

Bereikbaarheidsplan stadscentrum Tienen

Resultaten online bevraging
13/10/2021 - 17/11/2021

Inhoud

1. ●  Deelnemers en hun profiel
2. ●  Te voet
3. ●  Met de fiets, step...
4. ●  Openbaar vervoer
5. ●  Gemotoriseerd vervoer
6. ●  Hoe gaan we verder?

- a.  Verplaatsingen
m.b.t. (frequentie) gebruik
- b.  Stellingen
m.b.t. algemene perceptie
- c.  Wat denk jij?
m.b.t. beleving en ruimtelijke aantrekkelijkheid
interactieve kaarten
drie pijlers bereikbaarheidsplan

Duiding, leeswijzer

- **1928 mensen** hebben deelgenomen aan de online bevraging. Er is een massa aan informatie.
- De bevraging bestond uit vier grote thema's: Te voet, Met de fiets, step..., Openbaar vervoer en Gemotoriseerd vervoer. Elk thema had een eigen pagina met vragen over verplaatsingen die je met dat vervoersmiddel doet. De deelnemers konden kiezen voor welke thema's ze detailvragen wilden invullen. We kregen heel wat antwoorden:
 - Ongeveer **96.000 antwoorden op keuzevragen** - De resultaten in de grafieken;
 - **2170 punten op een kaart** - In detail te zien op de online kaarten;
 - **7987 tekstantwoorden** - We hebben ze allemaal gelezen, getagd en samengevat met kernwoorden en typische quotes.
- De **grote conclusies komen vooral uit de kwantitatieve antwoorden**, daar hebben we de meeste antwoorden.
- De tekstantwoorden nemen in dit detailrapport veel plaats in, maar moeten goed geduid worden. Ze zijn interessant en belangrijk voor duiding en nuance, maar mogen niet 'misbruikt' worden om algemene conclusies te trekken als men vaak hetzelfde leest. Het gaat in aantal om een minderheid van antwoorden: voor elk tekstantwoord kregen we tien keuzeantwoorden.

Focusgebieden

1.  Poorten

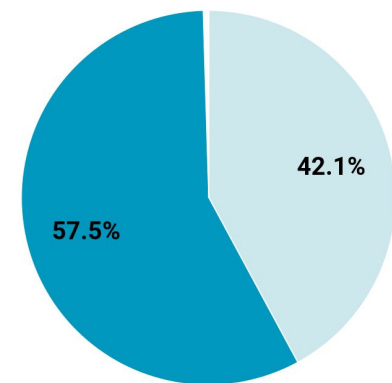
2.  Scholen

3.  Parkeren

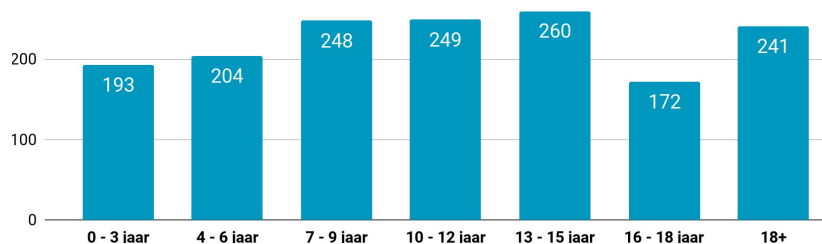
Kleurcode om resultaten en bevindingen, die significant zijn voor een focusgebied, aan te duiden.

Deelnemers en hun profiel

- **1928 mensen** hebben deelgenomen aan de online bevraging. Iets meer vrouwen (1108 deelnemers) dan mannen (811 deelnemers) namen deel.
- De helft **spreekt als ouder**: 49% is samenwonend of getrouwd met kind(eren). De leeftijdscategorieën van de kinderen zijn heel gespreid. Bij sommige ouders zijn de kinderen al het huis uit of ze zijn ondertussen grootouders.
- Ook heel wat deelnemers (kinderen, jongeren...) geven aan bij hun ouder(s) te wonen, al dan niet met (een) broer(s) en/of zus(sen). Ook samengestelde gezinnen en cohousing komen als antwoord aan bod.

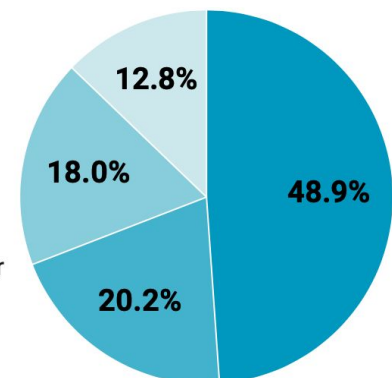


Man vrouw X
Grafiek 1: Ik ben...



