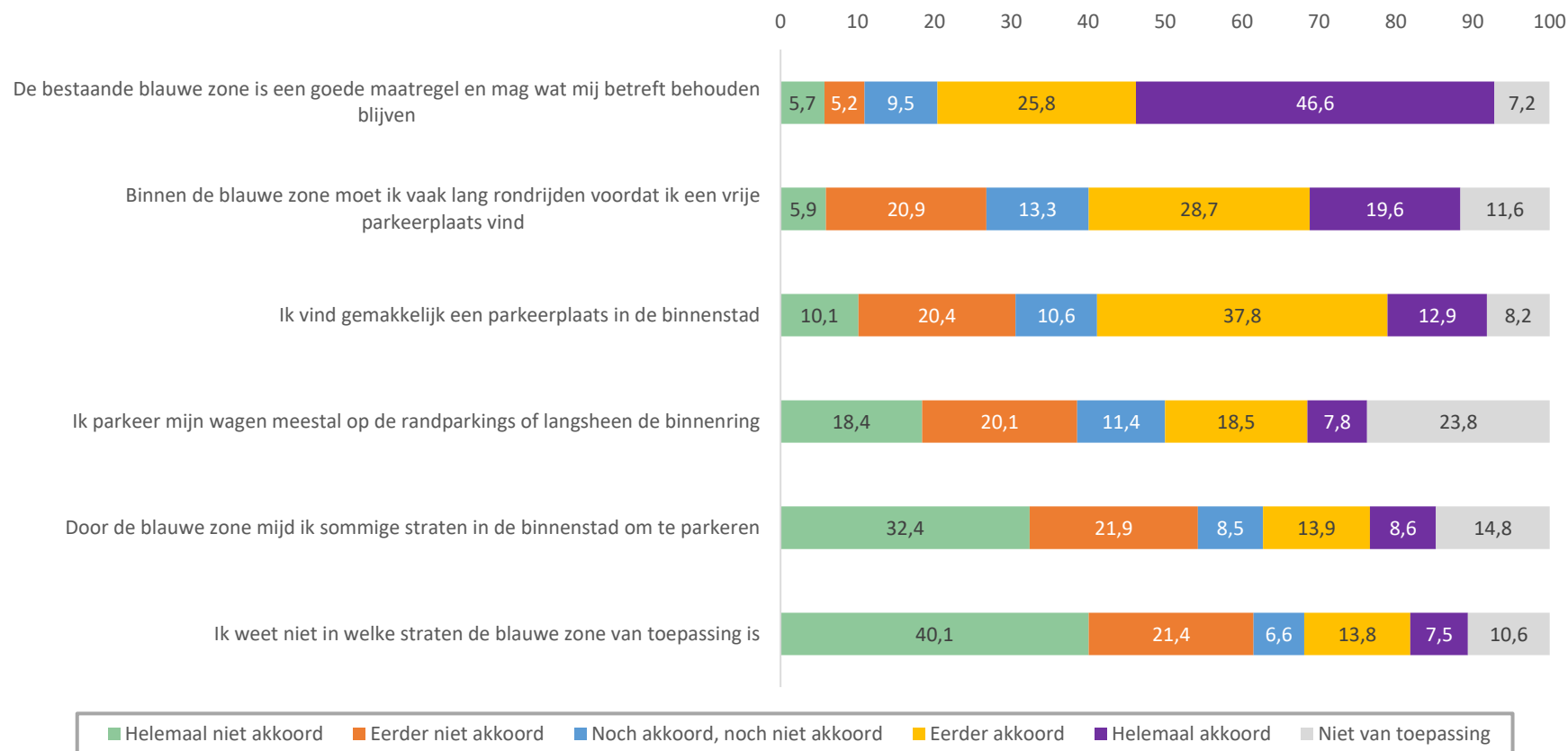
De meeste mensen weten ook **in welke straten de blauwe zone van toepassing is**. Met de stelling 'ik weet niet in welke straten de blauwe zone van toepassing is' gaat 40,1% van de respondenten helemaal niet akkoord en 21,4% eerder niet akkoord. 21,3% gaat echter helemaal of eerder akkoord met deze stelling.

54,3% van de respondenten gaat helemaal of eerder niet akkoord met de stelling '**door de blauwe zone mijd ik sommige straten in de binnenstad om te parkeren**'. 22,5% van de respondenten gaat eerder of helemaal akkoord met deze stelling.

Bijna de helft (48,3%) van de respondenten gaat eerder of helemaal akkoord met de stelling '**binnen de blauwe zone moet ik vaak lang rondrijden voordat ik een vrije parkeerplaats vind**'. 26,8% gaat hier niet mee akkoord.

Ook ongeveer de helft van de respondenten gaat eerder of helemaal akkoord met de stelling '**ik vind makkelijk een parkeerplaats in de binnenstad**'. Toch gaat ook hier 30,6% van de respondenten niet mee akkoord.

26,3% van de respondenten gaat eerder tot helemaal akkoord met de stelling '**ik parkeer mijn wagen meestal op de randparkings of langsheen de binnenring**'. 38,6% van de respondenten gaat hier echter helemaal of eerder niet mee akkoord.

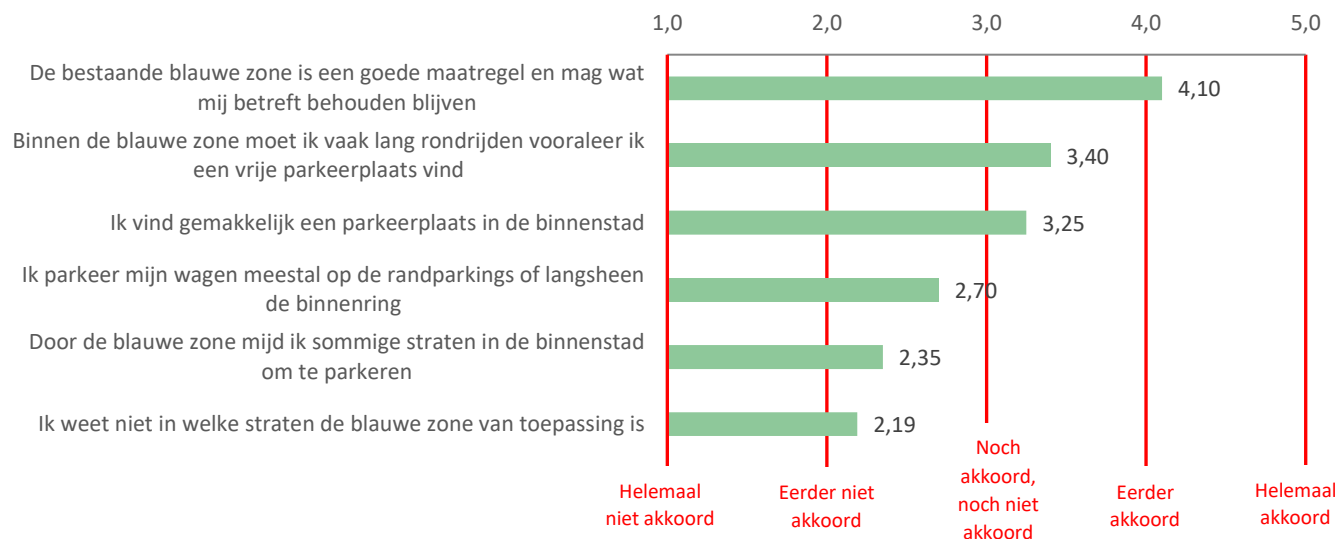
Figuur 10**Mate waarin de respondenten akkoord gaan met een aantal stellingen omtrent de huidige parkeersituatie in de binnenstad van Veurne (in %)**

Om het oordeel van de respondenten te kunnen samenvatten in één cijfer, berekenden we voor elk van de stellingen een gemiddelde score tussen 1 en 5. Hierbij kreeg 'helemaal niet akkoord' score 1, 'eerder niet akkoord' score 2, 'noch akkoord, noch niet akkoord' score 3, 'eerder akkoord' score 4 en 'helemaal akkoord' score 5. Een gemiddelde score groter dan 3 betekent dan dat er een positieve houding is ten opzichte van de stelling, met andere woorden, dat men akkoord is met de stelling. Hoe dicht de score bij 5, hoe positiever of hoe meer akkoord. Een score dicht bij 3 geeft een neutrale houding, en een gemiddelde score lager dan 3 een negatieve houding weer ten aanzien van de stelling. Let op: bepaalde stellingen werden negatief geformuleerd, bv. 'ik weet niet in welke straten de blauwe zone van toepassing is'. Een lage score op dergelijke stellingen betekent een negatieve houding ten opzichte van de negatief geformuleerde stelling en dus globaal wel een positieve houding mocht de stelling positief geformuleerd geweest zijn. Hetzelfde geldt voor stellingen die gaan over iets negatief (bv. lang rondrijden). Een hoge score op deze stelling bevestigt iets negatiefs.

In figuur 11 geven we de gemiddelde scores op de zes stellingen weer.
Bevraging mobiliteit in Veurne

Figuur 11

Mate waarin de respondenten akkoord gaan met een aantal stellingen omtrent de huidige parkeersituatie in de binnenstad van Veurne (gemiddelde score tussen 1 (helemaal niet akkoord) en 5 (helemaal akkoord))



Tabel 14 geeft de gemiddelde scores op deze stellingen weer naargelang een aantal kenmerken van de respondenten.

Tussen mannen en vrouwen is er enkel een significant verschil op de stelling 'ik vind gemakkelijk een parkeerplaats in de binnenstad'. Mannen gaan hier significant vaker mee akkoord dan vrouwen.

Naar leeftijd zijn er verschillen bij vier stellingen. Personen tussen 25-49 jaar gaan significant minder vaak akkoord met de stelling 'ik parkeer mijn wagen meestal op de randparkings of langsheen de binnenring' dan jongeren tussen 16 en 24 jaar. Personen van 25-49 jaar gaan ook significant vaker niet akkoord met de stelling 'door de blauwe zone mijd ik sommige straten in de binnenstad om te parkeren' dan inwoners van 70 jaar en ouder. Inwoners van 25-49 jaar gaan significant vaker akkoord met de stelling 'binnen de blauwe zone moet ik vaak lang rondrijden vooraleer ik een vrije parkeerplaats vind' dan inwoners van 50-69 jaar. Inwoners van 50-69 jaar zijn significant vaker akkoord met de stelling 'de bestaande blauwe zone is een goede maatregel en mag wat mij betreft behouden blijven' dan inwoners van 16-24 jaar en van 25-49 jaar. Inwoners van 70 jaar en ouder nemen op deze stelling ook een positievere houding aan dan inwoners van 16-24 jaar.

Naar woonplaats gaan inwoners uit de deelgemeenten vaker akkoord met de stelling 'ik vind gemakkelijk een parkeerplaats in de binnenstad' dan inwoners van de twee andere zones. Ze gaan ook minder vaak akkoord met de stelling 'binnen de blauwe zone moet ik vaak lang rondrijden vooraleer ik een vrije parkeerplaats vind' dan de inwoners van de andere twee zones.

De score op de stelling ‘door de blauwe zone mijd ik sommige straten in de binnenstad om te parkeren’ is groter dan 3 (3,32) voor de inwoners van de binnenstad. Ze gaan significant vaker akkoord met deze stelling dan inwoners van de andere twee zones, die een score lager dan 3 laten optekenen.

Inwoners van de deelgemeenten gaan significant vaker akkoord met de stelling ‘de bestaande blauwe zone is een goede maatregel en mag wat mij betreft behouden blijven’ dan inwoners van de binnenstad.

Tabel 14

Mate waarin de respondenten akkoord gaan met een aantal stellingen omtrent de huidige parkeersituatie in de binnenstad van Veurne, gemiddelde score op 5 (1 = helemaal niet akkoord, 3 = noch akkoord, noch niet akkoord, 5 = helemaal akkoord)

		De bestaande blauwe zone is een goede maatregel en mag wat mij betreft behouden blijven	Binnen de blauwe zone moet ik vaak lang rondrijden vooraleer ik een vrije parkeerplaats vind	Ik vind gemakkelijk een parkeerplaats in de binnenstad	Ik parkeer mijn wagen meestal op de randparkings of langsheen de binnenring	Door de blauwe zone mijd ik sommige straten in de binnenstad om te parkeren	Ik weet niet in welke straten de blauwe zone van toepassing is
Geslacht	Man	4,09	3,31	3,34	2,75	2,36	2,18
	Vrouw	4,11	3,49	3,16	2,64	2,33	2,19
Leeftijd	16-24 jaar	3,71	3,40	3,47	2,94	2,49	2,27
	25-49 jaar	4,00	3,52	3,22	2,51	2,22	2,14
	50-69 jaar	4,26	3,25	3,25	2,82	2,31	2,08
	70 jaar en ouder	4,21	3,44	3,17	2,71	2,59	2,41
Woonplaats	Zone A - Binnenstad	3,79	3,66	3,10	2,49	3,32	1,92
	Zone B - Binnenring of wijk rond de binnenstad	4,11	3,47	3,12	2,74	2,33	2,24
	Zone C - Eén van de deelgemeenten	4,20	3,18	3,57	2,67	2,13	2,16
Vervoersmiddel waarmee men zich meestal naar binnenstad verplaatst	Auto	4,05	3,33	3,30	2,56	2,14	2,14
	Fiets / bakfiets / E-bike	4,13	3,45	3,19	2,71	2,38	2,15
	Te voet	4,16	3,41	3,31	3,01	2,71	2,31
Totaal		4,10	3,40	3,25	2,70	2,35	2,19

5.4.2. Houding ten aanzien van een aantal mogelijke toekomstscenario's

Er werden een aantal scenario's rond het parkeren in de binnenstad van Veurne voorgelegd aan de respondenten en er werd hen gevraagd of ze dat als een verbetering of achteruitgang zien in vergelijking met de huidige situatie. Het gaat om volgende scenario's:

- de blauwe zone uitbreiden met shop and go parkeerplaatsen⁵ in de winkelstraten om vlotter een winkel te bezoeken met de auto;
- naast blauwe zone voor de bezoekers, bewonersparkeren⁶ invoeren;
- de blauwe zone wordt uitgebreid naar de ganse binnenstad. Het langparkeren (meer dan 2u parkeren) wordt opgevangen op randparkings en de binnenring rond de binnenstad;
- blauwe zone wordt omgevormd tot een zone voor betalend parkeren met een periode gratis parkeren;
- parkeerplaatsen verminderen ten voordele van meer ruimte voor grote terrassen, pleinen en fietsenstallingen in de binnenstad;
- voorzien van een parkeerroutesysteem zodat randparkings beter worden aangeduid.

Het scenario dat door het grootste percentage respondenten als een verbetering wordt gezien is het **‘voorzien van een parkeerroutesysteem zodat randparkings beter worden aangeduid’**. 44,9% van alle respondenten ziet dit als een grote verbetering en 30,2% als een kleine verbetering.

Ook het scenario **‘de blauwe zone uitbreiden met shop & go parkeerplaatsen (beperkt tot 30 min.) in de winkelstraten om vlotter een winkel te bezoeken met de auto’** wordt over het algemeen positief onthaald: 34,6% van de respondenten ziet dit als een grote, en 27,4% als een kleine verbetering.

Het scenario **‘de blauwe zone wordt uitgebreid naar de ganse binnenstad. Het langparkeren (meer dan 2u parkeren) wordt opgevangen op randparkings en de binnenring rond de binnenstad’** kent meer respondenten die dit zien als een verbetering (42,1%) dan respondenten die dit zien als een achteruitgang 33,3%. Hetzelfde geldt voor het scenario **‘naast blauwe zone voor de bezoekers, bewonersparkeren invoeren’** (37,6% ziet dit als verbetering, 30,5% als verslechtering).

Twee scenario’s worden door relatief meer respondenten gezien als achteruitgang dan als verbetering. Het scenario **‘blauwe zone wordt omgevormd tot een zone voor betalend parkeren met een periode gratis parkeren’** wordt door 55,6% van de respondenten gezien als een grote achteruitgang en door 10,5% als een kleine achteruitgang. Het scenario **‘parkeerplaatsen verminderen ten voordele van meer ruimte voor grote terrassen, pleinen en fietsenstallingen in de binnenstad’** wordt door 33% van de respondenten beschouwd als een grote achteruitgang en door 14,5% als een kleine achteruitgang (zie tabel 15).

⁵ Kortparkeren is parkeren gedurende een korte periode, vaak nabij handelszaken. Meestal gaat het over een blauwe zone waar je gedurende maximaal 2 uur kan parkeren tussen 9u en 18u (uitgezonderd op zon- en feestdagen). Een parkeerschijf aan de voorruit geeft aan wanneer je je wagen geparkeerd hebt. 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.

⁶ Bij bewonersparkeren kunnen bewoners uit een blauwe zone een digitale parkeervergunning aanvragen voor hun wagen. Deze digitale parkeervergunning wordt gekoppeld aan de nummerplaat van de wagen. Ook voor een bedrijfs- of salariswagen kan een parkeervergunning aangevraagd worden. De bewoner met een vergunning kan zijn/haar wagen gratis parkeren binnen de blauwe zone.

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

Tabel 15

Mate waarin de respondenten bepaalde scenario's rond parkeren in de binnenstad van Veurne als een verbetering of achteruitgang zien in vergelijking met de huidige situatie (in %)

	Grote achteruitgang	Kleine achteruitgang	Geen verbetering, geen achteruitgang	Kleine verbetering	Grote verbetering	Geen mening/weet ik niet	Totaal	Aantal respondenten
Voorzien van een parkeerroutesysteem zodat randparkings beter worden aangeduid	2,8	2,0	11,9	30,2	44,9	8,3	100,0	900
De blauwe zone uitbreiden met shop & go parkeerplaatsen (beperkt tot 30 min.) in de winkelstraten om vlotter een winkel te bezoeken met de auto	7,4	7,3	15,1	27,4	34,6	8,2	100,0	900
De blauwe zone wordt uitgebreid naar de ganse binnenstad. Het langparkeren (meer dan 2u parkeren) wordt opgevangen op randparkings en de binnenring rond de binnenstad	22,5	10,7	16,0	17,2	24,9	8,7	100,0	900
Naast blauwe zone voor de bezoekers, bewonersparkeren invoeren	18,8	11,8	16,3	16,7	20,9	15,5	100,0	900
Parkeerplaatsen verminderen ten voordele van meer ruimte voor grote terrassen, pleinen en fietsenstallingen in de binnenstad	33,0	14,5	14,5	13,3	17,4	7,3	100,0	900
Blauwe zone wordt omgevormd tot een zone voor betalend parkeren met een periode gratis parkeren	55,6	10,5	10,6	7,5	8,6	7,2	100,0	900

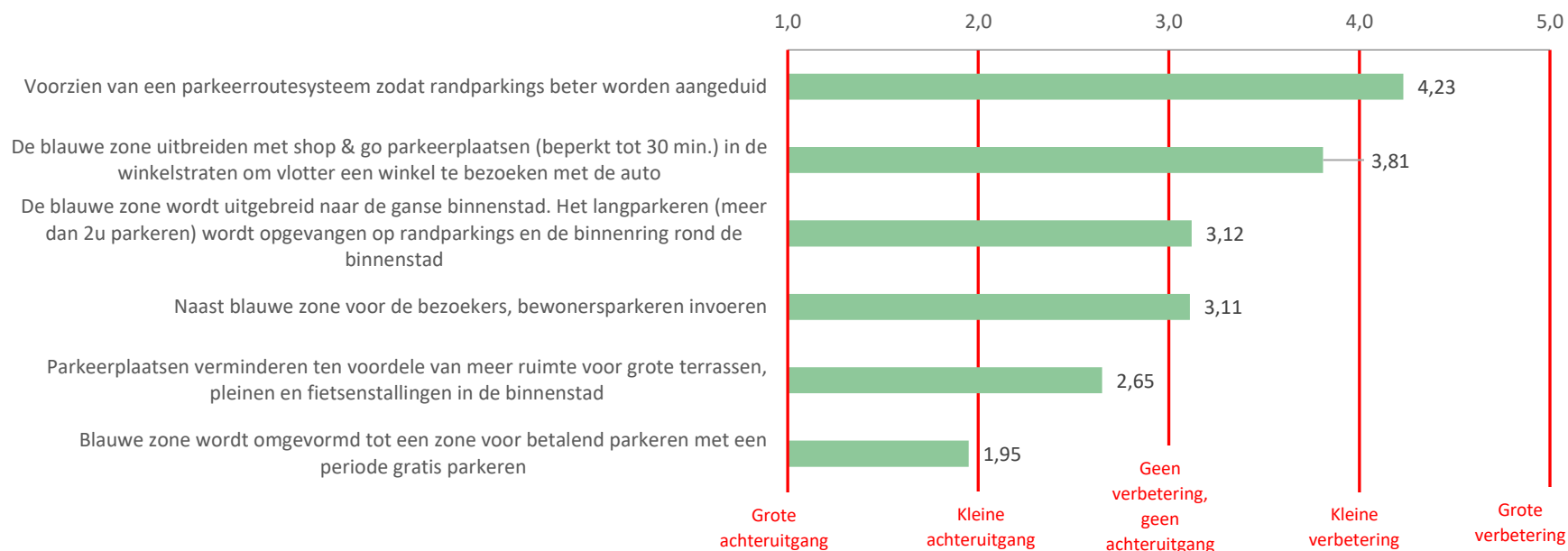
Voor elk van de scenario's berekenden we een gemiddelde score tussen 1 en 5. Hierbij kreeg 'grote achteruitgang' score 1, 'kleine achteruitgang' score 2, 'geen verbetering, geen achteruitgang' score 3, 'kleine verbetering' score 4 en 'grote verbetering' score 5. Een gemiddelde score groter dan 3 betekent dat meer respondenten het scenario zien als een verbetering dan dat er respondenten zijn die het scenario zien als verslechtering. Hoe dichterbij 5, hoe positiever men staat tegenover het scenario. Een score dicht bij 3 geeft een neutrale houding weer en betekent dat de gemiddelde respondent het scenario niet als verbetering en niet als achteruitgang ziet. Een gemiddelde score lager dan 3 betekent dat de gemiddelde respondent het scenario eerder als een achteruitgang ziet.