Grafiek 2: 939 ouders duiden de leeftijdscategorieën van hun kind(eren) aan.

- Samenwonend of getrouwd met kind(eren)
- Samenwonend of getrouwd zonder kind(eren)
- Alleenstaand
- Andere



Grafiek 3: Wat is je familiale toestand?



Deelnemers



Te voet



Met de fiets, step...



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



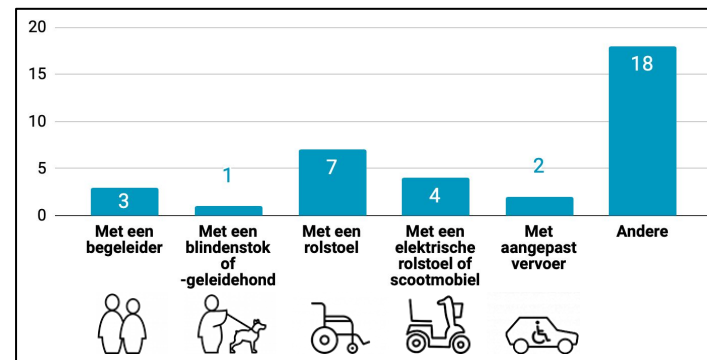
Hoe gaan we verder?

Createlli

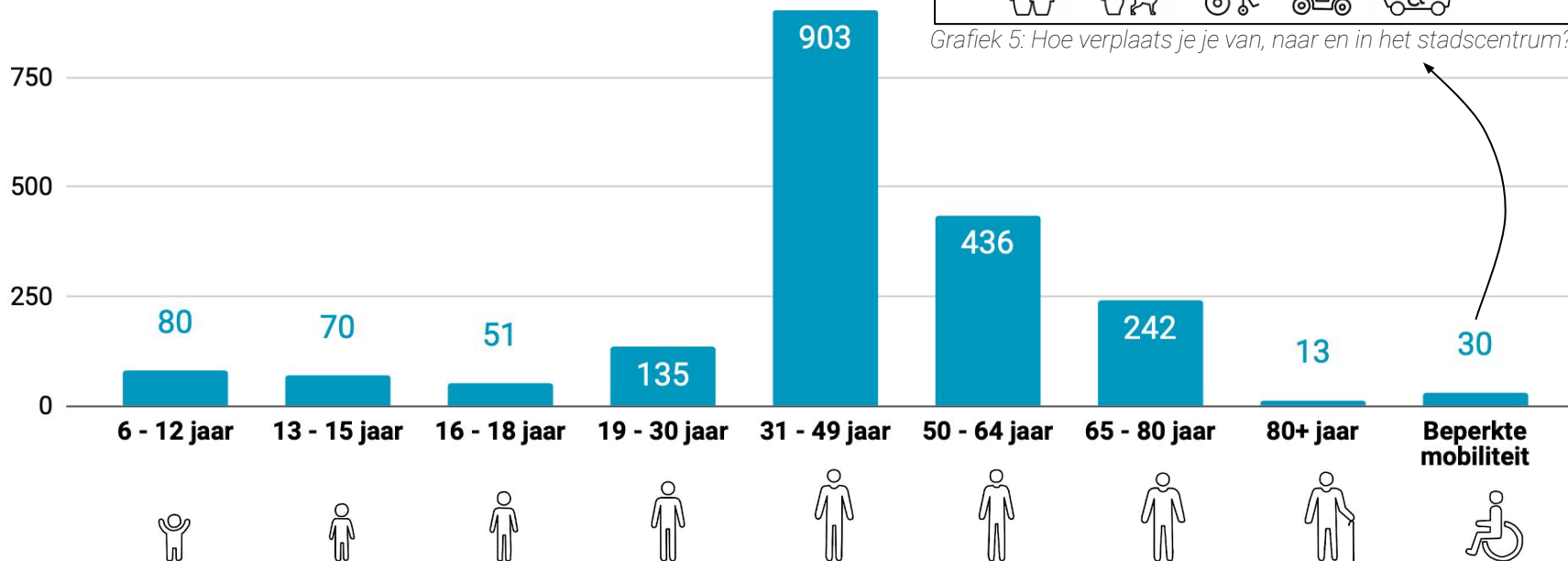
ARCADIS

Deelnemers en hun profiel

- Opvallend is de sterke vertegenwoordiging van **dertigers en veertigers**, wat in lijn ligt met het hoog aantal deelnames van ouders.
- Dankzij de actieve medewerking van primaire en secundaire scholen namen ongeveer **200 kinderen en jongeren** deel. Ook de spreiding van de leeftijdscategorieën is indrukwekkend.
- Deelnemers met een beperkte mobiliteit vragen naar een parkeerkaart voor mindervaliden en benadrukken het belang van beschikbare parkeerplaatsen dicht bij hun bestemming.



Grafiek 5: Hoe verplaats je je van, naar en in het stadscentrum?



Grafiek 4: Vertegenwoordiging van de doelgroepen.



Deelnemers



Te voet



Met de fiets, step...



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?

Createlli

ARCADIS

Deelnemers en hun profiel

- Het merendeel neemt deel als **inwoner van Tienen** (1424 deelnemers), gevolgd door:
 - 13% inwoner van een andere gemeente of stad;
 - 5% als medewerker van een school (117 deelnemers);
 - 5% als medewerker van een vereniging of organisatie (107 deelnemers):
Toegankelijk Tienen, Alexianen Zorggroep, ouderraad, jeugdbeweging, sportvereniging, fietsersbond, S-Plus, Ooievaarsnest, Netwerk Cultuur Tienen, Opgewektienen, Riso, UNIZO...;
 - 2% als medewerker van de gemeente of overheid (52 deelnemers):
Sector stadsontwikkeling, sector leven & welzijn, veiligheidsdiensten, OCMW Tienen, personeel en poetsdienst...
 - Ook heel wat leerlingen nemen deel, zowel van de primaire of secundaire school als de muziekschool, tekenacademie...



Woordenwolk 1: Wat is de (andere) gemeente of stad waar je woont?



Deelnemers



Te voet



Met de fiets, step...



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



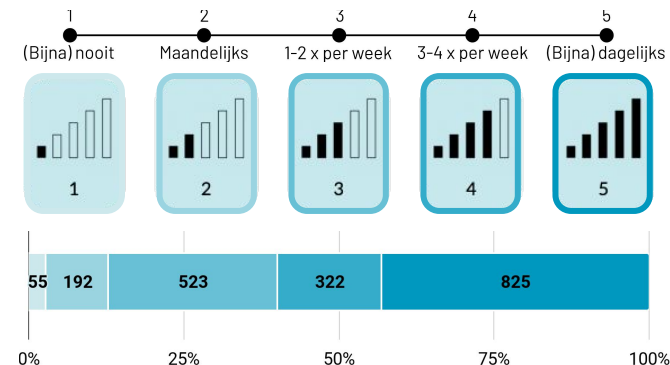
Hoe gaan we verder?