Zoals hierboven al aangegeven, zien we ook in figuur 12 dat de respondenten het positiefst staan tegenover de scenario's 'voorzien van een parkeerroutesysteem zodat randparkings beter worden aangeduid' en 'de blauwe zone uitbreiden met shop & go parkeerplaatsen (beperkt tot 30 min.) in de winkelstraten om vlotter een winkel te bezoeken met de auto'.

De score is kleiner dan 3 voor de scenario's 'blauwe zone wordt omgevormd tot een zone voor betalend parkeren met een periode gratis parkeren' en 'parkeerplaatsen verminderen ten voordele van meer ruimte voor grote terrassen, pleinen en fietsenstallingen in de binnenstad'.

Figuur 12

Mate waarin de respondenten een aantal scenario's rond het parkeren in de binnenstad van Veurne als een verbetering of achteruitgang zien in vergelijking met de huidige situatie, gemiddelde score tussen 1 en 5 (1 = grote achteruitgang, 2 = kleine achteruitgang, 3 = geen verbetering, geen achteruitgang, 4 = kleine verbetering, 5 = grote verbetering)



Tabel 16 toont de verschillen in gemiddelde scores naargelang een aantal kenmerken van de respondenten. De grootste verschillen zijn waar te nemen tussen de zones waarin de respondenten wonen en naargelang het vervoermiddel waarmee men meestal naar de binnenstad komt. We zien dat inwoners van zone A, de binnenstad, het scenario waarbij de blauwe zone wordt uitgebreid met shop & go parkeerplaatsen nog meer als een verbetering zien dan inwoners van de twee andere zones. Ze staan ook positiever tegenover het invoeren van bewonersparkeren (score 3,61) dan inwoners van de binnenring of wijk rond de binnenstad (score 3,12) en inwoners van één van de deelgemeenten (score 2,92). Inwoners van de binnenstad staan ook iets minder negatief tegenover het omvormen van de blauwe zone tot een zone voor betalend parkeren met een periode gratis parkeren dan inwoners van de twee andere zones. Inwoners van de binnenring of wijk rond de binnenstad staan ook positiever tegenover het scenario om de blauwe zone uit te breiden naar de ganse binnenstad waarbij het langparkeren wordt opgevangen op randparkings en op de binnenring rond de binnenstad dan inwoners van de deelgemeenten (die een score onder 3 laten optekenen).

Respondenten die meestal met de wagen naar de binnenstad komen, staan doorgaans ook negatiever ten opzichte van de voorgestelde scenario's dan respondenten die meestal te voet of met de fiets komen.

Het verminderen van parkeerplaatsen ten voordele van meer ruimte voor grote terrassen, pleinen en fietsenstallingen krijgt globaal een score lager dan 3 (2,65). De jongeren tussen 16 en 24 jaar geven dit scenario een neutrale score (3,05) die significant hoger ligt dan de score van de respondenten van 70 jaar en ouder (2,38).

Tabel 16

Mate waarin de respondenten een aantal scenario's rond het parkeren in de binnenstad van Veurne als een verbetering of achteruitgang zien in vergelijking met de huidige situatie, naar enkele kenmerken van de respondenten, gemiddelde score tussen 1 en 5 (1 = grote achteruitgang, 2 = kleine achteruitgang, 3 = geen verbetering, geen achteruitgang, 4 = kleine verbetering, 5 = grote verbetering)

		Voorzien van een parkeerroutesysteem zodat randparkings beter worden aangeduid	De blauwe zone uitbreiden met shop & go parkeerplaatsen (beperkt tot 30 min.) in de winkelstraten om vlotter een winkel te bezoeken met de auto	De blauwe zone wordt uitgebreid naar de ganse binnenstad. Het langparkeren (meer dan 2u parkeren) wordt opgevangen op randparkings en de binnenring rond de binnenstad	Naast blauwe zone voor de bezoekers, bewonersparkeren invoeren	Parkeerplaatsen verminderen ten voordele van meer ruimte voor grote terrassen, pleinen en fietsenstallingen in de binnenstad	Blauwe zone wordt omgevormd tot een zone voor betalend parkeren met een periode gratis parkeren
Geslacht	Man	4,21	3,84	3,11	3,02	2,71	2,04
	Vrouw	4,24	3,78	3,14	3,21	2,60	1,87
Leeftijd	16-24 jaar	4,27	3,66	3,12	3,00	3,05	1,99
	25-49 jaar	4,15	3,88	2,89	3,11	2,60	1,84
	50-69 jaar	4,26	3,81	3,21	3,04	2,72	2,04
	70 jaar en ouder	4,26	3,77	3,36	3,29	2,38	1,98
Woonplaats	Zone A - Binnenstad	4,38	4,27	3,01	3,61	2,71	2,54
	Zone B - Binnenring of wijk rond de binnenstad	4,26	3,80	3,22	3,12	2,73	2,01
	Zone C - Eén van de deelgemeenten	4,10	3,69	2,93	2,92	2,46	1,65
Vervoersmiddel waarmee men zich meestal naar binnenstad verplaatst	Auto	4,03	3,79	2,95	2,96	2,28	1,72
	Fiets / bakfiets / E-bike	4,35	3,73	3,26	3,04	3,04	2,07
	Te voet	4,42	3,97	3,28	3,46	2,79	2,21
Totaal		4,23	3,81	3,12	3,11	2,65	1,95

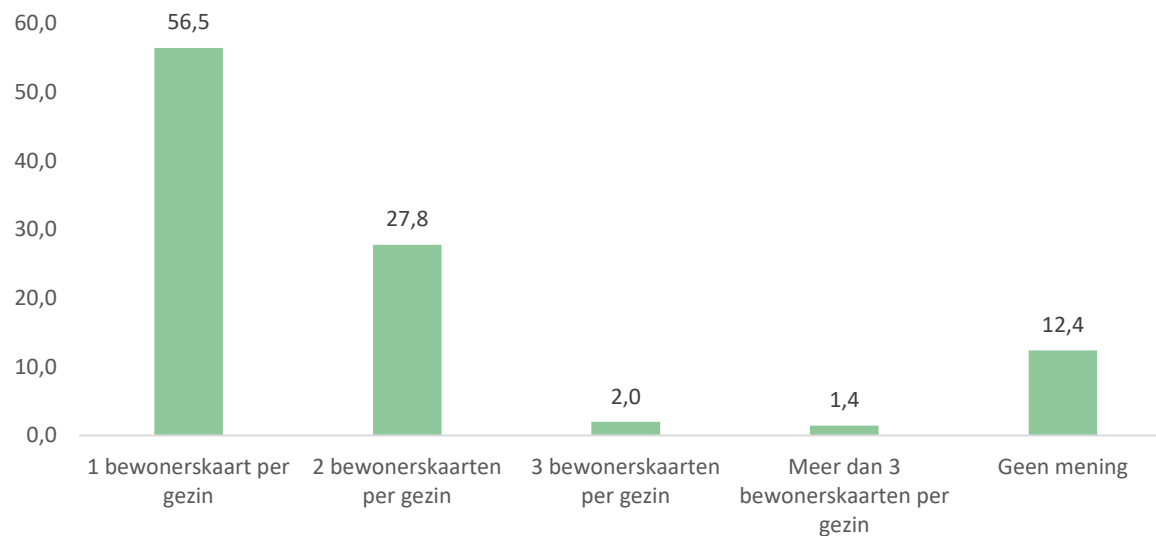
5.4.2.1. Bewonerskaarten

In de enquête werden nog een aantal bijkomende vragen gesteld rond bewonersparkeren in de binnenstad.

Op de vraag 'stel dat bewonersparkeren in de binnenstad wordt ingevoerd, hoeveel bewonerskaarten per gezin vind je dan het meest aanvaardbaar?', antwoordt 56,5% dat ze één bewonerskaart per gezin het meest aanvaardbaar vinden. 27,8% vindt 2 bewonerskaarten per gezin het meest aanvaardbaar (zie figuur 13).

Figuur 13

Het aantal bewonerskaarten per gezin dat men het meest aanvaardbaar zou vinden wanneer bewonersparkeren in de binnenstad wordt ingevoerd (in %)



Tabel 17 toont de verschillen in antwoorden tussen de verschillende deelgroepen. In vergelijking met de groep inwoners van 70 jaar en ouder vinden significant meer respondenten tussen 25 en 49 jaar twee bewonerskaarten per gezin het meest aanvaardbaar. Significant meer jongeren dan gemiddeld vinden 3 of meer dan 3 bewonerskaarten het meest aanvaardbaar.

De antwoorden verschillen sterk naargelang het aantal wagens in het gezin. Wie één wagen heeft, vindt relatief vaker dat één bewonerskaart per gezin het meest aanvaardbaar is; wie over twee wagens beschikt vindt significant vaker dat twee bewonerskaarten het meest aanvaardbaar zijn; wie drie of meer wagens heeft, vindt significant vaker dat meer dan 3 bewonerskaarten het meest aanvaardbaar zijn.

Tabel 17

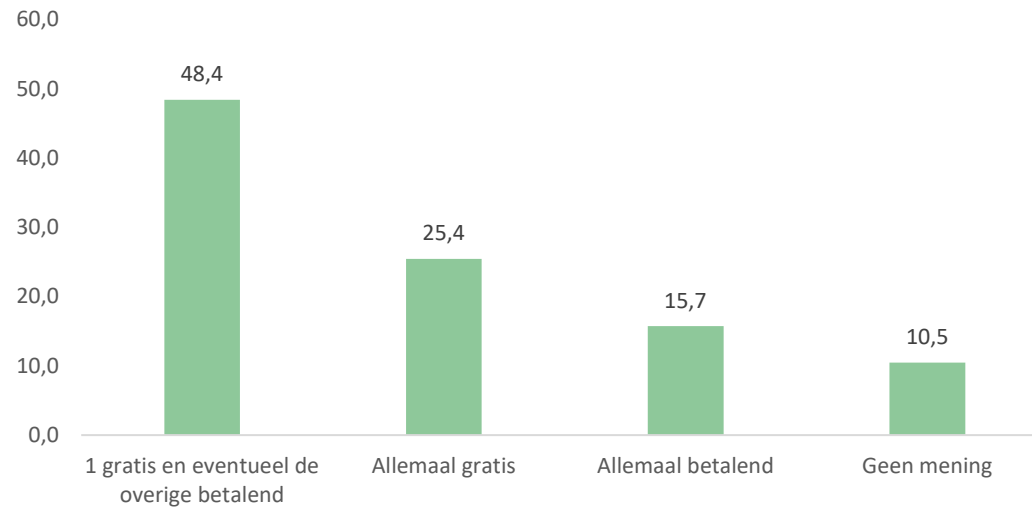
Stel dat bewonersparkeren in de binnenstad wordt ingevoerd, hoeveel bewonerskaarten per gezin vind je dan het meest aanvaardbaar?, naar enkele kenmerken van de respondenten (in %)

		1 bewonerskaart per gezin	2 bewonerskaarten per gezin	3 bewonerskaarten per gezin	Meer dan 3 bewonerskaarten per gezin	Geen mening	Totaal	Aantal respondenten
Geslacht	Man	57,3	27,6	1,7	2,3	11,0	100,0	445
	Vrouw	55,5	28,0	2,2	0,6	13,7	100,0	454
Leeftijd	16-24 jaar	44,6	36,3	4,3	4,1	10,6	100,0	93
	25-49 jaar	51,6	35,9	1,8	1,3	9,4	100,0	315
	50-69 jaar	63,7	22,8	1,8	1,5	10,1	100,0	327
	70 jaar en ouder	59,0	18,7	1,3	0,0	21,0	100,0	165
Woonplaats	Zone A - Binnenstad	66,5	26,8	1,9	1,1	3,7	100,0	85
	Zone B - Binnenring of wijk rond de binnenstad	56,6	27,7	2,2	1,4	12,1	100,0	621
	Zone C - Eén van de deelgemeenten	52,7	28,3	1,6	1,6	15,9	100,0	194
Aantal wagens in het gezin	geen wagen	42,6	19,3	1,9	1,7	34,6	100,0	49
	1	64,9	21,1	1,4	0,8	11,8	100,0	488
	2	49,2	38,0	2,9	0,6	9,3	100,0	296
	3 of meer	40,4	36,0	2,3	8,1	13,2	100,0	67
Parking voor de wagen(s)	Geen parking	46,9	41,1	3,1	3,3	5,5	100,0	119
	1	60,5	24,3	2,2	0,4	12,6	100,0	453
	2 of meer	56,4	29,4	1,2	2,2	10,8	100,0	279
Totaal		56,5	27,8	2,0	1,4	12,4	100,0	900

Als we verder vragen hoeveel bewonerskaarten er gratis of betalend moeten zijn als bewonersparkeren in de binnenstad zou worden ingevoerd, antwoordt 48,4% dat er best één gratis bewonerskaart is en eventueel de overige betalend. Een kwart van de respondenten is voorstander van allemaal gratis bewonerskaarten en 15,7% wil ze liever allemaal betalend. 10,5% heeft hier geen mening over (figuur 14).

Figuur 14

Gratis of betalende bewonerskaarten? (in %)



Groepen die significant meer voorstander zijn van allemaal gratis bewonerskaarten zijn (zie tabel 18):

- respondenten van 16-24 jaar (37,2%);
- respondenten met 3 of meer wagens (36,1%);
- respondenten die over geen parking voor de wagen(s) beschikken (39,5%).

Groepen die significant meer voorstander zijn van allemaal betalende bewonerskaarten zijn:

- respondenten die in de binnenstad wonen (23,5%);
- respondenten die over 2 of meer parkings voor de wagen(s) beschikken (22,7%).

Tabel 18

Stel dat bewonersparkeren in de binnenstad wordt ingevoerd, moeten de bewonerskaarten dan gratis of betalend zijn?, naar enkele kenmerken van de respondenten (in %)

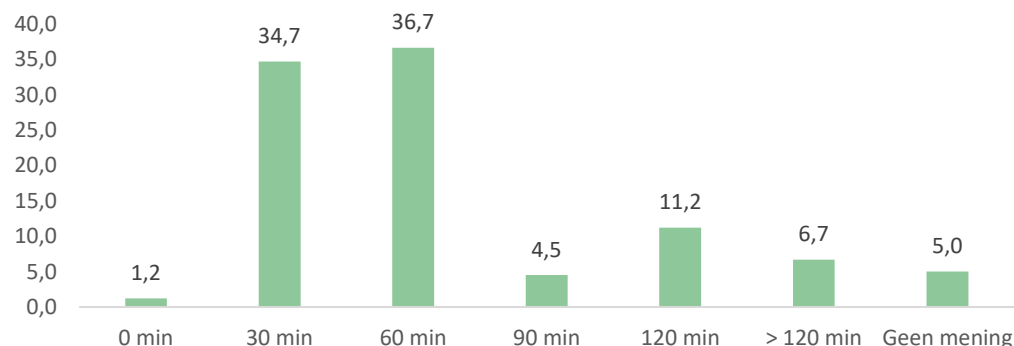
		1 gratis en eventueel de overige betalend	Allemaal gratis	Allemaal betalend	Geen mening	Totaal	Aantal respondenten
Geslacht	Man	49,1	24,3	18,7	7,9	100,0	445
	Vrouw	47,6	26,5	13,0	12,9	100,0	454
Leeftijd	16-24 jaar	41,3	37,2	17,5	4,1	100,0	93
	25-49 jaar	47,4	30,0	13,8	8,9	100,0	315
	50-69 jaar	50,2	19,8	19,6	10,4	100,0	327
	70 jaar en ouder	50,9	20,8	12,0	16,3	100,0	165
Woonplaats	Zone A - Binnenstad	45,2	21,7	23,5	9,6	100,0	85
	Zone B - Binnenring of wijk rond de binnenstad	48,1	26,0	15,3	10,5	100,0	621
	Zone C - Eén van de deelgemeenten	50,1	25,3	13,9	10,7	100,0	194
Aantal wagens in het gezin	geen wagen	41,0	21,8	9,1	28,2	100,0	49
	1	52,2	22,0	15,2	10,7	100,0	488
	2	46,8	28,9	15,9	8,4	100,0	296
	3 of meer	35,6	36,1	22,7	5,6	100,0	67
Parking voor de wagen(s)	Geen parking	42,4	39,5	9,3	8,8	100,0	119
	1	51,6	24,7	13,5	10,2	100,0	453
	2 of meer	47,1	21,7	22,7	8,5	100,0	279
Totaal		48,4	25,4	15,7	10,5	100,0	900

5.4.2.2. Betalend parkeren voor bezoekers van de binnenstad

Op de vraag 'stel dat betalend parkeren voor bezoekers van de binnenstad wordt ingevoerd, hoeveel minuten gratis parkeren vind je dan het meest aanvaardbaar?' antwoordt 36,7% van de respondenten '60 minuten' en 34,7% '30 minuten'. 11,2% van de respondenten geeft de voorkeur aan 120 minuten gratis parkeren (figuur 15).

Figuur 15

Het aantal minuten gratis parkeren dat men het meest aanvaardbaar vindt wanneer betalend parkeren voor bezoekers van de binnenstad wordt ingevoerd (in %)



Inwoners van de binnenstad en inwoners die over één wagen beschikken in het gezin geven significant meer de voorkeur aan 30 minuten gratis parkeren; inwoners uit de deelgemeenten en inwoners van 16 tot 24 jaar geven hier significant minder de voorkeur aan. Inwoners uit de binnenstad en inwoners van 70 jaar en ouder geven significant minder de voorkeur aan 60 minuten gratis parkeren (tabel 19).

Tabel 19

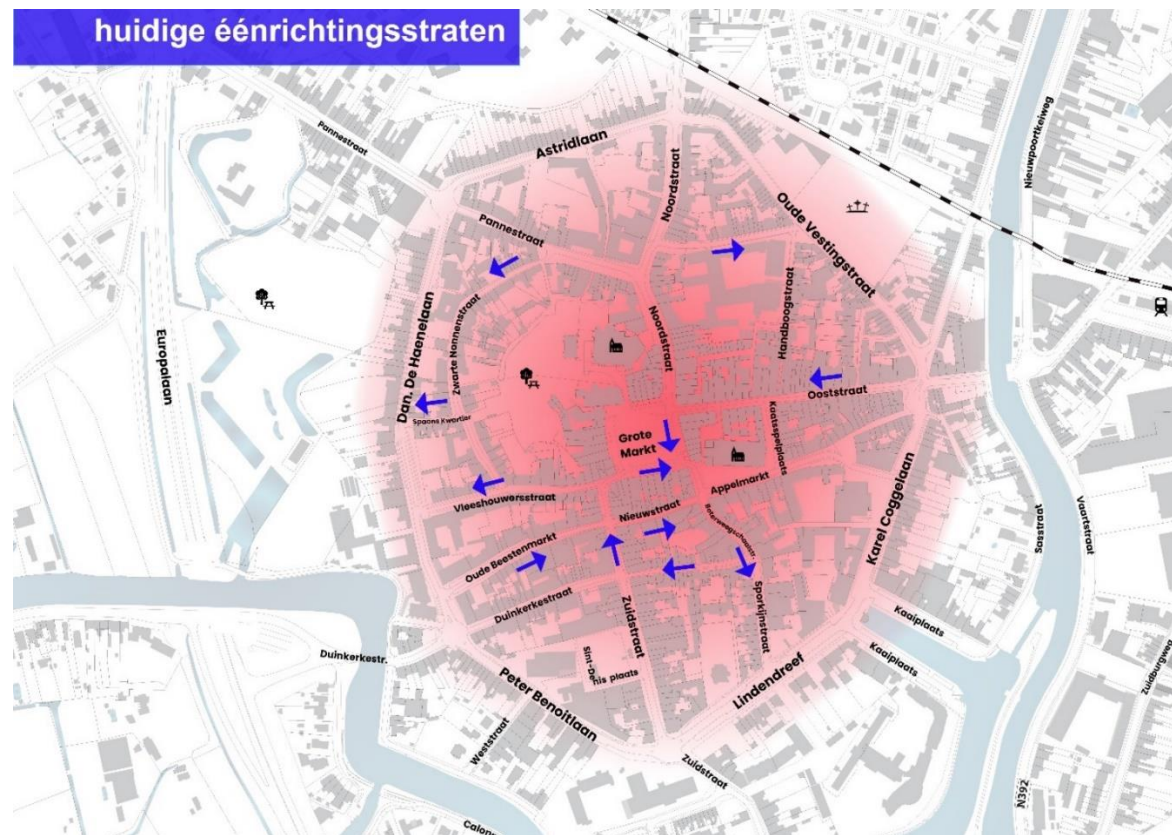
Stel dat betalend parkeren voor bezoekers van de binnenstad wordt ingevoerd, hoeveel minuten gratis parkeren vind je dan het meest aanvaardbaar?, naar enkele kenmerken van de respondenten (in %)

		0 min	30 min	60 min	90 min	120 min	> 120 min	Geen mening	Totaal	Aantal respondenten
Geslacht	Man	1,5	38,9	33,5	3,4	11,2	6,9	4,6	100,0	445
	Vrouw	0,9	30,8	39,5	5,6	11,3	6,5	5,4	100,0	454
Leeftijd	16-24 jaar	0,0	18,4	45,5	7,4	13,0	13,2	2,5	100,0	93
	25-49 jaar	1,6	32,6	39,6	2,6	11,5	7,8	4,4	100,0	315
	50-69 jaar	1,3	39,1	36,8	4,2	10,3	2,9	5,4	100,0	327
	70 jaar en ouder	1,3	39,7	27,5	6,4	11,3	7,3	6,6	100,0	165
Woonplaats	Zone A - Binnenstad	0,0	54,0	21,5	4,8	9,0	4,8	5,9	100,0	85
	Zone B - Binnenring of wijk rond de binnenstad	1,5	35,9	37,6	4,1	9,9	5,3	5,8	100,0	621
	Zone C - Eén van de deelgemeenten	0,9	25,4	39,7	5,4	15,1	10,6	2,9	100,0	194
Aantal wagens in het gezin	geen wagen	4,2	24,4	21,8	0,0	19,7	7,9	22,0	100,0	49
	1	1,0	39,5	34,6	5,7	10,3	4,5	4,4	100,0	488
	2	1,0	31,7	42,7	3,3	8,8	9,4	3,1	100,0	296
	3 of meer	1,1	23,1	36,2	4,8	20,3	9,6	5,0	100,0	67
Totaal		1,2	34,7	36,7	4,5	11,2	6,7	5,0	100,0	900

5.5. Circulatie

De straten in de binnenstad van Veurne zijn vaak smal. In sommige straten werd om die reden éénrichtingsverkeer ingevoerd. In andere straten werd éénrichtingsverkeer ingevoerd om de straat autoluwer te maken en meer ruimte te geven aan de zachte weggebruiker. De huidige éénrichtingsstraten zijn weergegeven op kaart 3.

Kaart 3
Huidige éénrichtingsstraten in de binnenstad van Veurne



Net zoals bij het thema parkeren, peilden we in deze enquête naar de tevredenheid met de bestaande situatie en naar de houding ten overstaan van een aantal mogelijke scenario's rond de circulatie in de binnenstad van Veurne in de toekomst.

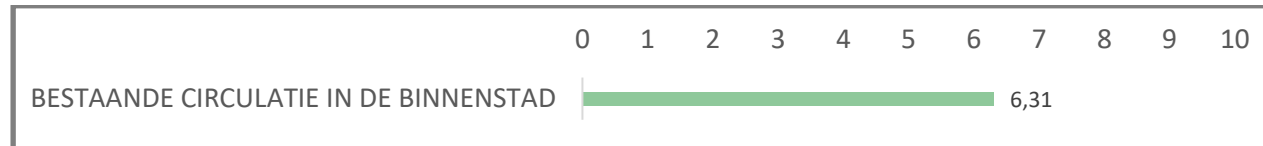
Bevraging mobiliteit in Veurne

5.5.1. Tevredenheid met huidige circulatie

In de vragenlijst werd gevraagd om de bestaande circulatie in de binnenstad van Veurne te beoordelen. Hoe tevreden is men globaal en in welke mate gaat men akkoord met een aantal stellingen rond de bestaande circulatie voor de auto in de binnenstad?

5.5.1.1. Globale tevredenheid met huidige circulatie

De respondenten geven de bestaande circulatie in de binnenstad van Veurne vandaag een rapportcijfer van **6,31 op 10**.



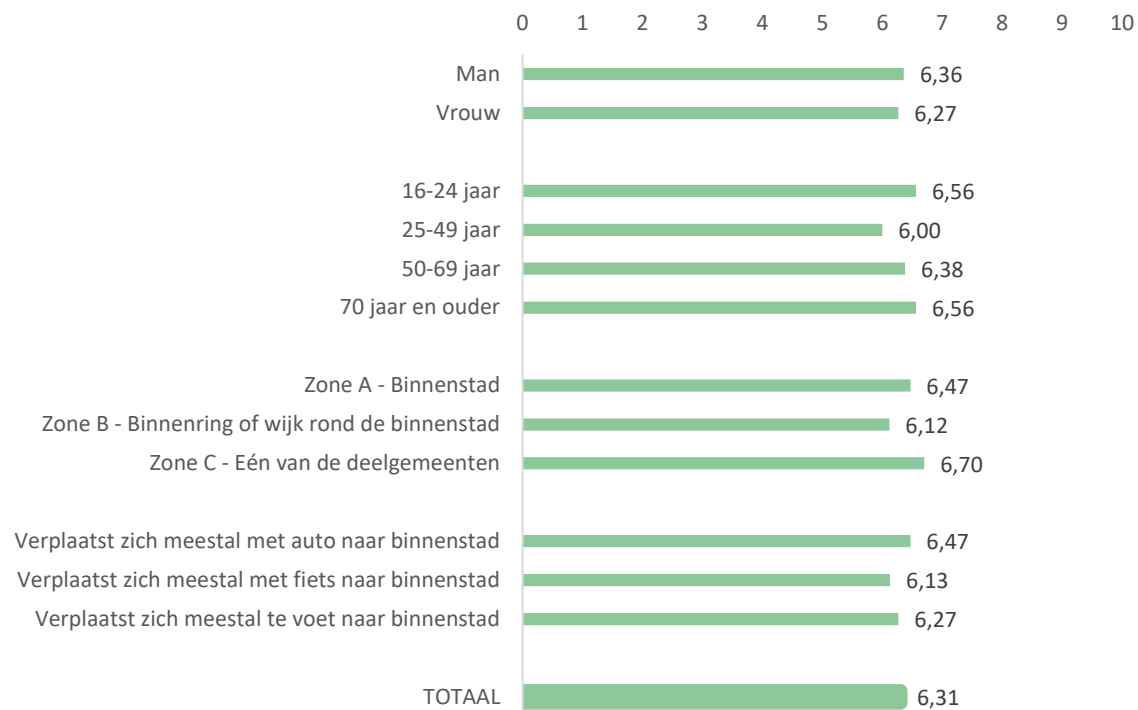
Inwoners van 25-49 jaar geven een significant lagere score (6 op 10) dan inwoners van 70 jaar en ouder (6,56 op 10)⁷ (figuur 16).

Inwoners van de binnenring of wijk rond de binnenstad geven een significant lager rapportcijfer (6,12 op 10) dan inwoners van één van de deelgemeenten (6,7 op 10).

⁷ Het lijkt er ook op dat inwoners van 25-49 jaar een significant lagere score geven dan inwoners van 16 tot 24 jaar. De score van de 16-24 jarigen ligt immers op hetzelfde niveau als van de inwoners van 70 jaar en ouder. Omwille van het kleiner aantal respondenten bij deze jonge leeftijdsgroep in vergelijking met de groep van 70 jaar en ouder, is de foutenmarge hier groter en kunnen we niet stellen dat de verschillen statistisch significant zijn.

Figuur 16

Als je de bestaande circulatie in de binnenstad van Veurne vandaag een rapportcijfer op 10 moet geven, welke score geef je dan?, naar enkele kenmerken van de respondenten, gemiddelde score op 10 (1 = ik ben heel ontevreden, 5 = ik ben niet ontevreden maar ook niet tevreden, 10 = ik ben heel tevreden)



5.5.1.2. Deelaspecten van de bestaande circulatie voor de auto

In de vragenlijst legden we een aantal stellingen rond de bestaande circulatie voor de auto in de binnenstad van Veurne voor. We vroegen aan de respondenten of ze al dan niet akkoord gingen met volgende stellingen:

- ik kan vlot en makkelijk de binnenstad doorkruisen met de wagen;
- ik mijd de binnenstad met de wagen omdat ik er mijn weg niet vind;
- ik mijd de binnenstad met de wagen op bepaalde momenten wegens te druk;
- ik neem de fiets in plaats van de auto op drukke momenten om in de binnenstad te geraken;
- de bestaande verkeerscirculatie is goed en mag wat mij betreft behouden blijven.

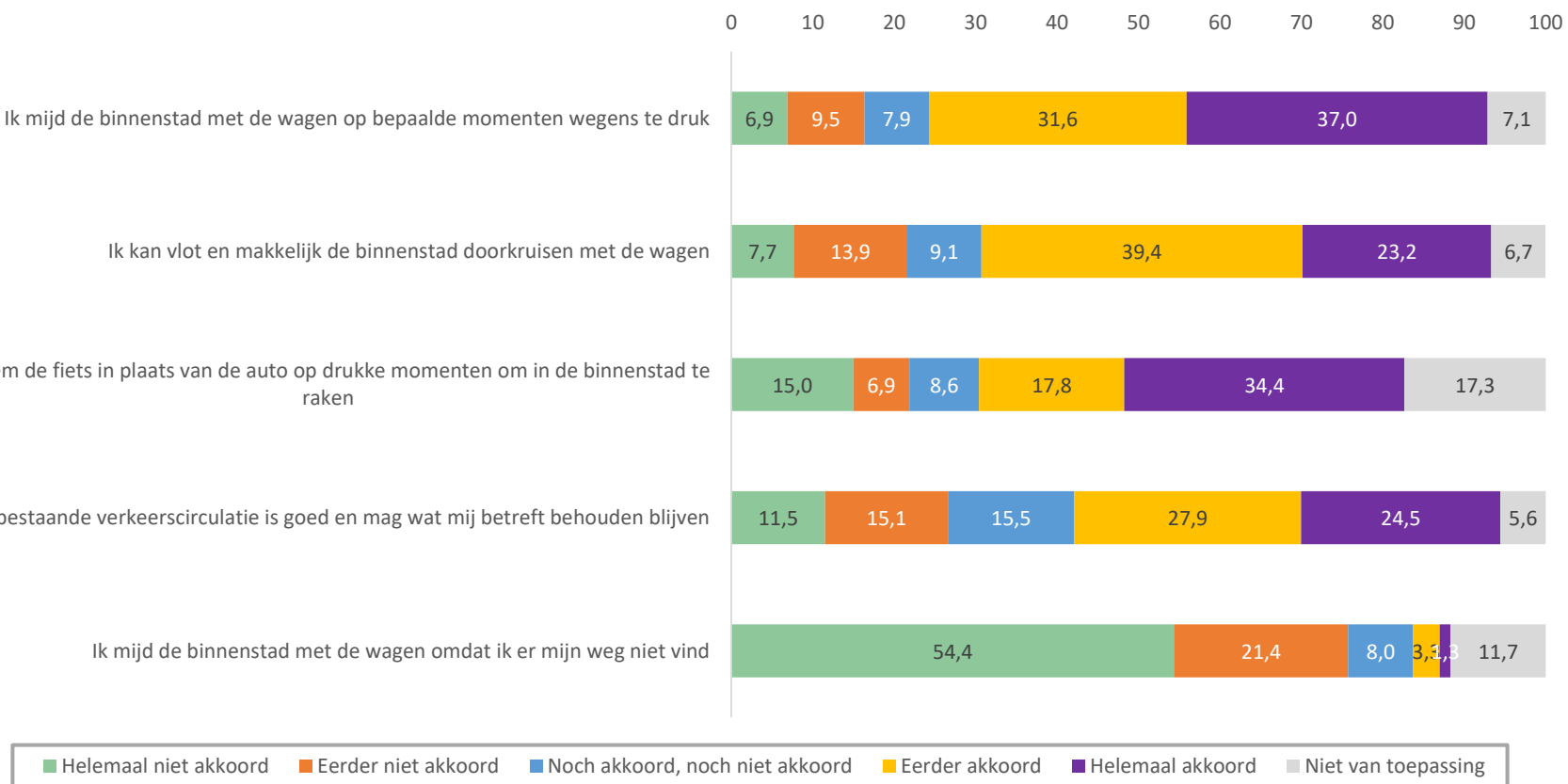
Figuur 17 toont de procentuele verdeling van de antwoorden op de verschillende stellingen.

We stellen vast dat 68,6% van de respondenten akkoord gaat met de stelling 'ik mijd de binnenstad met de wagen op bepaalde momenten wegens te druk'. Echter, 62,6% gaat (ook) akkoord met de stelling 'ik kan vlot en makkelijk de binnenstad doorkruisen met de wagen'. 75,7% gaat eerder of helemaal niet akkoord met de stelling 'ik mijd de binnenstad met de wagen omdat ik er mijn weg niet vind'. 52,2% van de respondenten gaat eerder of helemaal akkoord met de stelling 'ik neem de fiets in plaats van de auto op drukke momenten om in de binnenstad te geraken'. 52,3% van de respondenten gaat ook akkoord met de stelling 'de bestaande verkeerscirculatie is goed en mag wat mij betreft behouden blijven'.

We kunnen hieruit concluderen dat de circulatie voor de meeste mensen wel duidelijk is, maar dat drukte er kan voor zorgen dat men de binnenstad mijdt of dat men de voorkeur geeft aan de fiets in plaats van de auto.

Figuur 17

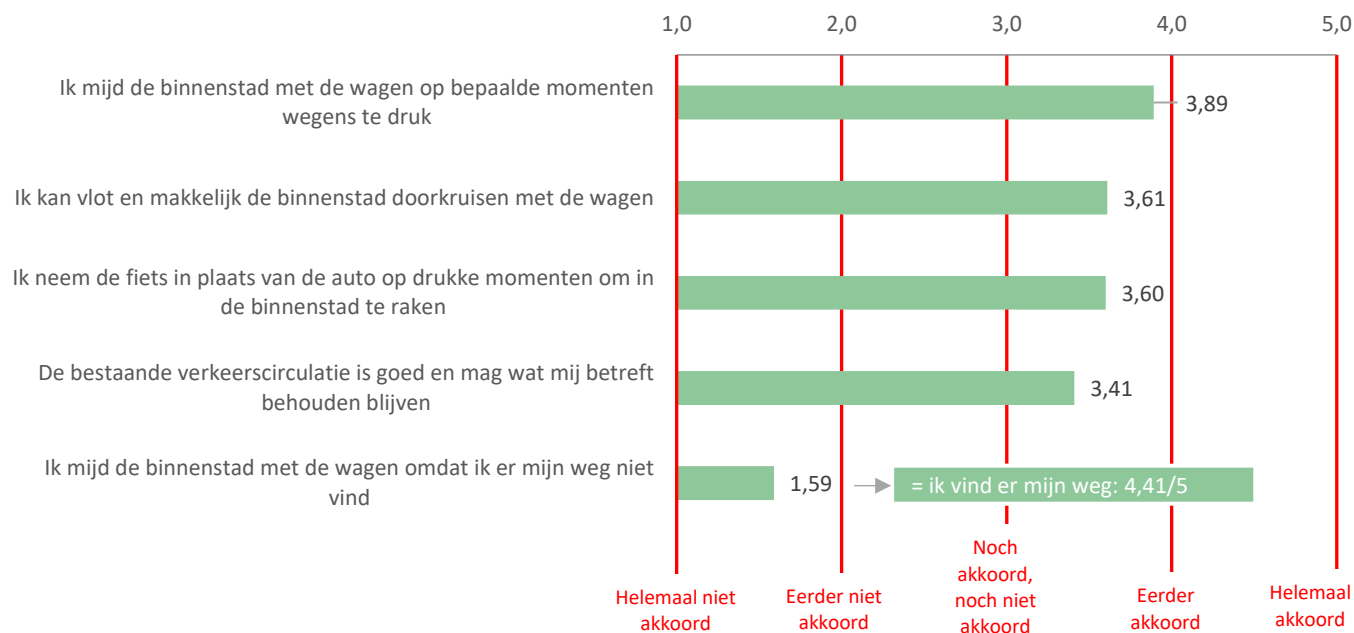
Mate waarin de respondenten akkoord gaan met een aantal stellingen omtrent de bestaande circulatie voor de auto in de binnenstad van Veurne (in %)



Voor elk van de stellingen berekenden we, net zoals bij de stellingen rond parkeren, een gemiddelde score tussen 1 en 5 (figuur 18). We stellen vast dat de score op 'ik mijd de binnenstad met de wagen omdat ik er mijn weg niet vind' laag is, wat betekent dat veel mensen niet akkoord gaan met deze negatief geformuleerde stelling. Als we deze stelling herformuleren naar een positief geformuleerde stelling, dan zou dit betekenen dat men wel akkoord gaat met de stelling 'ik vind mijn weg in de binnenstad'. De stad is dus zeker 'leesbaar'.

Figuur 18

Mate waarin de respondenten akkoord gaan met een aantal stellingen omtrent de bestaande circulatie voor de auto in de binnenstad van Veurne (gemiddelde score tussen 1 (helemaal niet akkoord) en 5 (helemaal akkoord))



Tabel 20 geeft de gemiddelde scores op de stellingen weer naargelang een aantal kenmerken van de respondenten.

Er zijn geen significante verschillen vast te stellen naar leeftijdsgroep. Kijken we naar de verschillen tussen mannen en vrouwen, dan gaan mannen relatief meer akkoord met de stelling 'ik kan vlot en makkelijk de binnenstad doorkruisen met de wagen' dan vrouwen. Vrouwen gaan relatief meer dan mannen akkoord met de stelling 'ik mijd de binnenstad met de wagen op bepaalde momenten wegens te druk'.

De grootste verschillen tussen respondenten worden vastgesteld naargelang de woonplaats. Respondenten van de deelgemeenten gaan relatief meer dan respondenten van de binnenring of wijk rond de binnenstad akkoord met de stellingen 'ik kan vlot en makkelijk de binnenstad doorkruisen met de wagen'

en 'de bestaande verkeerscirculatie is goed en mag wat mij betreft behouden blijven'. Ze gaan minder dan respondenten uit de twee andere zones akkoord met de stelling 'ik neem de fiets in plaats van de auto op drukke momenten om in de binnenstad te raken'. Respondenten die wonen langs de binnenring of in de wijk rond de binnenstad gaan meer dan respondenten uit de twee andere zones akkoord met de stelling 'ik mijd de binnenstad met de wagen op bepaalde momenten wegens te druk'. Tot slot stellen we vast dat respondenten uit de binnenstad meer dan respondenten van de binnenring of wijk rond de binnenstad niet akkoord gaan met de stelling 'ik mijd de binnenstad met de wagen omdat ik er mijn weg niet vind'. De scores in de drie zones liggen echter alle drie sterk onder de 3, wat betekent dat de meeste respondenten niet akkoord gaan met deze stelling en ze dus wel hun weg vinden in de binnenstad.

Er zijn ook verschillen tussen respondenten naargelang het vervoersmiddel waarmee ze meestal naar de binnenstad komen. Wie meestal met de fiets komt gaat relatief vaker akkoord met de stellingen 'ik mijd de binnenstad met de wagen op bepaalde momenten wegens te druk' en 'ik neem de fiets in plaats van de auto op drukke momenten om in de binnenstad te raken' dan wie meestal met de auto komt. Deze laatste groep gaat meer akkoord met de stelling 'de bestaande verkeerscirculatie is goed en mag wat mij betreft behouden blijven'.

Tabel 20

Mate waarin de respondenten akkoord gaan met een aantal stellingen omtrent de bestaande circulatie voor de auto in de binnenstad van Veurne, gemiddelde score tussen 1 en 5 (1 = helemaal niet akkoord, 3 = noch akkoord, noch niet akkoord, 5 = helemaal akkoord)

		Ik mijd de binnenstad met de wagen op bepaalde momenten wegens te druk	Ik kan vlot en makkelijk de binnenstad doorkruisen met de wagen	Ik neem de fiets in plaats van de auto op drukke momenten om in de binnenstad te raken	De bestaande verkeerscirculatie is goed en mag wat mij betreft behouden blijven	Ik mijd de binnenstad met de wagen omdat ik er mijn weg niet vind
Geslacht	Man	3,79	3,71	3,52	3,49	1,61
	Vrouw	3,98	3,49	3,69	3,32	1,58
Leeftijd	16-24 jaar	3,79	3,72	3,43	3,35	1,61
	25-49 jaar	3,96	3,56	3,42	3,26	1,52
	50-69 jaar	3,91	3,63	3,75	3,48	1,61
	70 jaar en ouder	3,78	3,57	3,81	3,57	1,68
Woonplaats	Zone A - Binnenstad	3,54	3,75	3,73	3,48	1,33
	Zone B - Binnenring of wijk rond de binnenstad	4,01	3,48	3,94	3,25	1,66
	Zone C - Eén van de deelgemeenten	3,72	3,84	2,64	3,74	1,55
Vervoersmiddel waarmee men zich meestal naar binnenstad verplaatst	Auto	3,77	3,71	2,55	3,58	1,55
	Fiets / bakfiets / E-bike	4,06	3,48	4,54	3,19	1,66
	Te voet	3,89	3,58	3,75	3,42	1,59
Totaal		3,89	3,61	3,60	3,41	1,59

Bevraging mobiliteit in Veurne

5.5.2. Houding ten aanzien van een aantal mogelijke toekomstscenario's

Net zoals rond parkeren, werden een aantal scenario's rond de circulatie in de binnenstad van Veurne voorgelegd aan de respondenten en werd hen gevraagd of ze deze scenario's als een verbetering of achteruitgang zien in vergelijking met de huidige situatie. Concreet werden volgende scenario's voorgelegd:

- aanpassingen aan Zevensterplein en rotonde Nieuwpoortbrug ten voordele van voetgangers en fietsers;
- aanpassingen aan de circulatie in de binnenstad om een autoluwere binnenstad te creëren;
- éénrichtingsverkeer op binnenring invoeren (K. Coggelaan, Lindendreef, P. Benoitlaan, D. Dehaenelaan, Astridlaan, Oude Vestingsstraat) om meer ruimte te geven aan de fiets;
- verkeersstromen naar de binnenstad sturen via Vaartstraat en Europalaan om de binnenstad autoluwer te maken.

Tabel 21 toont de resultaten. Het is meteen duidelijk dat voor alle scenario's er procentueel meer respondenten zijn die het scenario zien als een verbetering dan dat er respondenten zijn die het scenario zien als een achteruitgang. Het scenario waar er het meest enthousiasme voor is, is **'aanpassingen aan Zevensterplein en rotonde Nieuwpoortbrug ten voordele van voetgangers en fietsers'**. 45,3% van de respondenten ziet dit scenario als grote verbetering en 18,3% als kleine verbetering; 14,2% van de respondenten ziet dit scenario als een achteruitgang. Ook de scenario's **'aanpassingen aan de circulatie in de binnenstad om een autoluwere binnenstad te creëren'** en **'éénrichtingsverkeer op binnenring invoeren (K. Coggelaan, Lindendreef, P. Benoitlaan, D. Dehaenelaan, Astridlaan, Oude Vestingsstraat) om meer ruimte te geven aan de fiets'** worden door ongeveer de helft van de respondenten aanzien als een verbetering in vergelijking met de huidige situatie. Het scenario **'verkeersstromen naar de binnenstad sturen via Vaartstraat en Europalaan om de binnenstad autoluwer te maken'** wordt door 44,3% van de respondenten aanzien als een verbetering en door 25,9% als een verslechtering.