 Createlli

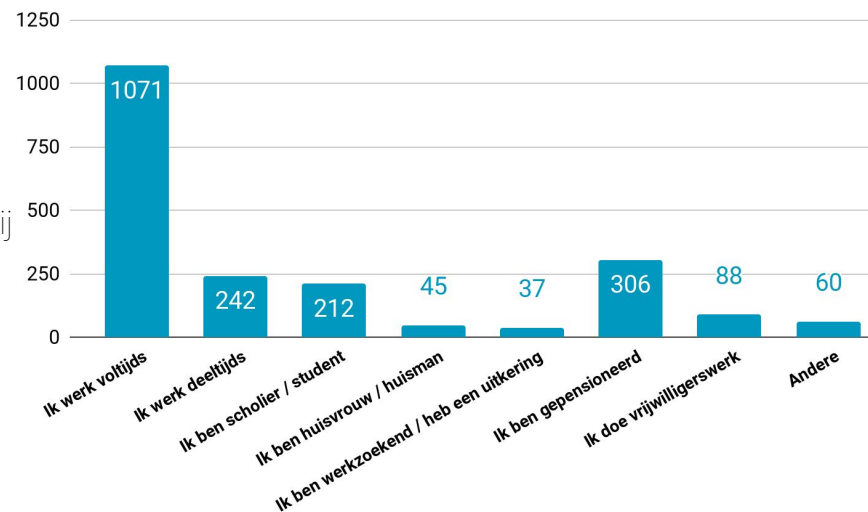
 ARCADIS

Deelnemers en hun profiel

- 43% komt dagelijks in het stadscentrum (825 deelnemers) van Tienen en 37% wekelijks (845 deelnemers).
- In welk gezelschap de deelnemers in het stadscentrum van Tienen vertoeven is heel wisselend:
 - 59% met partner;
 - 56% met vrienden;
 - 50% alleen;
 - 49% met kinderen en 5% met kleinkinderen;
 - 26% met ouders en 5% met grootouders;
 - Andere familieleden is ook een veel voorkomend antwoord, denk hierbij aan zus(sen), broer(s), neef(/neven), nicht(en), schoonfamilie...;
 - Anderen geven aan werkgerelateerd in het stadscentrum te komen, namelijk met collega's, leerlingen of klasgenoten, cliënten...
- 63% **werkt** vol- (1071 deelnemers) of deeltijds (242 deelnemers), soms als zelfstandige (in bijberoep), bv. een vrij beroep.
- 15% is **gepensioneerd** (306 deelnemers). Sommigen geven aan in rust, maar nog niet met pensioen te zijn.
- 10% is scholier / student (212 deelnemers), waarvan sommigen als jobstudent werken.



Grafiek 6: Hoe vaak kom je in het stadscentrum van Tienen?



Grafiek 7: Wat doe je in het leven?



Deelnemers



Te voet



Met de fiets, step...



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd vervoer

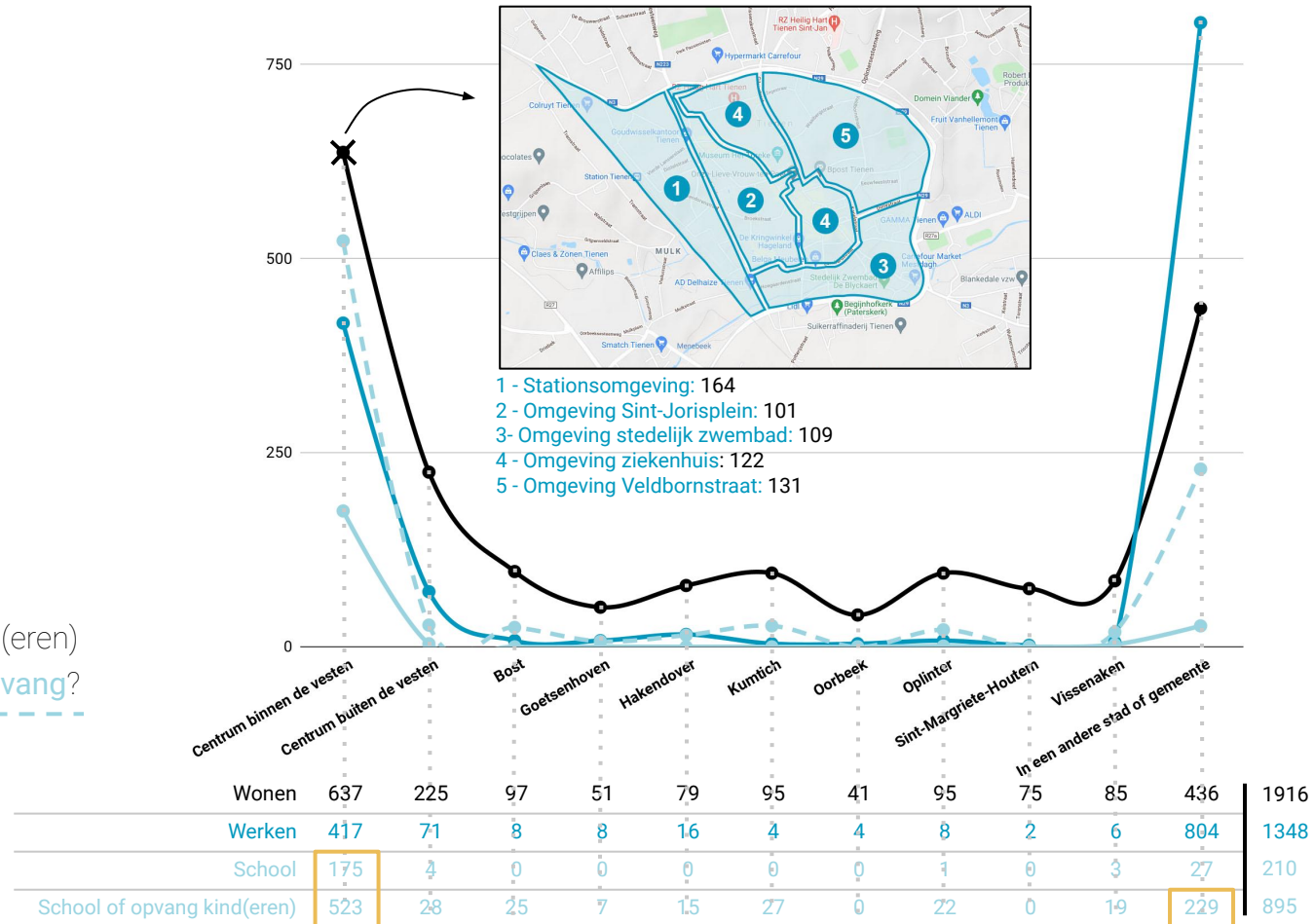


Hoe gaan we verder?