Tabel 21

Mate waarin de respondenten een aantal scenario's rond de circulatie in de binnenstad van Veurne als een verbetering of achteruitgang zien in vergelijking met de huidige situatie (in %)

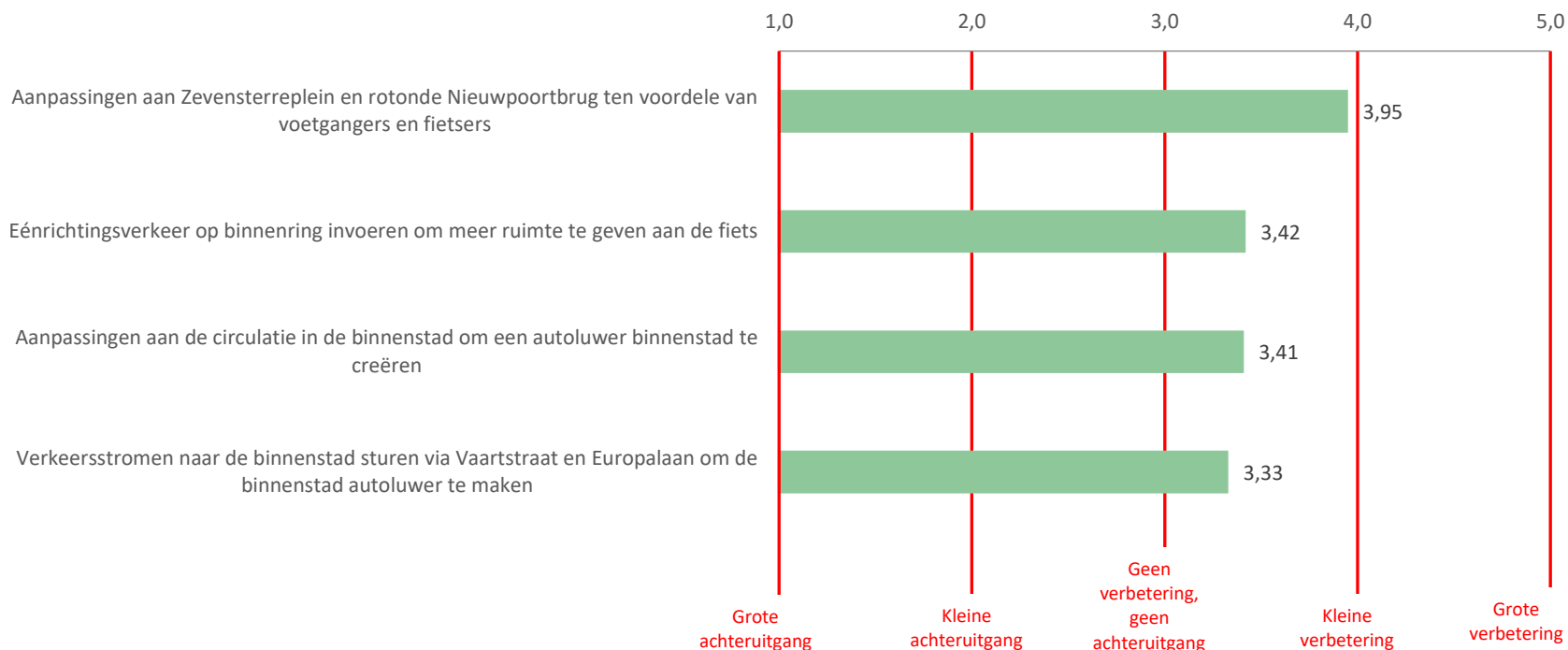
	Grote achteruitgang	Kleine achteruitgang	Geen verbetering, geen achteruitgang	Kleine verbetering	Grote verbetering	Geen mening/weet ik niet	Totaal	Aantal respondenten
Aanpassingen aan Zevensterplein en rotonde Nieuwpoortbrug ten voordele van voetgangers en fietsers	8,2	6,0	13,1	18,3	45,3	9,1	100,0	900
Eénrichtingsverkeer op binnenring invoeren om meer ruimte te geven aan de fiets	17,6	11,8	13,4	14,2	35,7	7,3	100,0	900
Aanpassingen aan de circulatie in de binnenstad om een autoluwere binnenstad te creëren	14,5	10,3	17,8	21,0	28,2	8,3	100,0	900
Verkeersstromen naar de binnenstad sturen via Vaartstraat en Europalaan om de binnenstad autoluwer te maken	14,4	11,5	17,3	19,7	24,6	12,5	100,0	900

Voor elk van de scenario's berekenden we opnieuw een gemiddelde score tussen 1 (grote achteruitgang) en 5 (grote verbetering).

Zoals ook uit bovenstaande tabel bleek, zien we in figuur 19 dat de respondenten het positiefst staan tegenover het scenario 'aanpassingen aan Zevensterplein en rotonde Nieuwpoortbrug ten voordele van voetgangers en fietsers'.

Figuur 19

Mate waarin de respondenten een aantal scenario's rond de circulatie in de binnenstad van Veurne als een verbetering of achteruitgang zien in vergelijking met de huidige situatie, gemiddelde score tussen 1 en 5 (1 = grote achteruitgang, 2 = kleine achteruitgang, 3 = geen verbetering, geen achteruitgang, 4 = kleine verbetering, 5 = grote verbetering)



In tabel 22 stellen we vast dat de gemiddelde score op de vier scenario's telkens hoger ligt bij de vrouwen dan bij de mannen. Voor twee van de scenario's is het verschil statistisch significant. Kijken we naar de antwoorden van de verschillende leeftijdsgroepen, dan stijgt de gemiddelde score op de vier scenario's met de leeftijd. De respondenten van 70 jaar en ouder nemen de positiefste houding aan ten aanzien van de vier scenario's.

Bekijken we de verschillen naar woonplaats, dan valt op dat respondenten uit de deelgemeenten systematisch een minder positieve houding aannemen dan respondenten uit de twee andere zones. Voor twee van de vier scenario's is de gemiddelde score van de respondenten uit de deelgemeenten zelfs kleiner dan 3. Het gaat om de scenario's 'aanpassingen aan de circulatie in de binnenstad om een autoluwere binnenstad te creëren' en 'éénrichtingsverkeer op

binnenring invoeren (K. Coggelaan, Lindendreef, P. Benoitlaan, D. Dehaenelaan, Astridlaan, Oude Vestingsstraat) om meer ruimte te geven aan de fiets'. Eerder zagen we al dat een groot deel van de respondenten uit de deelgemeenten, namelijk 82,9%, zich meestal met de auto verplaatst als ze naar de binnenstad van Veurne gaan. De hier voorgestelde scenario's worden vooral door respondenten die zich met de fiets of te voet naar de binnenstad verplaatsen als een verbetering gezien (zie gemiddelde scores in tabel 22). De gemiddelde scores van respondenten die zich meestal met de auto naar de binnenstad verplaatsen liggen lager dan 3 op drie van de vier scenario's, en zijn enkel groter dan 3 op het scenario 'aanpassingen aan Zevensterreplein en rotonde Nieuwpoortbrug ten voordele van voetgangers en fietsers'.

Tabel 22

Mate waarin de respondenten een aantal scenario's rond de circulatie in de binnenstad van Veurne als een verbetering of achteruitgang zien in vergelijking met de huidige situatie, naar enkele kenmerken van de respondenten, gemiddelde score tussen 1 en 5 (1 = grote achteruitgang, 2 = kleine achteruitgang, 3 = geen verbetering, geen achteruitgang, 4 = kleine verbetering, 5 = grote verbetering)

		Aanpassingen aan Zevensterreplein en rotonde Nieuwpoortbrug ten voordele van voetgangers en fietsers	Eénrichtingsverkeer op binnenring invoeren om meer ruimte te geven aan de fiets	Aanpassingen aan de circulatie in de binnenstad om een autoluwer binnenstad te creëren	Verkeersstromen naar de binnenstad sturen via Vaartstraat en Europalaan om de binnenstad autoluwer te maken
Geslacht	Man	3,83	3,30	3,37	3,31
	Vrouw	4,08	3,54	3,46	3,35
Leeftijd	16-24 jaar	3,71	2,97	3,25	3,10
	25-49 jaar	3,86	3,16	3,27	3,24
	50-69 jaar	4,01	3,56	3,43	3,39
	70 jaar en ouder	4,16	3,85	3,71	3,49
Woonplaats	Zone A - Binnenstad	4,08	3,49	3,46	3,50
	Zone B - Binnenring of wijk rond de binnenstad	4,09	3,59	3,61	3,41
	Zone C - Eén van de deelgemeenten	3,58	2,99	2,94	3,08
Vervoersmiddel waarmee men zich meestal naar binnenstad verplaatst	Auto	3,49	2,96	2,89	2,97
	Fiets / bakfiets / E-bike	4,37	3,86	3,90	3,61
	Te voet	4,13	3,58	3,59	3,55
Totaal		3,95	3,42	3,41	3,33

5.6. Fietsbeleid

De fiets is reeds een veel gebruikt vervoersmiddel voor de Veurnaar. Niet alleen tijdens het weekend maar ook voor het werk en voor school wordt de fiets regelmatig gebruikt. Uit gegevens van de Stadsmonitor van 2020 blijkt dat reeds 24% van de Veurnaars het grootste deel van de afstand naar werk of school aflegt met de fiets. Uit onze enquête blijkt dat 30,2% van de respondenten het grootste deel van de afstand naar school of werk aflegt met de fiets.

Daarnaast blijkt dat 32,8% van de inwoners die naar de binnenstad van Veurne komen, dat met de fiets doet. Momenteel zijn de fietsstraten in Veurne nog beperkt in aantal. Er is een fietsstraat⁸ in de bedieningsweg tussen Klokhofstraat en Oude Duinkerkestraat en in de schoolomgeving rond de Houtmarkt, de Abdijstraat.

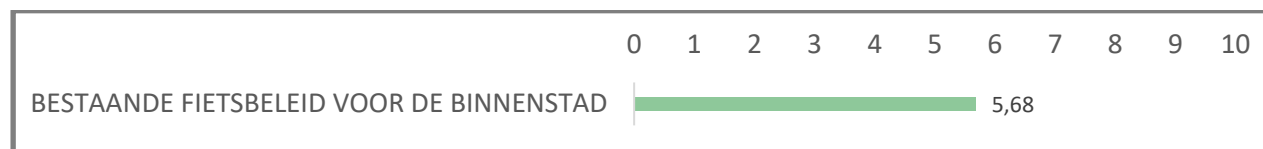
Het stadsbestuur maakt ook al langer werk van goede fietsvoorzieningen⁹. Er wordt geïnvesteerd in fietsinfrastructuur op de belangrijke fietsroutes en de stad besteedt veel aandacht aan fietscomfort (fietsenstallingen, fietspompen, deelfietsen, ...).

5.6.1. Tevredenheid met huidig fietsbeleid

In de vragenlijst werd gevraagd om het bestaande fietsbeleid in de binnenstad van Veurne te beoordelen. Dit gebeurde door het geven van een algemeen rapportcijfer op 10 aan het bestaande fietsbeleid, enerzijds, en door het beoordelen van een aantal stellingen omtrent het fietsen en de bestaande fietsvoorzieningen in de binnenstad, anderzijds.

5.6.1.1. Globale tevredenheid met het bestaande fietsbeleid

De respondenten geven het bestaande fietsbeleid voor de binnenstad van Veurne vandaag een rapportcijfer van **5,68 op 10**. Van de drie bevroegde aspecten – parkeren, circulatie en fietsbeleid – is dit de slechtste score.



8

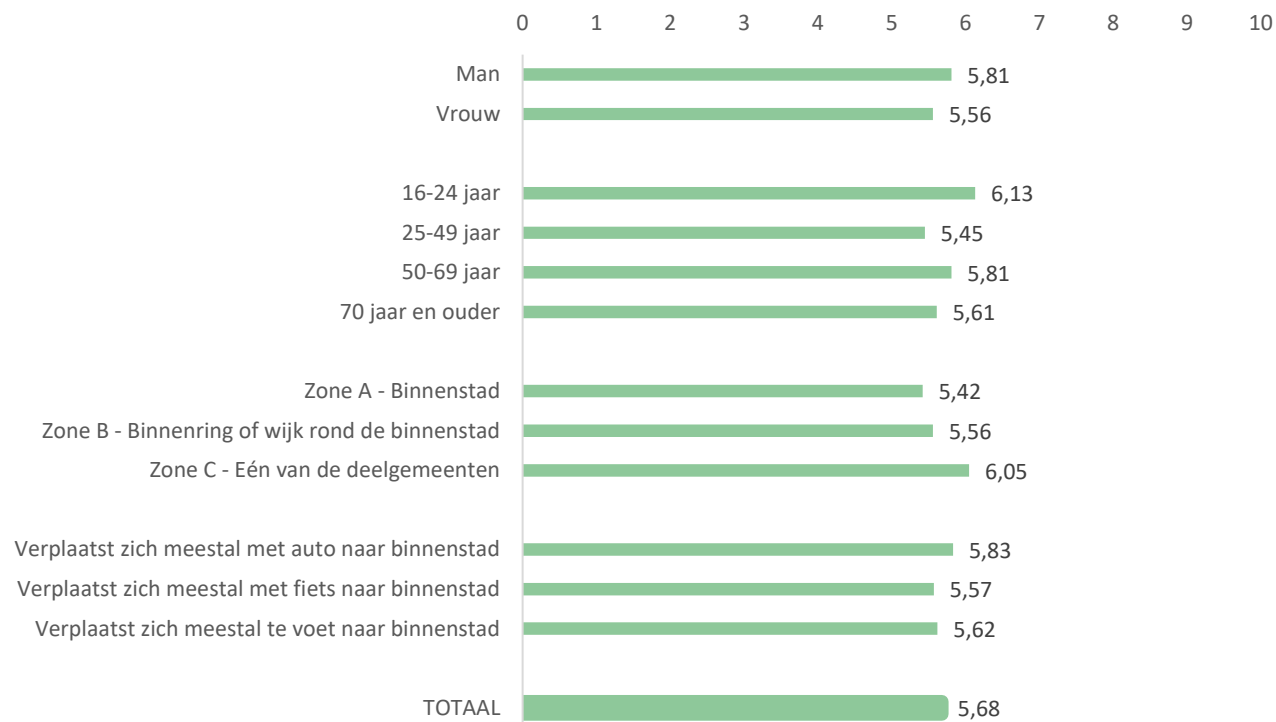
Een fietsstraat houdt in dat auto's in de straat mogen rijden, maar te gast zijn en de fietsers niet mogen inhalen. Fietsers mogen een grotere ruimte van de straat innemen. Het instellen van een fietsstraat gaat samen met een maximaal snelheidsregime van 30 km/u.

⁹ Onder fietsvoorzieningen worden alle maatregelen ten voordele van de fietsers verstaan. Het gaat zowel over fietsinfrastructuur, fietspaden als fietsenstallingen en fietspompen.

Respondenten tussen 16 en 24 jaar zijn significant meer tevreden over het bestaande fietsbeleid (score 6,13/10) dan inwoners van 25 tot 49 jaar (5,45/10). Respondenten woonachtig in één van de deelgemeenten geven ook een significant hogere score dan respondenten van de twee andere zones (figuur 20).

Figuur 20

Als je het bestaande fietsbeleid voor de binnenstad van Veurne vandaag een rapportcijfer op 10 moet geven, welke score geef je dan?, naar enkele kenmerken van de respondenten, gemiddelde score op 10 (1 = ik ben heel ontevreden, 5 = ik ben niet ontevreden maar ook niet tevreden, 10 = ik ben heel tevreden)



5.6.1.2. Deelaspecten rond fietsen en bestaande fietsvoorzieningen

In de vragenlijst legden we een aantal stellingen rond het fietsen en de bestaande fietsvoorzieningen in de binnenstad van Veurne voor. We vroegen aan de Veurnaars of ze al dan niet akkoord gaan met volgende stellingen:

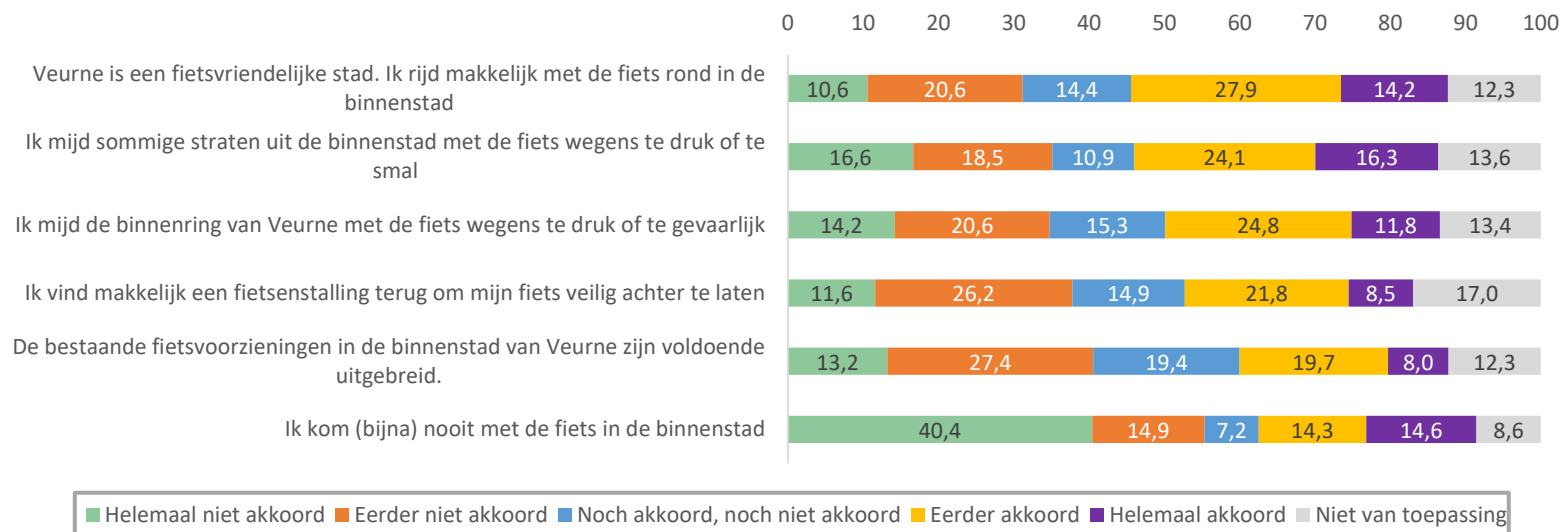
- Veurne is een fietsvriendelijke stad. Ik rijd makkelijk met de fiets rond in de binnenstad;
- ik mijd sommige straten uit de binnenstad met de fiets wegens te druk of te smal;
- ik mijd de binnenring van Veurne met de fiets wegens te druk of te gevaarlijk;
- ik vind makkelijk een fietsenstalling terug om mijn fiets veilig achter te laten;
- ik kom (bijna) nooit met de fiets in de binnenstad;
- de bestaande fietsvoorzieningen in de binnenstad van Veurne zijn voldoende uitgebreid.

Figuur 21 toont de procentuele verdeling van de antwoorden op de verschillende stellingen.

We stellen vast dat de meningen omtrent alle stellingen sterk verdeeld zijn, met uitzondering van de stelling ‘ik kom (bijna) nooit met de fiets in de binnenstad’, waar een groter deel van de respondenten niet akkoord is met de stelling. Op de andere stellingen is er zowel een relatief groot percentage respondenten dat eerder of helemaal akkoord gaat met de stelling als een relatief groot percentage respondenten dat eerder of helemaal niet akkoord gaat met de stelling.

Figuur 21

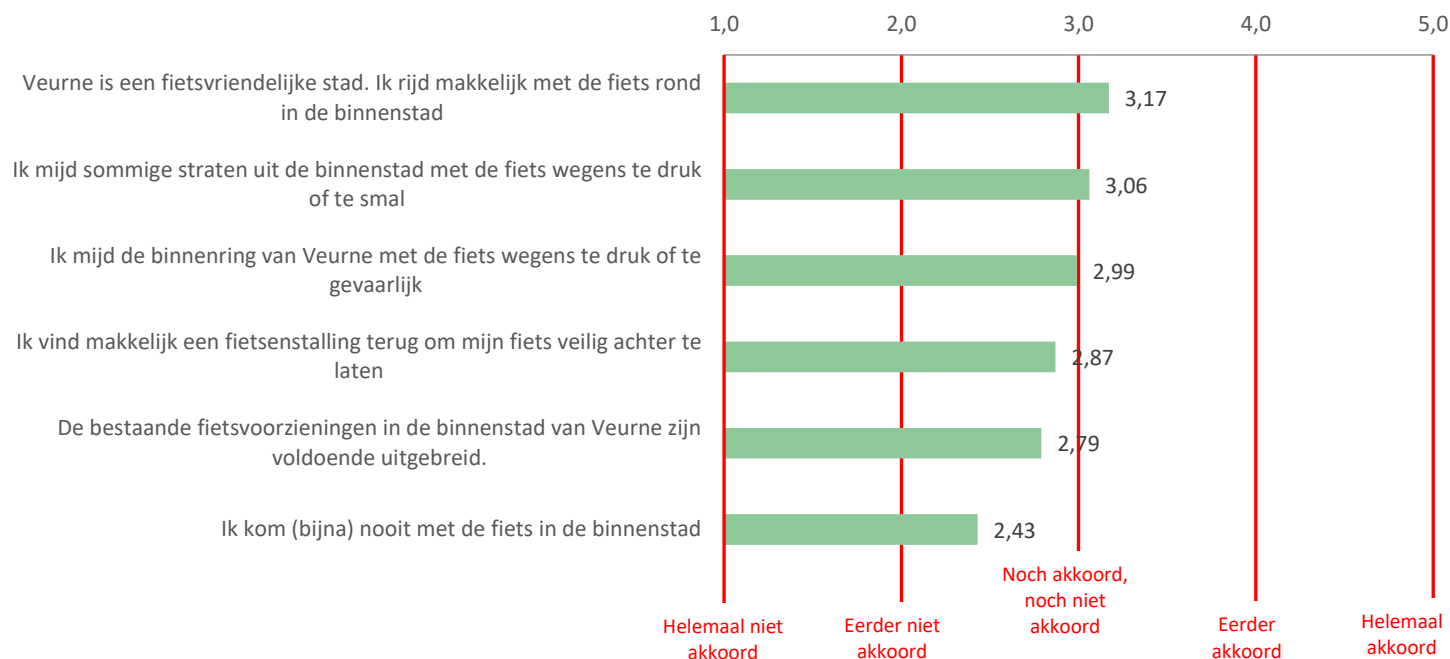
Mate waarin de respondenten akkoord gaan met een aantal stellingen omtrent het fietsen en de bestaande fietsvoorzieningen in de binnenstad van Veurne (in %)



Voor elk van de stellingen berekenden we, net zoals bij de stellingen op vlak van parkeren en circulatie, een gemiddelde score tussen 1 en 5. Zoals te zien in figuur 22, schommelen de meeste scores rond de 3, en is er niet een uitgesproken positieve of negatieve houding ten aanzien van de stellingen.

Figuur 22

Mate waarin de respondenten akkoord gaan met een aantal stellingen omtrent het fietsen en de bestaande fietsvoorzieningen in de binnenstad van Veurne, gemiddelde score tussen 1 en 5 (1 = helemaal niet akkoord, 3 = noch akkoord, noch niet akkoord, 5= helemaal akkoord)



Tabel 23 geeft de gemiddelde scores op deze stellingen weer naargelang een aantal kenmerken van de respondenten.

Mannen gaan in vergelijking met vrouwen relatief meer akkoord met de stelling ‘Veurne is een fietsvriendelijke stad. Ik rijd makkelijk met de fiets rond in de binnenstad’. Vrouwen gaan relatief meer akkoord met de stellingen ‘ik mijd sommige straten uit de binnenstad met de fiets wegens te druk of te smal’ en ‘ik mijd de binnenring van Veurne met de fiets wegens te druk of te gevaarlijk’.

Ook naar leeftijd zien we een aantal verschillen. De leeftijdsklasse 16-24 jaar gaat relatief meer akkoord met de stelling dat Veurne een fietsvriendelijke stad is dan de leeftijdsklasse van 70 jaar en ouder. Deze jonge leeftijdsgroep gaat ook relatief minder sommige straten in de binnenstad of de binnenring mijden met de fiets wegens te druk, te smal of te gevaarlijk, terwijl de oudere leeftijdsklasse dit eerder doet.

Inwoners van de deelgemeenten gaan relatief meer dan inwoners van de binnenstad of van de binnenring of wijk rond de binnenstad akkoord met de stelling dat Veurne een fietsvriendelijke stad is. Ze gaan minder akkoord met de stellingen dat ze sommige straten of de binnenring zouden mijden met de fiets wegens te druk, te smal of te gevaarlijk. Ze geven ook een significant hogere gemiddelde score aan de stelling 'de bestaande fietsvoorzieningen in de binnenstad van Veurne zijn voldoende uitgebreid'. De score is iets groter dan 3 en duidelijk hoger dan die van de twee andere zones, waar de gemiddelde scores onder 3 liggen.

Er is ook een groot verschil in antwoorden naargelang het vervoersmiddel waarmee men zich meestal naar de binnenstad verplaatst. Uiteraard geldt dit overduidelijk voor de stelling 'ik kom (bijna) nooit met de fiets in de binnenstad'. Daarnaast stellen we vast dat respondenten die meestal te voet naar de binnenstad komen het vaakst akkoord gaan met de stellingen 'ik mijd sommige straten uit de binnenstad met de fiets wegens te druk of te smal' en 'ik mijd de binnenring van Veurne met de fiets wegens te druk of te gevaarlijk'. Respondenten die meestal met de fiets naar de binnenstad komen gaan ook vaker akkoord met de stelling 'ik mijd sommige straten uit de binnenstad met de fiets wegens te druk of te smal' dan respondenten die met de auto naar de binnenstad komen. Respondenten die meestal met de auto naar de binnenstad komen gaan ook vaker akkoord met de stelling 'de bestaande fietsvoorzieningen in de binnenstad van Veurne zijn voldoende uitgebreid' dan respondenten die meestal met de fiets of te voet komen.

Tabel 23

Mate waarin de respondenten akkoord gaan met een aantal stellingen omtrent het fietsen en de bestaande fietsvoorzieningen in de binnenstad van Veurne, naar enkele kenmerken van de respondenten, gemiddelde score tussen 1 en 5 (1 = helemaal niet akkoord, 3 = noch akkoord, noch niet akkoord, 5= helemaal akkoord)

		Veurne is een fietsvriendelijke stad. Ik rijd makkelijk met de fiets rond in de binnenstad	Ik mijd sommige straten uit de binnenstad met de fiets wegens te druk of te smal	Ik mijd de binnenring van Veurne met de fiets wegens te druk of te gevaarlijk	Ik vind makkelijk een fietsenstalling terug om mijn fiets veilig achter te laten	De bestaande fietsvoorzieningen in de binnenstad van Veurne zijn voldoende uitgebreid.	Ik kom (bijna) nooit met de fiets in de binnenstad
Geslacht	Man	3,30	2,91	2,89	2,87	2,83	2,42
	Vrouw	3,03	3,21	3,10	2,88	2,76	2,45
Leeftijd	16-24 jaar	3,54	2,60	2,47	3,07	2,96	2,20
	25-49 jaar	3,02	2,91	2,93	2,73	2,66	2,53
	50-69 jaar	3,24	3,05	2,97	2,88	2,89	2,31
	70 jaar en ouder	3,04	3,61	3,46	2,97	2,74	2,62
Woonplaats	Zone A - Binnenstad	2,96	3,16	3,06	2,77	2,57	1,96
	Zone B - Binnenring of wijk rond de binnenstad	3,08	3,18	3,07	2,86	2,71	2,15
	Zone C - Eén van de deelgemeenten	3,46	2,68	2,76	2,95	3,09	3,21
Vervoersmiddel waarmee men zich meestal naar binnenstad verplaatst	Auto	3,26	2,72	2,83	2,86	3,03	3,23
	Fiets / bakfiets / E-bike	3,16	3,12	2,95	2,92	2,65	1,44
	Te voet	3,06	3,46	3,28	2,83	2,64	2,48
Totaal		3,17	3,06	2,99	2,87	2,79	2,43

5.6.2. Houding ten aanzien van een aantal mogelijke toekomstscenario's

Ook rond fietsen in de binnenstad werden een aantal scenario's voorgelegd waarbij de respondenten konden aangeven of ze deze scenario's als een verbetering of achteruitgang zien in vergelijking met de huidige situatie. De volgende scenario's werden voorgelegd:

- investeren in goede fietsinfrastructuur (fietspaden, ontbrekende schakels, ...) richting de binnenstad;
- investeren in meer fietscomfort (fietsenstallingen, -pompen, ...) in de binnenstad;
- meer fietsstraten in de binnenstad om de binnenstad autoluwer te maken;
- investeren in meer deelfietsen.

Tabel 24 toont de resultaten. 81% van de respondenten vindt het investeren in goede fietsinfrastructuur een (grote of kleine) verbetering en 75,9% vindt investeren in meer fietscomfort in de binnenstad een verbetering. Meer fietsstraten in de binnenstad om de binnenstad autoluwer te maken wordt door 55% van de respondenten als een verbetering gezien en door 23% als een achteruitgang. Het scenario 'investeren in meer deelfietsen' betekent voor 45,8% van de respondenten geen verbetering en geen achteruitgang. Ongeveer een kwart van de bevroegde personen heeft geen mening over dit scenario.

Tabel 24

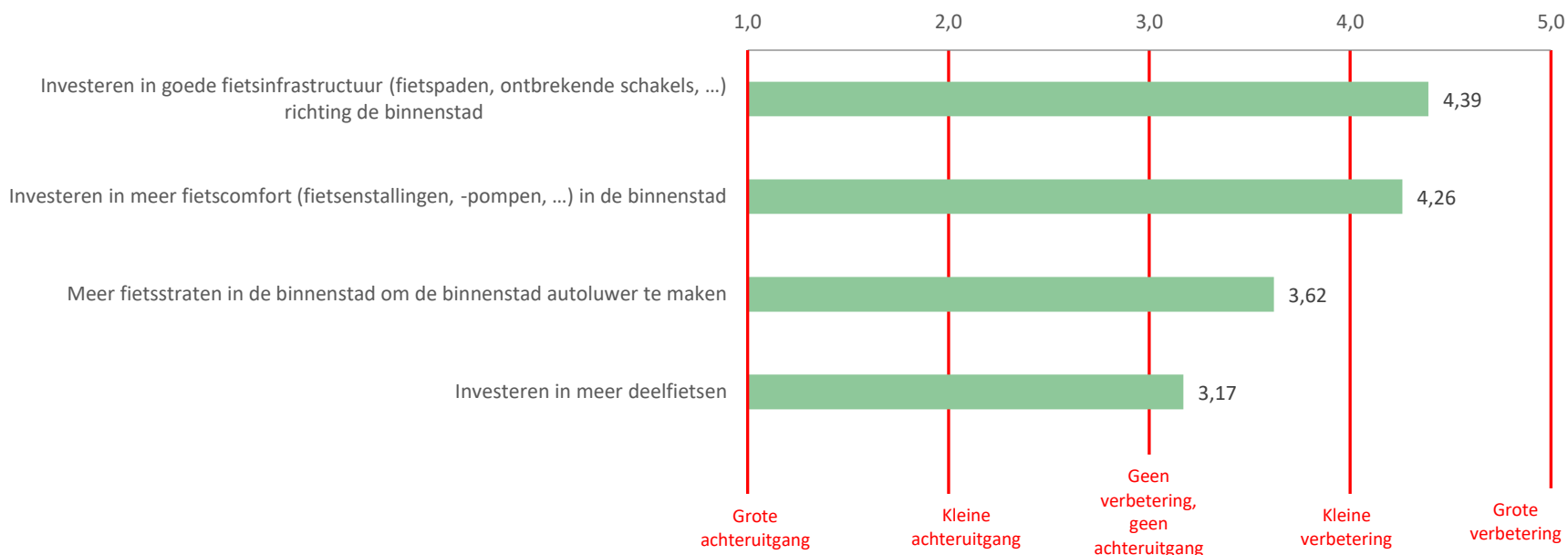
Mate waarin de respondenten een aantal scenario's rond fietsen in de binnenstad van Veurne als een verbetering of achteruitgang zien in vergelijking met de huidige situatie (in %)

	Grote achteruitgang	Kleine achteruitgang	Geen verbetering, geen achteruitgang	Kleine verbetering	Grote verbetering	Geen mening/weet ik niet	Totaal	Aantal respondenten
Investeren in goede fietsinfrastructuur (fietspaden, ontbrekende schakels, ...) richting de binnenstad	3,4	2,7	7,5	21,0	59,9	5,5	100,0	900
Investeren in meer fietscomfort (fietsenstallingen, -pompen, ...) in de binnenstad	1,6	1,0	11,8	33,9	42,0	9,6	100,0	900
Meer fietsstraten in de binnenstad om de binnenstad autoluwer te maken	13,0	10,0	14,7	16,8	38,2	7,3	100,0	900
Investeren in meer deelfietsen	5,1	3,5	45,8	14,8	6,0	24,8	100,0	900

Wanneer we de gemiddelde scores tussen 1 (grote achteruitgang) en 5 (grote verbetering) bekijken, zien we dat, van alle bevroegde scenario's over de drie thema's heen, investeren in goede fietsinfrastructuur en investeren in meer fietscomfort de hoogste scores krijgen, namelijk 4,39 en 4,26 op 3, en dus het meest als een verbetering worden aanzien in vergelijking met de huidige situatie (zie figuur 23).

Figuur 23

Mate waarin de respondenten een aantal scenario's rond fietsen in de binnenstad van Veurne als een verbetering of achteruitgang zien in vergelijking met de huidige situatie, gemiddelde score tussen 1 en 5 (1 = grote achteruitgang, 2 = kleine achteruitgang, 3 = geen verbetering, geen achteruitgang, 4 = kleine verbetering, 5 = grote verbetering)



De gemiddelde scores naar een aantal kenmerken van de respondenten zijn terug te vinden in tabel 25.

Verschillen zijn er vooral tussen respondenten uit de deelgemeenten en de respondenten uit de andere zones, enerzijds, en tussen respondenten die meestal met de auto naar de binnenstad komen en respondenten die te voet of met de fiets naar de binnenstad komen, anderzijds.

Respondenten uit de deelgemeenten nemen een iets minder positieve houding aan ten opzichte van de scenario's 'investeren in goede fietsinfrastructuur' en 'meer fietsstraten in de binnenstad om de binnenstad autolouwer te maken' dan respondenten van de binnenstad en van de binnenring of wijk rond de binnenstad. Ze nemen ook een minder positieve houding aan ten opzichte van het scenario 'investeren in meer fietscomfort' dan respondenten van de binnenring of wijk rond de binnenstad.

Ook respondenten die het meest met de auto naar de binnenstad komen nemen een minder positieve houding aan ten aanzien van deze drie scenario's.

Tabel 25

Mate waarin de respondenten een aantal scenario's rond fietsen in de binnenstad van Veurne als een verbetering of achteruitgang zien in vergelijking met de huidige situatie, naar enkele kenmerken van de respondenten, gemiddelde score tussen 1 en 5 (1 = grote achteruitgang, 2 = kleine achteruitgang, 3 = geen verbetering, geen achteruitgang, 4 = kleine verbetering, 5 = grote verbetering)

		Investeren in goede fietsinfrastructuur (fietspaden, ontbrekende schakels, ...) richting de binnenstad	Investeren in meer fietscomfort (fietsenstallingen, -pompen, ...) in de binnenstad	Meer fietsstraten in de binnenstad om de binnenstad autolouwer te maken	Investeren in meer deelfietsen
Geslacht	Man	4,35	4,23	3,47	3,20
	Vrouw	4,44	4,29	3,77	3,15
Leeftijd	16-24 jaar	4,42	4,37	3,59	3,27
	25-49 jaar	4,36	4,28	3,38	3,09
	50-69 jaar	4,38	4,24	3,64	3,20
	70 jaar en ouder	4,44	4,18	3,99	3,24
Woonplaats	Zone A - Binnenstad	4,61	4,36	3,71	3,06
	Zone B - Binnenring of wijk rond de binnenstad	4,46	4,30	3,79	3,12
	Zone C - Eén van de deelgemeenten	4,14	4,13	3,17	3,33
Vervoersmiddel waarmee men zich meestal naar binnenstad verplaatst	Auto	4,12	4,14	3,15	3,20
	Fiets / bakfiets / E-bike	4,59	4,29	4,05	3,16
	Te voet	4,51	4,39	3,76	3,18
Totaal		4,39	4,26	3,62	3,17

5.7. Waarop moet het stadsbestuur het meest inzetten?

In een laatste gesloten vraag werd gevraagd 'waar vind je dat het stadsbestuur het meest moet op inzetten?' Antwoordmogelijkheden waren:

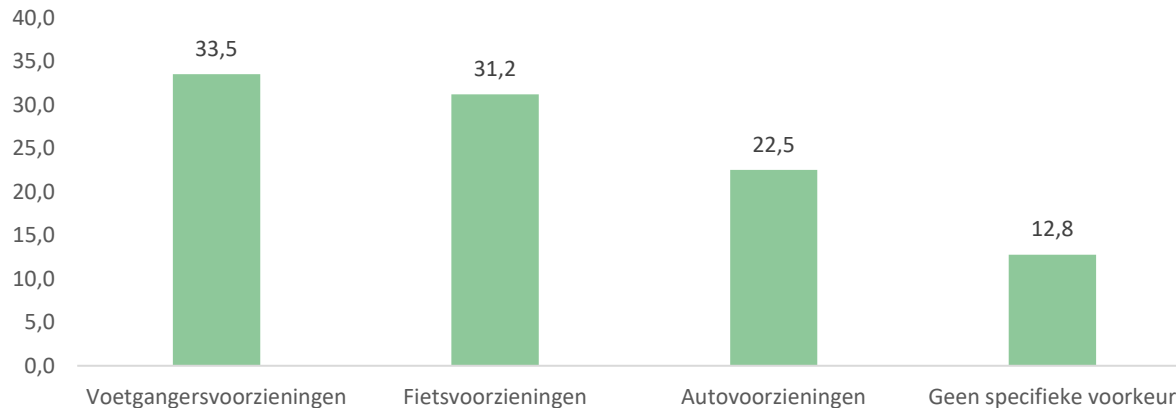
- de meeste aandacht moet besteed worden aan **voetgangersvoorzieningen**: brede en obstakelvrije voetpaden, zichtbare zebrapaden, ruime voetgangerszone, ruime pleinen, openbaar groen, zitmeubilair;
- de meeste aandacht moet besteed worden aan de **fietsvoorzieningen**: fietsenstallingen, fietscomfort, goede fietsinfrastructuur, fietsvriendelijke straten, veilige kruispunten;
- de meeste aandacht moet besteed worden aan **autovoorzieningen**: voldoende randparkings, parkeren in de binnenstad, een goed bereikbare binnenstad met de wagen, goed uitgeruste wegen;

- geen specifieke voorkeur.

Ook over deze vraag is de mening van de Veurnaars verdeeld: 33,5% vindt dat het stadsbestuur het meest moet inzetten op voetgangersvoorzieningen. 31,2% geeft de voorkeur aan fietsvoorzieningen en 22,5% is van mening dat de stad het meest moet inzetten op autovoorzieningen. 12,8% van de respondenten heeft geen specifieke voorkeur (zie figuur 24).

Figuur 24

Waar vind je dat het stadsbestuur het meest moet op inzetten? (in %)



Aan het inzetten op **voetgangersvoorzieningen** wordt significant vaker de voorkeur gegeven door (zie tabel 26):

- respondenten van 70 jaar en ouder (50,5%);
- respondenten die over geen wagen beschikken in het gezin (59,1%);
- respondenten die meestal te voet naar de binnenstad komen (53,4%);

en significant minder vaak door:

- respondenten tussen 16 en 24 jaar (21,4%) en respondenten tussen 25 en 49 jaar (21,1%);
- respondenten uit de deelgemeenten (25,1%);
- respondenten met 2 wagens in het gezin (26,5%);
- respondenten die meestal met de fiets (24,4%) of auto (26%) naar de binnenstad komen.

Het inzetten op **fietsvoorzieningen** geniet relatief vaker de voorkeur van:

- respondenten die meestal met de fiets naar de binnenstad komen (52,2%);

en significant minder vaak door:

- respondenten uit de deelgemeenten (23,9%);

- respondenten die meestal met de auto (21,5%) of te voet (20,6%) naar de binnenstad komen.

Het inzetten op **autovoorzieningen** geniet relatief vaker de voorkeur van:

- mannen (27%);
- respondenten tussen 25 en 49 jaar (29,8%);
- respondenten uit de deelgemeenten (32,2%);
- respondenten die over twee (28,4%) of meer (39,9%) auto's beschikken in het gezin;
- respondenten die meestal met de auto naar de binnenstad komen (37,6%);

en significant minder vaak door:

- vrouwen (18,3%);
- respondenten van 70 jaar en ouder (10,9%);
- respondenten van de binnenring of wijk rond de binnenstad (18,1%);
- respondenten die over geen wagen beschikken (1,8%);
- respondenten die meestal met de fiets (10,3%) of te voet (15,8%) naar de binnenstad komen.

Tabel 26

Waar vind je dat het stadsbestuur het meest moet op inzetten?, naar enkele kenmerken van de respondenten (in %)

		Voetgangers- voorzieningen	Fietsvoorzieningen	Autovoorzieningen	Geen specifieke voorkeur	Totaal	Aantal respondenten
Geslacht	Man	29,9	30,2	27,0	13,0	100,0	445
	Vrouw	36,8	32,2	18,3	12,7	100,0	454
Leeftijd	16-24 jaar	21,4	37,7	30,1	10,9	100,0	93
	25-49 jaar	21,1	35,1	29,8	14,0	100,0	315
	50-69 jaar	38,8	27,5	20,4	13,3	100,0	327
	70 jaar en ouder	50,5	27,5	10,9	11,1	100,0	165
Woonplaats	Zone A - Binnenstad	38,7	28,3	23,7	9,3	100,0	85
	Zone B - Binnenring of wijk rond de binnenstad	36,4	34,8	18,1	10,7	100,0	621
	Zone C - Eén van de deelgemeenten	25,1	23,9	32,2	18,7	100,0	194
Aantal wagens in het gezin	geen wagen	59,1	31,9	1,8	7,2	100,0	49
	1	36,2	33,0	18,3	12,5	100,0	488
	2	26,5	31,0	28,4	14,2	100,0	296
	3 of meer	26,8	20,3	39,9	13,0	100,0	67
Vervoersmiddel waarmee je je meestal naar de binnenstad verplaatst	Auto	26,0	21,5	37,6	14,9	100,0	324
	Fiets / bakfiets / E-bike	25,4	52,2	10,3	12,1	100,0	310
	Te voet	53,4	20,6	15,8	10,2	100,0	244
Totaal		33,5	31,2	22,5	12,8	100,0	900

5.8. Opmerkingen/suggesties omtrent mobiliteit in Veurne van de respondenten

De laatste vraag van de enquête was een open vraag, namelijk “Heb je nog opmerkingen / suggesties over mobiliteit in Veurne?” Deze vraag werd massaal beantwoord zowel in de digitale versie als op de analoge documenten. We hebben circa 440 reacties mogen ontvangen. Ze zijn terug te vinden in tabel 27. Regelmatig kwam de opmerking terug dat er aandacht moet besteed worden aan goede en toegankelijke voetpaden voor ouderen en mensen met een beperking.

Ook waren er veel suggesties rond de fietsinfrastructuur in én richting de binnenstad vanuit de deelgemeenten.

De bewoners zijn het principe van de fietsstraat genegen.

Op vlak van parkeren gaat de aandacht uit naar de randparkings om deze sterk uit te breiden en beter aan te duiden. De Grote Markt autovrij maken kwam geregeld naar voren.

Sommigen stellen zelfs voor om de volledige binnenstad autoluw tot zelfs autovrij te maken.

De doorstroming aan Zevensterplein en Ooststraat bezorgt de burgers ook kopzorgen.

De bewoners snakken naar meer groen en gezelligheid in hun stad.

Tabel 27

Opmerkingen en suggesties van de respondenten omtrent mobiliteit in Veurne

Suggestie/opmerking	Toelichting	Aantal respondenten
suggesties rond fietsbeleid	toelichting	157
fietsinfrastructuur	betere en brede fietsinfrastructuur, goede verharding, geen paaltjes, op invalswegen, vanuit de deelgemeenten, voldoende breedte voor overmaatse fietsen	46
fietscomfort	fietsenstallingen, fietspomp, fietsboxen, laadinfrastructuur E-bikes	13
fietsenstalling voor mindervaliden	driewieler E-bike	1
Ooststraat	fietsers in beide rijrichtingen verbieden	19
Ooststraat	fietsvriendelijker maken	3
fietsinfrastructuur	betere infra op binnenring	3
fietsinfrastructuur	betere infra in Noordstraat	4
fietsinfrastructuur	betere infra in Brugsesteenweg, rich Westpark	1
fietsinfrastructuur	betere infra in Astridlaan	1
fietsinfrastructuur	Veurne I, bedrijvzones	6
fietsinfrastructuur	Vaartstraat	4
fietsinfrastructuur	Rozendalstraat	3

Bevraging mobiliteit in Veurne

fietsinfrastructuur	Vaubanpark - levensgevaarlijk	2
fietsinfrastructuur	lepersesteenweg	1
fietsinfrastructuur over kanaal	meer fietsbruggen over kanaal	9
binnenstad = fietsstraat, meer fietsstraten		21
fietsstraat	Sasstraat, Ooststraat, Burgweg	3
toegangsassen tot centrum = fietsstraten	Zuidstraat, Rozendalstraat, Proostdijkstraat	2
geen fietsstraten	te gevaarlijk, niet gerespecteerd, achter oude mensen rijden	6
	logo fiets is te beperkt, vals gevoel van veiligheid, nood aan betere aanduiding	3
geen fietssuggestiestroken	goed bereikbaar voorzien	1
wel fietssuggestiestroken	missing links, paadje Zeeman	3
fietsdoorsteken	betaalbaar punt te voorzien	1
fietspunt/fietsherstel	toegankelijk maken voor fietsers in beide rijrichtingen	1
éénrichtingsstraten		
suggesties rond parkeren	toelichting	127
randparkings	meer voorzieningen, parkeertoren, beter signaleren, parkeergeleidingsroute	28
duurzame vervoersmodi vanaf randparkings, Westpark	via pendelbusjes (ouderen), deelfietsen	4
randparkings	deels betalend	1
randparking Oude Vestingstraat	beter aanleggen	1
parkeren aan schoolomgevingen	drop off zone voorzien in de nabije omgeving	7
parkeren aan schoolomgevingen	bewonersparkeren	1
geen bewonersparkeren	geen wegens te hoge druk op blauwe zone	4
wel bewonersparkeren	parkeervriendelijk klimaat voor bewoners	9
bewonersparkeren Sporkinstraat		1
bewonersparkeren Oude Vestingstraat	parkeren camionette	1
geen betalend parkeren		5
wel betalend parkeren		3
markt autovrij	eventueel alleen tijdens zomermaanden	17
markt niet autovrij	problemen rond leeg centrum	2
Ooststraat	parkeervrij, winkelwandelstraat	2
breder parkeerstroken		2
parkeerregulering uitbreiden naar binnenring	betalend of BZ	1
wijziging aan parkeren Sint-Denisplaats	te beperkt in aantal, voorbehouden PP	1
parkeerruimte uitbreiden / beter benutten	meer appartementen, geen hindernissen	8
Bevraging mobiliteit in Veurne		

voldoende parkeerruimte		1
leveringen aan binnenstad beperken in tijd		1
shop and go plaatsen		5
tijdelijk parkeren/parkeerkaart voor zorg, poetshulp, huishoudhulp, artsen, bouwvakkers		4
parkeerdruk omgeving AZ west	Klinieklaan, meer parkeerruimte	3
meer parkeerruimte voor mensen met handicap	Colruyt heeft meer parkings voor mensen met handicap dan Veurne	13
ontharding parkeerplaatsen		1
blauwe zone	beter aanduiden	1
suggesties rond doorstroming	toelichting	81
Zevensterrenplein, Ooststraat	probleem verhelpen	25
Zevensterrenplein	rotonde wordt foutief gebruikt	7
Zevensterrenplein, Ooststraat	parkeren supprimeren,	4
Zevensterrenplein, Ooststraat	éénrichtingsverkeer Ooststraat	7
Zevensterrenplein, Ooststraat	aparte fiets- en voetgangersbruggen	4
Zevensterrenplein, Ooststraat	busverkeer beperken	1
rotonde Ooststraat x Vaartstraat	slimme VRI, herinrichting, de invoegstrook	4
binnenstad te druk tijdens spits	te veel appartementen, schooluren afstemmen	9
Europalaan meer gebruiken als ringlaan	ontlasten Zuidstraat	1
ontsluiting Petit Paris, sportpark	nieuwe wijken, ontsluiten via Nieuwpoortkeiweg	7
Brugsesteenweg		2
Westpark	VRI afstellen	2
Rodestraat	sluiproute, snelheidsverlaging	1
rotonde Bakkerijmuseum	problemen met vrachtverkeer	1
sluiting noordelijke ring	verbinding Nieuwpoortkeiweg naar Ten Bogaerdelaan	1
kp N8 x N35	aantal takken beperken	1
bruggen over kanaal	teveel hinder tijdens piek, sperperiode invoeren tijdens spits	4
treinverkeer zorgt voor opstoppingen	lange wachttijden aan overwegen, veel fileverkeer vnl. Brugsesteenweg, elders kruisen	8
suggesties rond toegankelijkheid	toelichting	77

voetpaden	betere en veiligere voetpaden, obstakelvrije voetpaden, hellend vlak bij kruispunten, aandacht voor mindervaliden, groot aantal ouderen in de binnenstad	69
hinder op voetpaden	terrassen in zomer hinderen voetpaden, bloembakken, fietsaanhangwagen B-post	4
voetpadvoorziening, zebrapaden Westpark		1
zitbanken, openbare toiletten, vuilbakken		2
publieke gebouwen		1
suggesties rond circulatie	toelichting	70
binnenstad = autoluw	eventueel via proefproject	14
binnenstad = autovrij	verzinkbare paaltjes	6
geen autoluwe binnenstad	slechte bereikbaarheid, lege stad, ...	5
meer éénrichtingsverkeer in binnenstad		10
éénrichtingsverkeer op toegangsassen, woonwijken		3
Rozendalstraat	éénrichtingsverkeer, parkeren beperken	9
binnenring	éénrichtingsverkeer, interessant voor fietsers	10
binnenring = autoluw	te druk	1
knip op binnenring	knip voor auto's, op bepaalde momenten	1
Oude Vestingstraat	éénrichtingsverkeer	1
K. Coggelaan	knip tijdens schoolpieken	1
Ooststraat	autovrij overdag	2
Klokhofstraat	autovrij	1
Sasstraat	autovrij, enkel voor bewoners	1
bromfietsen weren uit binnenstad		1
betere circulatie op woensdagen, schoolpieken		2
geen wijziging in zomerperiode	onduidelijkheid voor toeristen	1
schoolomgevingen	schoolstraten	1
suggesties rond handhaving	toelichting	60
snelheid autoverkeer	zowel in als buiten centrum, Calonnegracht, Moeresteenweg, Oude Vestingstraat	17
blauwe zone	probleem met verdraaien schijf	12
fietsverlichting		8

sluikstorten, hondenpoep		5
alle regels		5
foutparkeren, parkeren op hoek		4
fietsers, bromfietsen		3
schoolomgevingen		2
oranjerijders		1
te hoge boetes in blauwe zone		1
fietsstraten		1
éénrichtingsstraten	Spaans Kwartier	1

suggesties rond gevaarlijke situaties	toelichting	38
--	--------------------	-----------

kp Zuidburgweg x Lovaardijkweg	gevaarlijk voor fietsers, slechte zichtbaarheid, stop voor auto's, verlichting nodig	8
kp Astridlaan x Noordstraat	rotonde of VRI, spiegel terugplaatsen	7
Oude Vestingstraat	beter inrichting randparking	6
kp Spreeuwenbergstraat x Zuidstraat	slechte zichtbaarheid, spiegel, fietspad stopt	5
parking gerechtshof	geen verlichting	1
omgeving AZ West - Iepersessteenweg		3
Abdijstraat		1
kp Ooststraat x Grote Markt		1
kp Oude Vestingstraat x Rozendalstraat		1
ventweg	spiegel in bocht	1
spooroverweg Rodestraat	gevaarlijk voor voetgangers, OV beperkt	1
meer verkeerslichten op gevaarlijke punten		1
kp Burgweg x Dotterbleomstraat	spelende kinderen	1
Oude Vestingstraat		1

suggesties rond aantrekkelijkheid centrum	toelichting	37
--	--------------------	-----------

meer groen, water, gezelligheid	beter inrichting van wegen, voetpaden	20
voldoende aanbod aan winkels	aandacht aan middenstand, voor bewoners	8
te veel appartementen	stop met bouwen	3
meer zitbanken en vuilbakken		2
gevels en pleinen meer accentueren		2
Veurnse huisstijl		1

meer hondenweides		1
suggesties rond infrastructuur	toelichting	29
straten binnenstad en binnenring	veel putten en bulten, nood aan heraanleg en onderhoud	13
straten in dorpen, landelijke wegen	verkeersdruk neemt toe, slechte verharding, nood aan betere aanleg	13
laadinfrastructuur		2
onderhoud greppels		1
suggesties rond sensibilisatie	toelichting	15
sensibilisatie rond helmdracht, fluo		3
sensibilisatie rond fietsen bij schoolgaande jeugd		3
mentaliteitswijziging, respect voor elkaar		4
sensibilisatie rond knooppuntenroutes		1
wegcode voor fietsers en automobilisten	nood aan opleiding	4
suggesties rond snelheden	toelichting	13
geen zone 30	Veurne is geen metropool	2
binnenstad = zone 30, meer zone 30		4
dorpskernen = zone 30		1
zone 30 verruimen, delen van of hele binnenring	Oude Vestingstraat, Astridlaan tot Noordstraat	3
zone 30 verruimen, omgeving AZ		1
zone 30 beter signaleren		2
suggesties rond deelmobiliteit	toelichting	10
deelwagens uitbreiden		2
deelwagens toegankelijker maken		1
deelfietsen stimuleren, E-bikes	Veurne I	5
deelfietsen zonder app		1
aanbod voor ouderen, minder validen		1
suggesties rond vrachtverkeer	toelichting	8
bereikbaar voor plaatselijk vrachtverkeer	binnenstad bereikbaar houden	1
vrachtverbod in binnenstad	geen zwaar verkeer overdag , te veel verkeer op binnenring	7

Bevraging mobiliteit in Veurne

suggesties rond OV-plan	toelichting	7
nieuwe circulatieplan	huidige route is goede aanpassing	1
ontsluiting Westpark		2
meer openbaar vervoer, meer avondlijnen		3
betere verbinding vanuit deelgemeenten naar centrum		1
suggesties rond verkeersveiligheid	toelichting	7
schoolomgevingen	Houtmarkt	2
wijken, centrum		2
voetpaden ijsvrij		1
fietspaden ijsvrij		2
suggesties rond openbare verlichting	toelichting	5
doven of bewegingsdetectie		1
paadje Burgweg naar sportpark		1
Lindenlaan	bomen verhinderen verlichting	1
verlichting langsheen fietspaden in buitengebied		1
goede verlichting voor veiligheid		1
suggesties rond enquête	toelichting	7
enquête - inhoud	te suggestief	2
enquête - inhoud	te veel gefocust op binnenstad	3
een én-en verhaal voor alle vervoersmodi		2

Hierbij nog enkele opmerkelijke citaten, puur informatief, van verschillende bewoners :

“Ik ben autogebruiker, maar geef mij een groene en recreatieve binnenstad en je overtuigt mij om de auto thuis te laten.”

“Zorg voor een moderne stad, afgestemd op fiets en voetganger. Laat auto’s volledig verdwijnen uit de binnenstad en maak er iets gezelligs van. Veurne is klein, alles is bereikbaar op fiets- en wandelafstand.”

“Misschien eens de mogelijkheid bekijken om betere circulatie aan de scholen op woensdag, want meestal de woensdag is dit heikelpunt. Daar de markt er is en daardoor veel parkeerplaatsen worden weggenomen. Mensen moeten soms een 5-tal keren rondrijden om een parkeerplaats te vinden. Kan er niet te werk gegaan worden met een kiss and ride zone aan sommige scholen?”

Bevraging mobiliteit in Veurne

“Meer randparkings voor auto’s. Meer ruimte en groen voor voetgangers en goede bereikbaarheid voor de fiets. Een ontmoetend, groen en leefbaar stadscentrum!”

“Meer aandacht, zeker qua voetpaden, voor alle personen met beperkte mobiliteit: rolstoelgebruikers, ouders met buggy's, mensen die tijdelijk minder mobiel vb. gebroken voet, slechtziende personen,...”

“Eenvormigheid qua inrichting voetpaden/fietspaden - nu lappendeken van stijlen – Veurnse ‘huisstijl’ ontwikkelen qua beeld”

6. Belangrijkste conclusies

Om te achterhalen hoe inwoners van Veurne de mobiliteit in de binnenstad beleven, werd een bevraging uitgevoerd waarbij een steekproef van circa 2.300 Veurnaars van 16 jaar en ouder werd aangeschreven. Dit betekent dat er in 41,4% van alle 5.544 gezinnen in Veurne één persoon werd geselecteerd om deel te nemen aan de bevraging.

Het onderzoek wil een antwoord bieden op onder meer volgende vragen:

- Wat zijn de huidige ervaringen met betrekking tot de parkeersituatie in de binnenstad?
- Wat zijn de huidige ervaringen met betrekking tot de bestaande circulatie voor de auto?
- Wat zijn de huidige ervaringen met betrekking tot het fietsen en de bestaande fietsvoorzieningen in de binnenstad?
- Welke toekomstige scenario's rond deze drie thema's worden als verbetering, en welke als achteruitgang gezien in vergelijking met de huidige situatie?
- Moet het stadsbestuur het meest inzetten op voetgangers-, fiets- of autovoorzieningen?

Via een brief met QR-code naar de online enquête werd de vragenlijst aan de doelgroep bezorgd. Wie de enquête niet digitaal kon invullen, kon een papieren versie opvragen bij de stad. Bij de herinneringsbrief, die enkele weken later werd verstuurd, werd bij de oudste leeftijdscategorie (70 jaar en ouder) automatisch een papieren vragenlijst meegestuurd.

De vragenlijst werd 900 keer ingevuld. Het responspercentage bedraagt 39,2%. 85 respondenten zijn afkomstig uit de binnenstad. 621 respondenten wonen langs de binnenring of in een wijk rond de binnenstad en 194 respondenten wonen in één van de deelgemeenten. Een weging op woonplaats, leeftijd en geslacht zorgt ervoor dat de kenmerken van de gerealiseerde steekproef overeenkomen met de kenmerken van de populatie en we representatieve uitspraken kunnen doen voor alle Veurnaars.

Hieronder worden de belangrijkste conclusies uit het onderzoek weergegeven.

DE AUTO IS HET MEEST GEBRUIKTE HOOFDVERVOERMIDDEL OM ZICH TE VERPLAATSEN NAAR WERK, SCHOOL OF DE BINNENSTAD. TOCH NEEMT REEDS 30,2% VAN DE VEURNAARS MEESTAL DE FIETS OM NAAR HET WERK OF NAAR SCHOOL TE GAAN EN 32,8% NEEMT MEESTAL DE FIETS OM NAAR DE BINNENSTAD VAN VEURNE TE KOMEN.

56,2% van de Veurnaars gaat meestal met de auto naar het werk of de school. Voor 30,2% van de respondenten is de fiets het hoofdvervoermiddel. 6,4% van de respondenten gaat te voet naar het werk of de school en 3,5% met de trein.

38,9% van de respondenten neemt de auto om naar de binnenstad van Veurne te gaan. 32,8% van de respondenten neemt de fiets, bakfiets of e-bike om naar de binnenstad te komen en 25,8% komt meestal te voet.

HUIDIG EN TOEKOMSTIG GEBRUIK DEELWAGEN EN DEELFIETSEN VAN STAD VEURNE IS BEPERKT

71,8% van de respondenten weet dat de stad een deelwagen aanbiedt en 85,9% weet dat de stad deelfietsen aanbiedt. Slechts 0,3% maakt momenteel al gebruik van de deelwagen en 2% maakt momenteel reeds gebruik van de deelfietsen. Hier bovenop plant ongeveer 11% van de respondenten in de toekomst gebruik te maken van de deelwagen en eenzelfde percentage is van plan om in de toekomst gebruik te maken van een deelfiets.

Investeren in meer deelfietsen als mogelijk toekomstscenario wordt door de inwoners niet aanzien als een echte verbetering.

EEN GOEDE BEREIKBAARHEID TE VOET OF MET DE FIETS IS EEN ASPECT DAT HET VOOR VEEL VEURNAARS AANTREKKELIJK MAAKT OM NAAR DE BINNENSTAD TE KOMEN

Als we aan de Veurnaars vragen wat de binnenstad van Veurne aantrekkelijk maakt om naartoe te komen, dan duidt 56% van de respondenten de nabijheid aan en bijna de helft (46,4%) de goede bereikbaarheid te voet of met de fiets. Goedkoop parkeren wordt door 26,8% van de respondenten aangeduid, de goede bereikbaarheid met de auto door 20,3%, altijd parkeerruimte ter beschikking door slechts 9% van de respondenten en een aangename inrichting van de straten door 8%. Andere aspecten, niet gerelateerd aan mobiliteit, die het voor Veurnaars aantrekkelijk maken om de binnenstad te bezoeken zijn een goed aanbod van horecazaken (43,8%) en een divers aanbod aan winkels (41,5%).

VEURNAARS GEVEN HET HUIDIGE FIETSBELEID VOOR DE BINNENSTAD EEN NIET ZO POSITIEF RAPPORTCIJFER. HET LIGT OOK LAGER DAN HET CIJFER VOOR DE HUIDIGE PARKEERSITUATIE EN VOOR DE HUIDIGE CIRCULATIE MET DE AUTO

De huidige parkeersituatie in de binnenstad krijgt van de respondenten een gemiddeld rapportcijfer van 6,39 op 10. De bestaande circulatie met de auto in de binnenstad krijgt 6,31 op 10 en het bestaande fietsbeleid voor de binnenstad van Veurne krijgt een score van 5,68 op 10.

BIJNA DRIEKWART VAN DE VEURNAARS VINDT DE BESTAANDE BLAUWE ZONE EEN GOEDE MAATREGEL DIE WAT HEN BETREFT MAG BEHOUDEN BLIJVEN

De meeste mensen weten in welke straten de blauwe zone van toepassing is. Het is echter niet altijd evident om een parkeerplaats te vinden in de binnenstad. Bijna de helft (48,3%) van de respondenten gaat eerder of helemaal akkoord met de stelling 'binnen de blauwe zone moet ik vaak lang rondrijden voordat ik een vrije parkeerplaats vind'.

72,4% van de respondenten gaat akkoord met de stelling 'de bestaande blauwe zone is een goede maatregel en mag wat mij betreft behouden blijven'.

VEURNAARS STAAN POSITIEF TEN OPZICHTE VAN DE SCENARIO'S 'VOORZIEN VAN EEN PARKEERROUTESYSTEEM ZODAT RANDPARKING BETER WORDEN AANGEDUID' EN 'DE BLAUWE ZONE UITBREIDEN MET SHOP & GO PARKEERPLAATSEN (BEPERKT TOT 30 MIN.) IN DE WINKELSTRATEN OM VLOTTER EEN WINKEL TE BEZOEKEN MET DE AUTO'. VOOR BETALEND PARKEREN IS ER WEINIG ENTHOUSIASME

Driekwart van de respondenten vindt dat het scenario 'voorzien van een parkeerroutesysteem zodat randparkings beter worden aangeduid' een verbetering zou zijn in vergelijking met de huidige situatie. Ook het scenario 'de blauwe zone uitbreiden met shop & go parkeerplaatsen (beperkt tot 30 min.) in de winkelstraten om vlotter een winkel te bezoeken met de auto' wordt over het algemeen positief onthaald: 62% van de respondenten ziet dit als een verbetering.

Het scenario 'blauwe zone wordt omgevormd tot een zone voor betalend parkeren met een periode gratis parkeren' wordt door 66,1% van de respondenten aanzien als een achteruitgang en heeft dus minder draagvlak. Mocht dit scenario toch ingevoerd worden, dan vindt 36,7% van de respondenten '60 minuten' gratis parkeren het meest aanvaardbaar. 34,7% geeft de voorkeur aan '30 minuten' en 11,2% aan 120 minuten gratis parkeren.

Ook het scenario 'parkeerplaatsen verminderen ten voordele van meer ruimte voor grote terrassen, pleinen en fietsenstallingen in de binnenstad' kent relatief veel tegenstanders. Dit scenario wordt immers door 47,5% van de respondenten aanzien als achteruitgang.

Het invoeren van bewonersparkeren wordt door 37,6% van de respondenten als een verbetering, en door 30,5% van de respondenten als een achteruitgang gezien. Mocht dit worden ingevoerd, dan zou 56,5% van de respondenten één bewonerskaart per gezin het meest aanvaardbaar vinden. 27,8% vindt twee bewonerskaarten per gezin het meest aanvaardbaar. Als we verder vragen hoeveel bewonerskaarten er gratis of betalend moeten zijn als bewonersparkeren in de binnenstad zou worden ingevoerd, antwoordt 48,4% dat er best één gratis bewonerskaart is en eventueel de overige betalend. Een kwart van de respondenten is voorstander van allemaal gratis bewonerskaarten en 15,7% wil ze liever allemaal betalend.

DE CIRCULATIE IN DE BINNENSTAD IS VOOR DE MEESTE MENSEN DUIDELIJK: MEN GAAT DE BINNENSTAD NIET MIJDEN MET DE AUTO OMDAT MEN ER ZIJN WEG NIET VINDT. DE DRUKKE ZORGT ER SOMS WEL VOOR DAT MEN DE BINNENSTAD MIJDT OF DAT MEN DE VOORKEUR GEEFT AAN DE FIETS IN PLAATS VAN DE AUTO

We stellen vast dat 75,7% van de respondenten eerder of helemaal niet akkoord gaat met de stelling 'ik mijd de binnenstad met de wagen omdat ik er mijn weg niet vind'. 62,6% gaat akkoord met de stelling 'ik kan vlot en makkelijk de binnenstad doorkruisen met de wagen'. Echter, 68,6% van de respondenten gaat (ook) akkoord met de stelling 'ik mijd de binnenstad met de wagen op bepaalde momenten wegens te druk' en 52,2% gaat eerder of helemaal akkoord met de stelling 'ik neem de fiets in plaats van de auto op drukke momenten om in de binnenstad te geraken'. 52,3% van de respondenten gaat ook akkoord met de stelling 'de bestaande verkeerscirculatie is goed en mag wat mij betreft behouden blijven'.

HET SCENARIO 'AANPASSINGEN AAN ZEVENSTERPLEIN EN ROTONDE NIEUWPOORTBRUG TEN VOORDELE VAN VOETGANGERS EN FIETSERS' KAN OP VEEL STEUN REKENEN

Wanneer we peilen naar de houding van de respondenten ten opzichte van een aantal toekomstscenario's dan zien we de meeste voorstanders bij het scenario 'aanpassingen aan Zevensterplein en rotonde Nieuwpoortbrug ten voordele van voetgangers en fietsers'. 63,6% van de respondenten ziet dit als verbetering en 14,2% als achteruitgang. Maar ook de drie andere scenario's hebben meer respondenten die ze zien als verbetering dan als achteruitgang:

- de helft van de respondenten vindt het scenario 'éénrichtingsverkeer op binnenring invoeren om meer ruimte te geven aan de fiets' een verbetering en 29,4% vindt dit een achteruitgang;
- 49,1% van de respondenten vindt 'aanpassingen aan de circulatie in de binnenstad om een autoluwere binnenstad te creëren' een verbetering en 24,8% vindt dit een achteruitgang;
- 44,3% van de respondenten vindt 'verkeersstromen naar de binnenstad sturen via Vaartstraat en Europalaan om de binnenstad autoluwer te maken' een verbetering en 25,9% een achteruitgang.

INVESTEREN IN GOEDE FIETSINFRASTRUCTUUR EN IN MEER FIETSCOMFORT IS STERK GEWENST

Respondenten zijn niet ontevreden maar ook niet tevreden met het bestaande fietsbeleid (gemiddelde tevredenheid van 5,68 op 10). Op de verschillende stellingen rond fietsen (Veurne is fietsvriendelijke stad; ik rijd sommige straten met de fiets wegens te druk, te smal, te gevaarlijk) en rond bestaande fietsvoorzieningen (voldoende fietsenstallingen, fietsvoorzieningen voldoende uitgebreid) zijn de meningen verdeeld en is er een relatief groot percentage respondenten dat eerder of helemaal akkoord gaat met de stelling maar ook een relatief groot percentage respondenten dat eerder of helemaal niet akkoord gaat met de stelling.

Op een aantal toekomstscenario's rond fietsen in de binnenstad wordt zeer positief gereageerd (zie samenvattende figuur 25). Zo vindt 81% van de respondenten het investeren in goede fietsinfrastructuur, en 75,9% het investeren in meer fietscomfort in de binnenstad een verbetering. Meer fietsstraten in de binnenstad om de binnenstad autolouwer te maken wordt door 55% van de respondenten als een verbetering gezien en door 23% als een achteruitgang. Het scenario 'investeren in meer deelfietsen' betekent voor 45,8% van de respondenten geen verbetering en geen achteruitgang. Ongeveer een kwart van de bevroegde personen heeft geen mening over dit scenario.

RESPONDENTEN UIT DE DEELGEMEENTEN ZIJN DOORGAANS HET MEEST POSITIEF OVER DE HUIDIGE SITUATIE EN ZIJN VAAK HET MEEST TERUGHOUDEND TEN OVERSTAAN VAN DE VOORGESTELDE SCENARIO'S, DIT ZOWEL WAT BETREFT PARKEREN, CIRCULATIE ALS FIETSEN

Daarnaast verschilt de houding van de inwoners ook naargelang onder meer geslacht, leeftijd en het hoofdvervoermiddel waarmee ze meestal naar de binnenstad komen.

Zo zijn mannen doorgaans positiever dan vrouwen over de bestaande situatie, voornamelijk als het op het fietsbeleid aankomt.

Ouderen zien Veurne minder als fietsvriendelijke stad dan jongeren. De houding van inwoners van 70 jaar en meer ten aanzien van een aantal scenario's rond de circulatie in de binnenstad is dan weer positiever in vergelijking met die van de jongere leeftijdsgroepen.

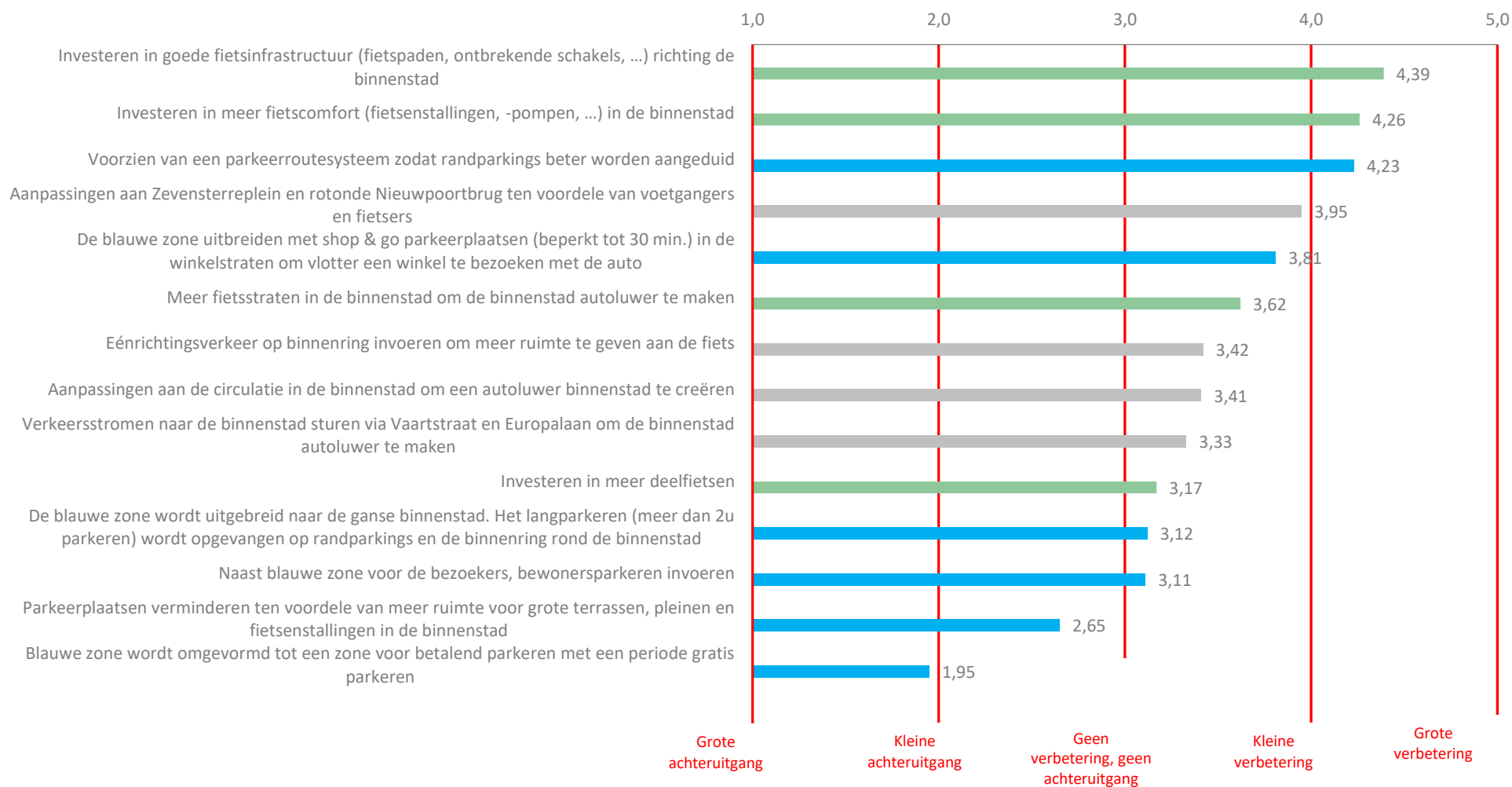
Wie meestal met de auto naar de binnenstad komt, is vaak positiever over de bestaande situatie - zowel op vlak van parkeren, circulatie als fietsbeleid - dan wie meestal met de fiets naar de binnenstad komt. Ze staan ook vaker minder positief ten overstaan van de mogelijke toekomstscenario's.

OP DE VRAAG 'WAAR MOET HET STADSBESTUUR OP INZETTEN?' LOPEN DE MENINGEN UITEEN

33,5% van de respondenten vindt dat het stadsbestuur het meest moet inzetten op voetgangersvoorzieningen. 31,2% geeft de voorkeur aan fietsvoorzieningen en 22,5% is van mening dat de stad het meest moet inzetten op autovoorzieningen. 12,8% van de respondenten heeft geen specifieke voorkeur. Ook hier verschillen de meningen sterk naargelang geslacht, leeftijd, woonplaats en vervoersmiddel waarmee men meestal naar de binnenstad komt.

Figuur 25

Samenvattende figuur rond toekomstscenario's parkeren (blauw), circulatie voor de auto (grijs) en fietsbeleid (groen), gemiddelde score tussen 1 en 5 (1 = grote achteruitgang, 2 = kleine achteruitgang, 3 = geen verbetering, geen achteruitgang, 4 = kleine verbetering, 5 = grote verbetering)



Bijlage 1: Vragenlijst

Enquête “mobiliteit in Veurne”

Beste Veurenaar,

Deze enquête peilt naar de ervaringen van de Veurenaar rond enkele mobiliteitsthema's, met name fietsvoorzieningen, parkeerdruk en circulatie.

Jij bent als één van de 2.160 inwoners uitgeloot om deel te nemen aan deze enquête. Jouw dagdagelijkse ervaringen in het Veurnse verkeer zijn belangrijk voor de opmaak van het nieuw lokaal mobiliteitsplan. Deelname duurt slechts 10 minuten en de enquête is volledig anoniem.

In de nieuwste versie van het Stadsmagazine 8630 lees je alles over de herziening van het mobiliteitsbeleid.

Alvast bedankt voor je deelname!

Vraag 1: Unieke code voor aselechte steekproef

Op de uitnodigingsbrief vind je een unieke code terug. Deze code gebruiken we om er zeker van te zijn dat de enquête enkel, en slechts één maal, wordt ingevuld door de personen die door ons werden uitgeloot. Deze code zal niet gebruikt worden om persoonlijke gegevens te controleren.

Je kan jouw unieke code hier invullen:

Vraag 2: Tot welke leeftijdsgroep behoor je?

- 16-24 jaar
- 25-49 jaar
- 50-69 jaar
- 70 jaar en ouder

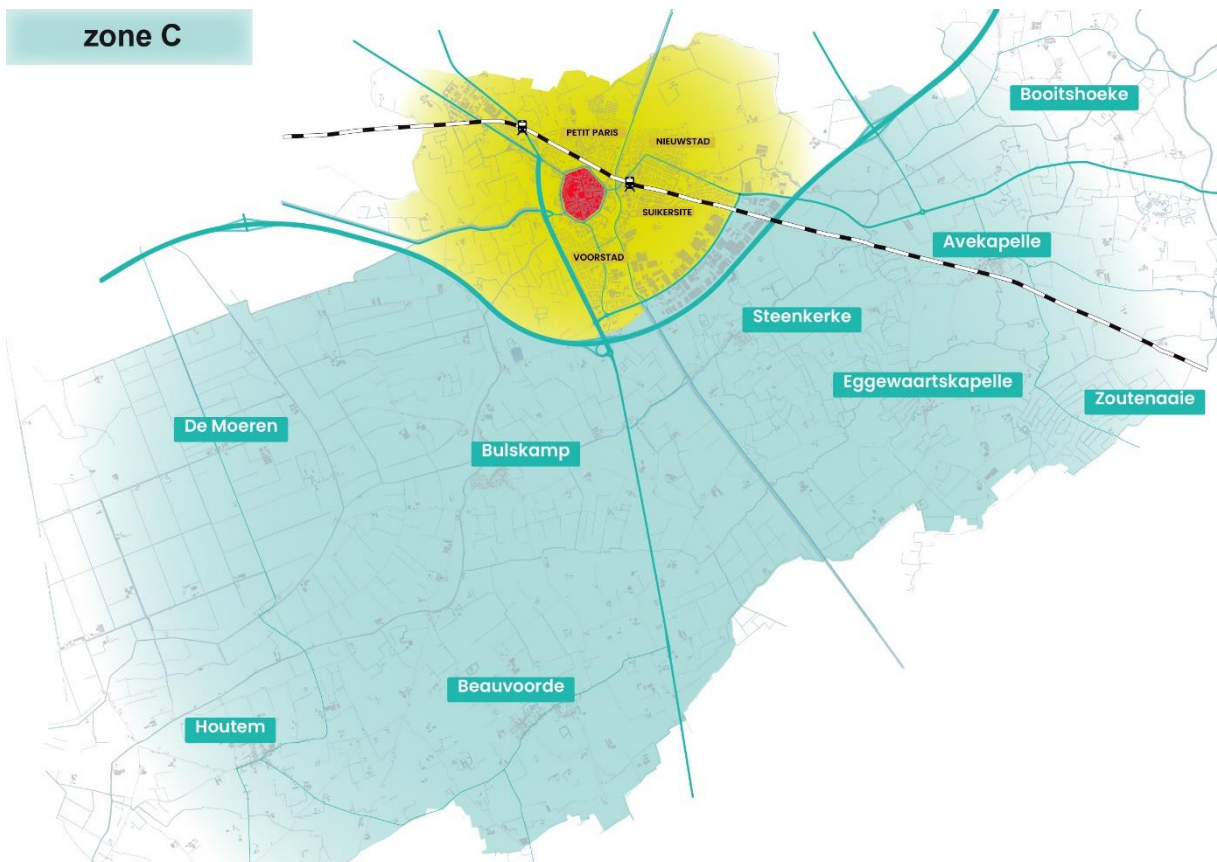
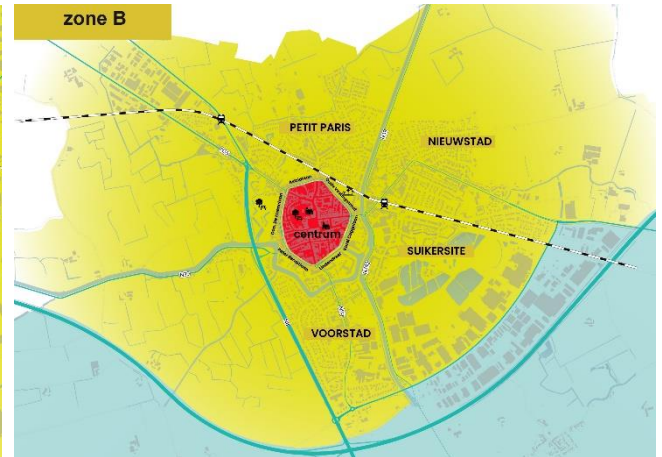
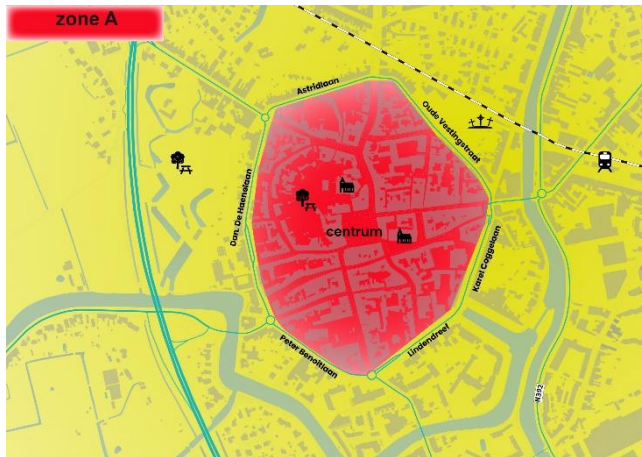
Vraag 3: Wat is jouw geslacht?

- Man
- Vrouw
- X

Vraag 4: Waar woon je?

De figuren onderaan geven je meer informatie over de 3 zones. Duid het meest correcte antwoord aan.

- Zone A - Binnenstad van Veurne
- Zone B - Binnenring of in een wijk rond de binnenstad Veurne
- Zone C - Eén van de deelgemeenten: Zoutenaai, Eggewaartskapelle, Steenkerke, Boitschoeke, Avekapelle, Bulskamp, Houtem, Beauvoorde en De Moeren



Vraag 5: Wat is het hoofdvervoermiddel waarmee je meestal naar het werk of naar school gaat?

Gelieve slechts 1 antwoord aan te duiden. Indien je meerdere vervoersmiddelen combineert, bijvoorbeeld trein en fiets, duid dan het vervoermiddel aan waarmee je de grootste afstand aflegt.

- Auto
- Trein
- Bus
- Fiets / bakfiets / E-bike
- Deelfiets
- Motor / bromfiets
- Te voet
- Op een andere manier, namelijk
- Niet van toepassing

Vraag 6: Hoe vaak bezoek je de binnenstad van Veurne?

- (Bijna) dagelijks
- 1 keer per week
- Meerdere keren per week
- 1 tot enkele keren per maand
- Slechts enkele keren per jaar*
- (Bijna) nooit*

Als je de binnenstad van Veurne slechts enkele keren per jaar of bijna nooit bezoekt, mag je dadelijk naar **vraag 8a gaan.*

Vraag 7: Waarom kom je naar de binnenstad Veurne?

Je kan meerdere antwoorden aanduiden.

- Ik woon er
- Om te werken
- Om naar school te gaan
- Voor mijn dagelijkse boodschappen
- Om te winkelen (fun shoppen)
- Om te ontspannen (sport, cultuur, bezoek café of restaurant, ...)
- Om familie en/of vrienden te bezoeken
- Om een andere reden, namelijk

Vraag 8: Wat maakt de binnenstad van Veurne voor jou aantrekkelijk om er naartoe te komen ?

Je kan meerdere antwoorden aanduiden.

- Divers aanbod aan winkels
- Goed aanbod aan horeca-zaken
- Nabijheid
- Goede bereikbaarheid te voet of met de fiets
- Goede bereikbaarheid met de auto
- Goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer
- Altijd parkeerruimte ter beschikking
- Goedkoop parkeren
- Veel ontspanningsmogelijkheden
- Gezelligheid van stad met leuke pleinen en parken
- Aangename inrichting van de straten
- Andere reden, namelijk

Vraag 8a: Waarom kom je weinig naar de binnenstad van Veurne?

Deze vraag moet je enkel invullen als je Veurne slechts enkele keren per jaar of bijna nooit bezoekt (zie vraag 6). Je kan meerdere antwoorden aanduiden.

- Onvoldoende aanbod aan winkels
- Onvoldoende aanbod aan horeca-zaken
- Slechte bereikbaarheid te voet of met de fiets
- Slechte bereikbaarheid met de auto
- Slechte bereikbaarheid met het openbaar vervoer
- Weinig parkeerruimte ter beschikking
- Weinig ontspanningsmogelijkheden
- Ongezellige stad
- Onaangename inrichting van de straten
- Ik kan me niet zo goed meer verplaatsen (wegens ziekte, ouderdom, ...)

- Andere reden, namelijk
- Geen specifieke reden

Vraag 9: Hoe verplaats je je meestal als je naar de binnenstad van Veurne gaat?

Gelieve slechts 1 antwoord aan te duiden. Indien je meerdere vervoersmiddelen combineert, bijvoorbeeld trein en fiets, duid dan het vervoermiddel aan waarmee je de grootste afstand aflegt.

- Auto
- Bus
- Fiets / bakfiets / E-bike
- Deelfiets
- Motor / bromfiets
- Te voet
- Op een andere manier, namelijk
- Niet van toepassing

Vraag 10: Over hoeveel wagens beschikt jouw gezin (incl. bedrijfs/salariswagens)?

Gelieve slechts 1 antwoord aan te duiden.

- geen wagen
- 1
- 2
- 3 of meer

Vraag 11: Beschik je over een garage, carport of oprit die als parking voor de wagen(s) gebruikt wordt?

Gelieve slechts 1 antwoord aan te duiden.

- Geen parking
- 1
- 2 of meer

Vraag 12: Wist je dat de stad een (elektrische) deelwagen aanbiedt aan haar inwoners?

- Ja
- Neen

Vraag 13: Ben je van plan om in de toekomst gebruik te maken van deze deelwagen?

Bij het gebruik van de deelwagen van de stad betaal je enkel voor de gereden kilometers (0,35 euro per km) en een gebruiksvergoeding per uur (1 euro per uur).

- Ja, ik maak er nu al gebruik van
- Ja, maar ik heb dit tot op heden nog niet gedaan
- Neen

Vraag 14: Wist je dat de stad deelfietsen aanbiedt aan haar inwoners?

- Ja
- Neen

Vraag 15: Ben je van plan om in de toekomst gebruik te maken van deze deelfietsen?

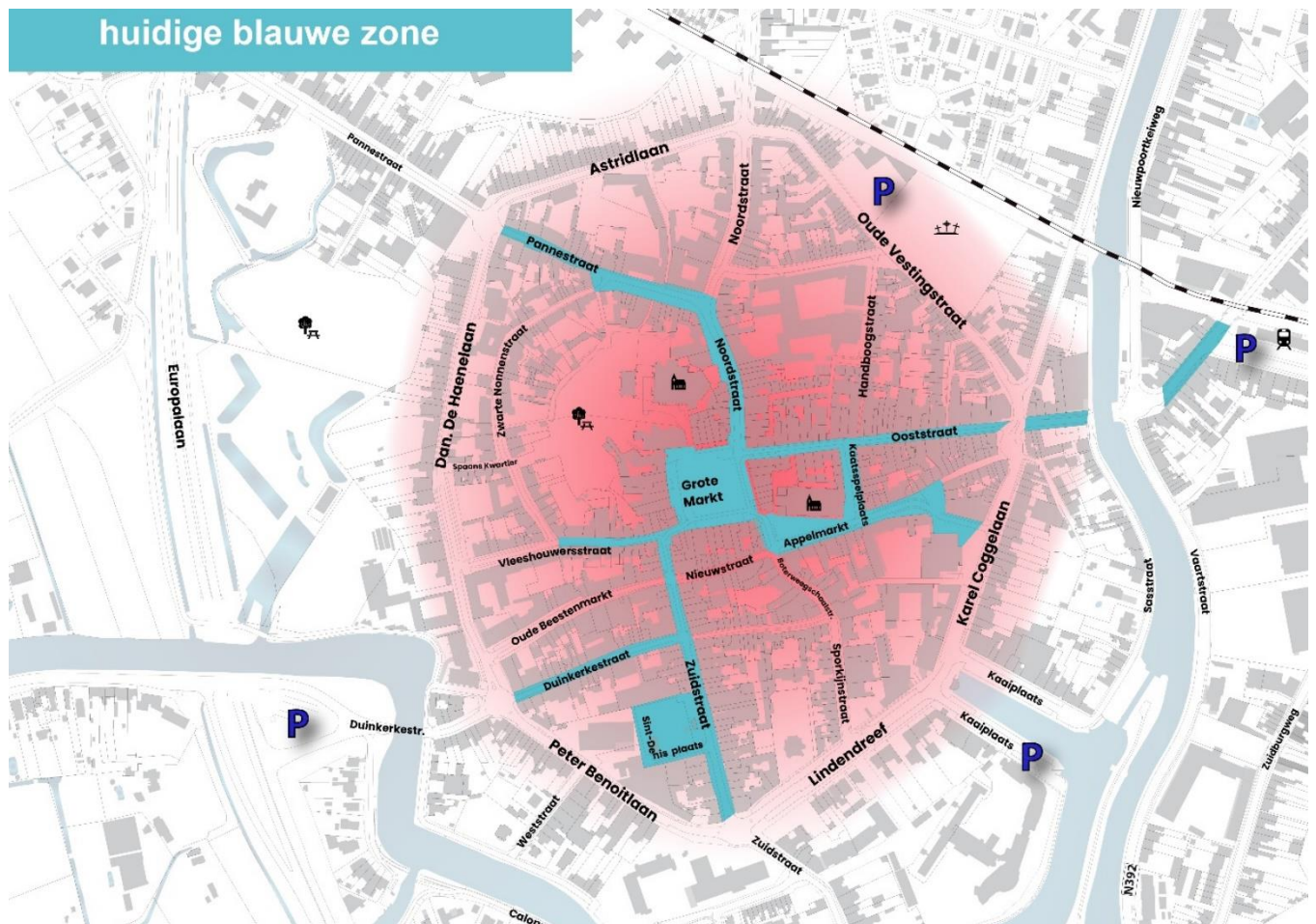
Inwoners en bezoekers kunnen deze deelfietsen gebruiken voor hun verplaatsingen. De fietsen kunnen op verschillende plaatsen opgepikt worden, zoals stations, pleinen, ... Ze kunnen op een andere vaste locatie achter gelaten worden. Samen met de gemeenten De Panne en Koksijde bieden we een 100-tal deelfietsen aan.

- Ja, ik maak er nu al gebruik van
- Ja, maar ik heb dit tot op heden nog niet gedaan
- Neen

Thema PARKEREN

In sommige straten van de binnenstad van Veurne geldt momenteel de **blauwe zoneregeling (zie kaartje)**. In deze straten kan je gedurende beperkte duurtijd parkeren en ben je **verplicht jouw parkeerschijf** te plaatsen. Hierdoor kan je **maximaal 2 uur parkeren** in de blauwe zone. In de **andere straten** kan je **gratis parkeren**.

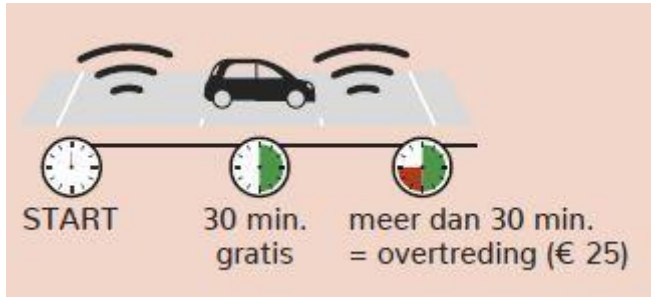
Rond de binnenstad bevinden er zich enkele randparkings waar je gratis en voor langere periode je wagen kan parkeren. De randparkings bevinden zich op wandelafstand van de binnenstad van Veurne.



In de volgende vragen komen enkele begrippen aan bod. We geven eerst wat duiding over enkele begrippen.

Wat is kortparkeren ?

Met 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 9u en 18u (uitgezonderd op zon- en 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.

Wat is bewonersparkeren ?

Bewoners uit een blauwe zone kunnen een digitale parkeervergunning aanvragen voor hun wagen. Deze digitale parkeervergunning wordt gekoppeld aan de nummerplaat van de wagen. Ook voor een bedrijfs- of salarishwagen kan een parkeervergunning aangevraagd worden. De bewoner met een vergunning kan zijn/haar wagen gratis parkeren binnen de blauwe zone. Aan de hand van de nummerplaat, kan de parkeerwachter eenvoudig controleren of iemand een geldige digitale parkeervergunning in de gecontroleerde parkeerzone bezit of niet.

Om het bewonersparkeren nog meer te duiden, geven we je nog enkele cijfers mee. De binnenstad van Veurne telt 588 ingeschreven gezinnen. Elk Veurns gezin beschikt ongeveer over 1 wagen (1,1 wagens per gezin om exact te zijn. De bedrijfswagens worden niet meegenomen in dit cijfer.) Er bevinden zich ongeveer 600 openbare parkeerplaatsen in de binnenstad.

Vraag 16: In welke mate ga je akkoord met volgende stellingen omtrent de huidige parkeersituatie in de binnenstad van Veurne?

Per stelling kan je aangeven of je akkoord gaat of niet. Gelieve slechts 1 antwoord aan te duiden per stelling.

	Helemaal niet akkoord	Eerder niet akkoord	Noch akkoord, noch niet akkoord	Eerder akkoord	Helemaal akkoord	Niet van toepassing
Ik vind gemakkelijk een parkeerplaats in de binnenstad						
Ik parkeer mijn wagen meestal op de randparkings of langsheen de binnenring						
Door de blauwe zone mijd ik sommige straten in de binnenstad om te parkeren						
Binnen de blauwe zone moet ik vaak lang rondrijden vooraleer ik een vrije parkeerplaats vind						
Ik weet niet in welke straten de blauwe zone van toepassing is						
De bestaande blauwe zone is een goede maatregel en mag wat mij betreft behouden blijven						

Vraag 17: Als je de huidige parkeersituatie in de binnenstad van Veurne vandaag een rapportcijfer op 10 moet geven, welke score geef je dan? (1 = ik ben heel ontevreden, 5 = ik ben niet ontevreden maar ook niet tevreden, 10 = ik ben heel tevreden).

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Geen mening/weet niet

Vraag 18: Zou je volgende scenario's rond het parkeren in de binnenstad van Veurne als een verbetering of achteruitgang zien in vergelijking met de huidige situatie?

Per scenario kan je aanduiden of je akkoord gaat of niet. Gelieve slechts 1 antwoord aan te duiden per scenario.

	Grote achteruitgang	Kleine achteruitgang	Geen verbetering, geen achteruitgang	Kleine verbetering	Grote verbetering	Geen mening/ weet niet
De blauwe zone uitbreiden met shop and go parkeerplaatsen (<i>zie hoger voor meer duiding</i>) in de winkelstraten om vlotter een winkel te bezoeken met de auto						
Naast blauwe zone voor de bezoekers, bewonersparkeren (<i>zie hoger voor meer duiding</i>) invoeren						
De blauwe zone wordt uitgebreid naar de ganse binnenstad. Het langparkeren (<i>meer dan 2u parkeren</i>) wordt opgevangen op randparkings en de binnenring rond de binnenstad						
Blauwe zone wordt omgevormd tot een zone voor betalend parkeren met een periode gratis parkeren						
Parkeerplaatsen verminderen ten voordele van meer ruimte voor grote terrassen, pleinen en fietsenstallingen in de binnenstad						
Voorzien van een parkeerroutesysteem zodat randparkings beter worden aangeduid						

Vraag 19: Stel dat bewonersparkeren in de binnenstad wordt ingevoerd, hoeveel bewonerskaarten per gezin vind je dan het meest aanvaardbaar?

- Max. 1 bewonerskaart per gezin
- Max. 2 bewonerskaarten per gezin
- Max. 3 bewonerskaarten per gezin
- Meer dan 3 bewonerskaarten per gezin
- Geen mening

Vraag 20: Stel dat bewonersparkeren in de binnenstad wordt ingevoerd, moeten de bewonerskaarten dan gratis of betalend zijn?

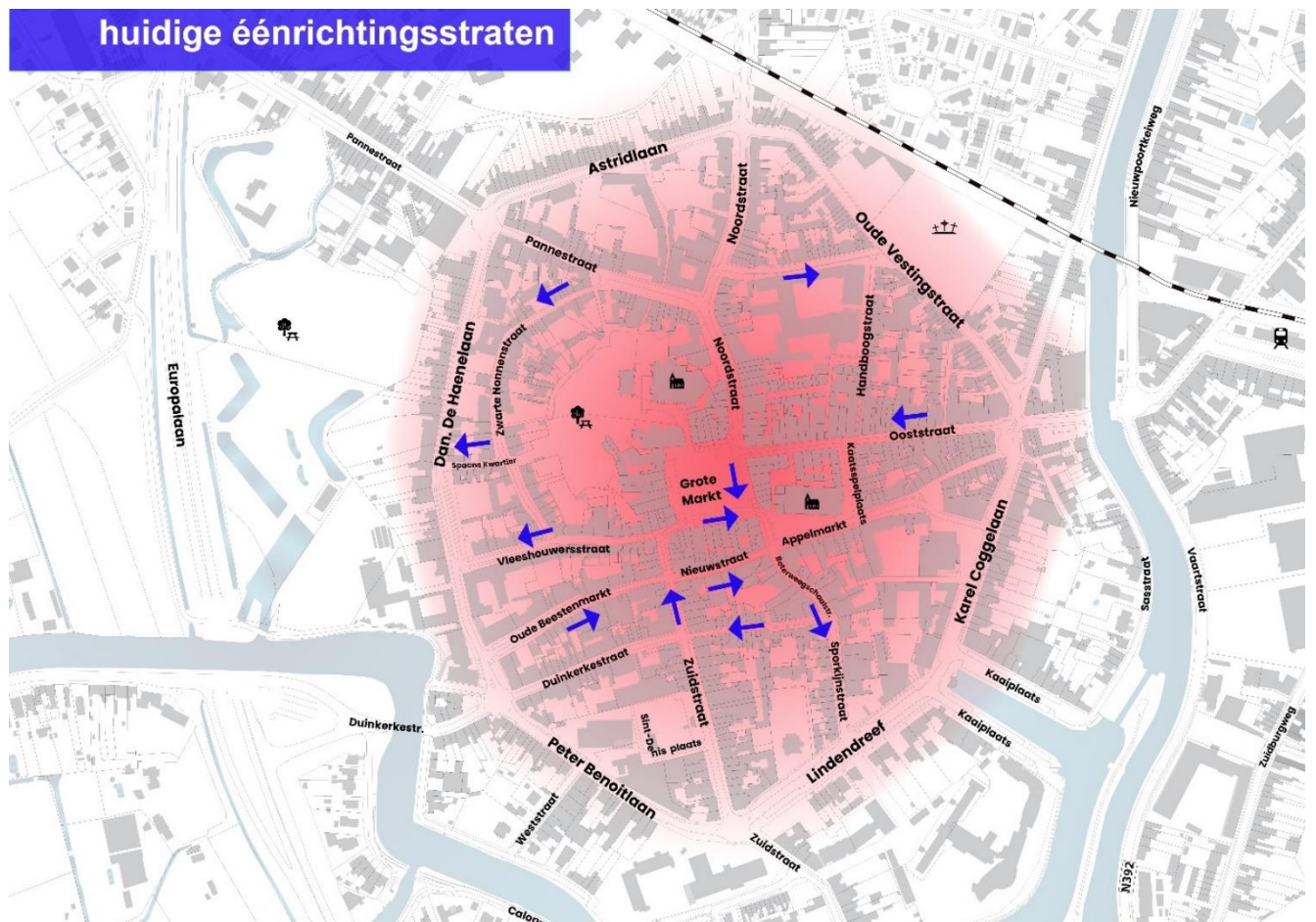
- 1 gratis en eventueel de overige betalend
- Allemaal gratis
- Allemaal betalend
- Geen mening

Vraag 21: Stel dat betalend parkeren voor bezoekers van de binnenstad wordt ingevoerd, hoeveel minuten gratis parkeren vind je dan het meest aanvaardbaar?

- 0 min
- 30 min
- 60 min
- 90 min
- 120 min
- > 120 min
- Geen mening

Thema CIRCULATIE

De straten in de binnenstad van Veurne zijn vaak smal. In sommige straten werd om die reden éénrichtingsverkeer ingevoerd. In andere straten werd éénrichtingsverkeer ingevoerd om de straat autolouwer te maken en meer ruimte te geven aan de zachte weggebruiker.



Vraag 22: In welke mate ga je akkoord met volgende stellingen omtrent de *bestaande circulatie voor de auto* in de binnenstad van Veurne?

Per stelling kan je aanduiden of je akkoord gaat of niet. Gelieve slechts 1 antwoord aan te duiden per stelling.

	Helemaal niet akkoord	Eerder niet akkoord	Noch akkoord, noch niet akkoord	Eerder akkoord	Helemaal akkoord	Niet van toepassing
Ik kan vlot en makkelijk de binnenstad doorkruisen met de wagen						
Ik mijd de binnenstad met de wagen omdat ik er mijn weg niet vind						
Ik mijd de binnenstad met de wagen op bepaalde momenten wegens te druk						
Ik neem de fiets in plaats van de auto op drukke momenten om in de binnenstad te geraken						
De bestaande verkeerscirculatie is goed en mag wat mij betreft behouden blijven						

Vraag 23: Als je de *bestaande circulatie* in de binnenstad van Veurne vandaag een rapportcijfer op 10 moet geven, welke score geef je dan? (1 = ik ben heel ontevreden, 5 = ik ben niet ontevreden maar ook niet tevreden, 10 = ik ben heel tevreden).

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Geen mening/weet niet

Vraag 24: Zou je volgende scenario's rond de circulatie in de binnenstad van Veurne als een verbetering of achteruitgang zien in vergelijking met de huidige situatie?

Per scenario kan je aanduiden of je akkoord gaat of niet. Gelieve slechts 1 antwoord aan te duiden per scenario.

	Grote achteruitgang	Kleine achteruitgang	Geen verbetering, geen achteruitgang	Kleine verbetering	Grote verbetering	Geen mening/ weet niet
Aanpassingen aan Zevensterplein en rotonde Nieuwpoortbrug ten voordele van voetgangers en fietsers						
Aanpassingen aan de circulatie in de binnenstad om een autoluwere binnenstad te creëren						
Eénrichtingsverkeer op binnenring invoeren (<i>K. Coggelaan, Lindendreef, P. Benoitlaan, D. Dehaenelaan, Astridlaan, Oude Vestingsstraat</i>) om meer ruimte te geven aan de fiets						
Verkeersstromen naar de binnenstad sturen via Vaartstraat en Europalaan om de binnenstad autoluwer te maken						

Thema FIETSBELEID

De fiets is reeds een veel gebruikt vervoersmiddel voor de Veurnaar. Niet alleen tijdens het weekend maar ook voor het werk en school wordt de fiets regelmatig gebruikt. Uit gegevens van de Stadsmonitor van 2020 blijkt dat reeds 24% van de Veurnaars het grootste deel van de afstand naar werk of school aflegt met de fiets. Momenteel zijn de 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.

Het stadsbestuur maakt ook al langer werk van goede fietsvoorzieningen. Er wordt geïnvesteerd in fietsinfrastructuur op de belangrijke fietsroutes en de stad besteedt veel aandacht aan fietscomfort (fietsenstallingen, fietspompen, deelfietsen, ...).



In de volgende vragen komen enkele begrippen aan bod. We geven eerst wat duiding over deze begrippen.

Wat is een fietsstraat ?



Een fietsstraat houdt in dat auto's in de straat mogen rijden, maar te gast zijn en de fietsers niet mogen inhalen.

Fietsers mogen een grotere ruimte van de straat innemen. Het instellen van een fietsstraat gaat samen met een maximaal snelheidsregime van 30 km/u.

Wat zijn fietsvoorzieningen ?

Onder fietsvoorzieningen worden alle maatregelen ten voordele van de fietsers verstaan. Het gaat zowel over fietsinfrastructuur, fietspaden als fietsenstallingen en fietspompen.

Vraag 25: In welke mate ga je akkoord met volgende stellingen omtrent *het fietsen en bestaande fietsvoorzieningen* in de binnenstad van Veurne?

Per stelling kan je aanduiden of je akkoord gaat of niet. Gelieve slechts 1 antwoord aan te duiden per stelling.

	Helemaal niet akkoord	Eerder niet akkoord	Noch akkoord, noch niet akkoord	Eerder akkoord	Helemaal akkoord	Niet van toepassing
Veurne is een fietsvriendelijke stad. Ik rijd makkelijk met de fiets rond in de binnenstad						
Ik mijd sommige straten uit de binnenstad met de fiets wegens te druk of te smal						
Ik mijd de binnenring van Veurne met de fiets wegens te druk of te gevaarlijk						
Ik vind makkelijk een fietsstalling terug om mijn fiets veilig achter te laten						
Ik kom (bijna) nooit met de fiets in de binnenstad						
De bestaande fietsvoorzieningen in de binnenstad van Veurne zijn voldoende uitgebreid.						

Vraag 26: Als je het *bestaande fietsbeleid* voor de binnenstad van Veurne vandaag een rapportcijfer op 10 moet geven, welke score geef je dan? (1 = ik ben heel ontevreden, 5 = ik ben niet ontevreden maar ook niet tevreden, 10 = ik ben heel tevreden).

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Geen mening/weet niet

Vraag 27: Zou je volgende scenario's rond fietsen in de binnenstad van Veurne als een verbetering of achteruitgang zien in vergelijking met de huidige situatie?

Per scenario kan je aanduiden of je akkoord gaat of niet. Gelieve slechts 1 antwoord aan te duiden per scenario.

	Grote achteruitgang	Kleine achteruitgang	Geen verbetering, geen achteruitgang	Kleine verbetering	Grote verbetering	Geen mening/weet niet
Investeren in goede fietsinfrastructuur (fietspaden, ontbrekende schakels, ...) richting de binnenstad						
Investeren in meer fietscomfort (fietsenstallingen, -pompen, ...) in de binnenstad						
Meer fietsstraten in de binnenstad om de binnenstad autoluwer te maken						
Investeren in meer deelfietsen						

Vraag 28: Waar vind je dat het stadsbestuur het meest moet op inzetten?

- De meeste aandacht moet besteed worden aan **voetgangersvoorzieningen**: brede en obstakelvrije voetpaden, zichtbare zebrapaden, ruime voetgangerszone, ruime pleinen, openbaar groen, straatmeubilair ;
- De meest aandacht moet besteed worden aan de **fietsvoorzieningen**: fietsenstallingen, fietscomfort, goede fietsinfrastructuur, fietsvriendelijke straten, veilige kruispunten;
- De meest aandacht moet besteed worden aan **autovoorzieningen**: voldoende randparkings, parkeren in de binnenstad, goed bereikbare binnenstad met de wagen, goed uitgeruste wegen;
- Geen specifieke voorkeur

Vraag 29: Heb je nog opmerkingen/suggesties omtrent mobiliteit in Veurne, dan kun je deze hier noteren?

Bedankt voor je tijd en medewerking !

Colofon

Deze analyse werd opgemaakt op vraag van de WWI in opdracht van de Deputatie van de provincieraad van West-Vlaanderen.

Carl Decaluwé (Gouverneur)

Bart Naeyaert, Jean de Bethune, Sabien Lahaye-Battheu, Jurgen Vanlerberghe (gedeputeerden)

Geert Anthierens (provinciegriffier)

Redactie:

Tanja Termote

Hilde Coudenys

Verantwoordelijke uitgever: Ann Tavernier

Voor meer informatie: <https://www.west-vlaanderen.be/dataanalyse>

data.analyse@west-vlaanderen.be