Createlli

ARCADIS

Deelnemers en hun profiel



Grafiek 8: De bestemmingen van de deelnemers i.v.m. wonen, werken en school.



Deelnemers



Te voet



Met de fiets, step...



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd vervoer



Hoe gaan we verder?

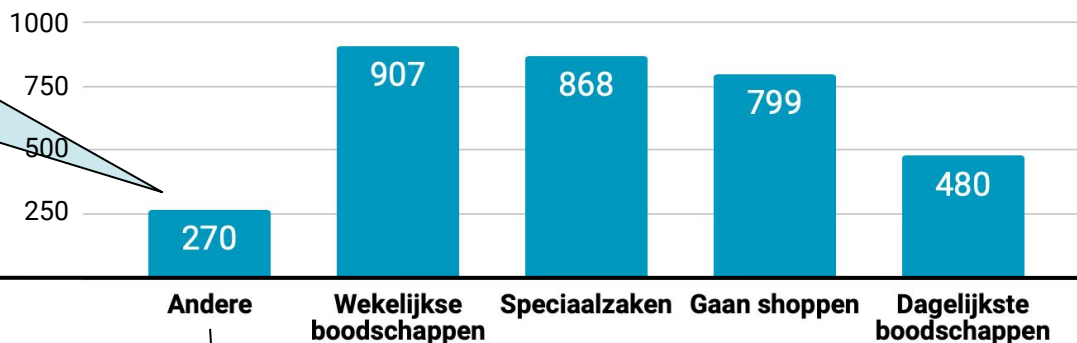
Createlli

ARCADIS

Deelnemers en hun profiel

- o Apotheek of medische afspraak;
- o Afspraak bij kapper, schoonheidssalon...;
- o Stadsdiensten, mutualiteit;
- o Bank, postkantoor, krantenwinkel;
- o Maandelijks boodschappen;
- o Korte winkelbezoeken: Kruidvat, Hema...;
- o Takeaway.

Voor welke **boodschappen** ga je in het stadscentrum?



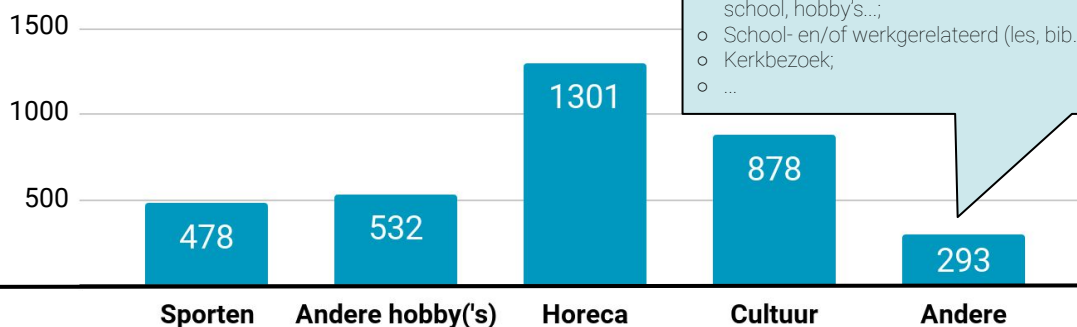
Grafiek 9: Winkelen in het stadscentrum.

“Ik kom enkel in de stad wanneer ik er moet zijn, anders niet. Gebrek aan parkeerplaatsen.”

“Ik zou wel naar het theater willen, maar er is geen openbaar vervoer.”

- o Voorbeelden van sporten, hobby's, horeca en cultuur, meestal **een mix**;
- o Winkelen;
- o Spelen, wandelen, fietsen, (natuur)beleving;
- o Afspreken met of op bezoek bij familie en/of vrienden;
- o Als er iets te doen is, bv. markt, kermis...;
- o Wegbrengen en ophalen van kind(eren) i.v.m. school, hobby's...;
- o School- en/of werkgerelateerd (les, bib...);
- o Kerkbezoek;
- o ...

Voor welk soort **recreatie** kom je in het stadscentrum?



Grafiek 10: Recreatie in het stadscentrum.



Deelnemers



Te voet



Met de fiets, step...



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd vervoer

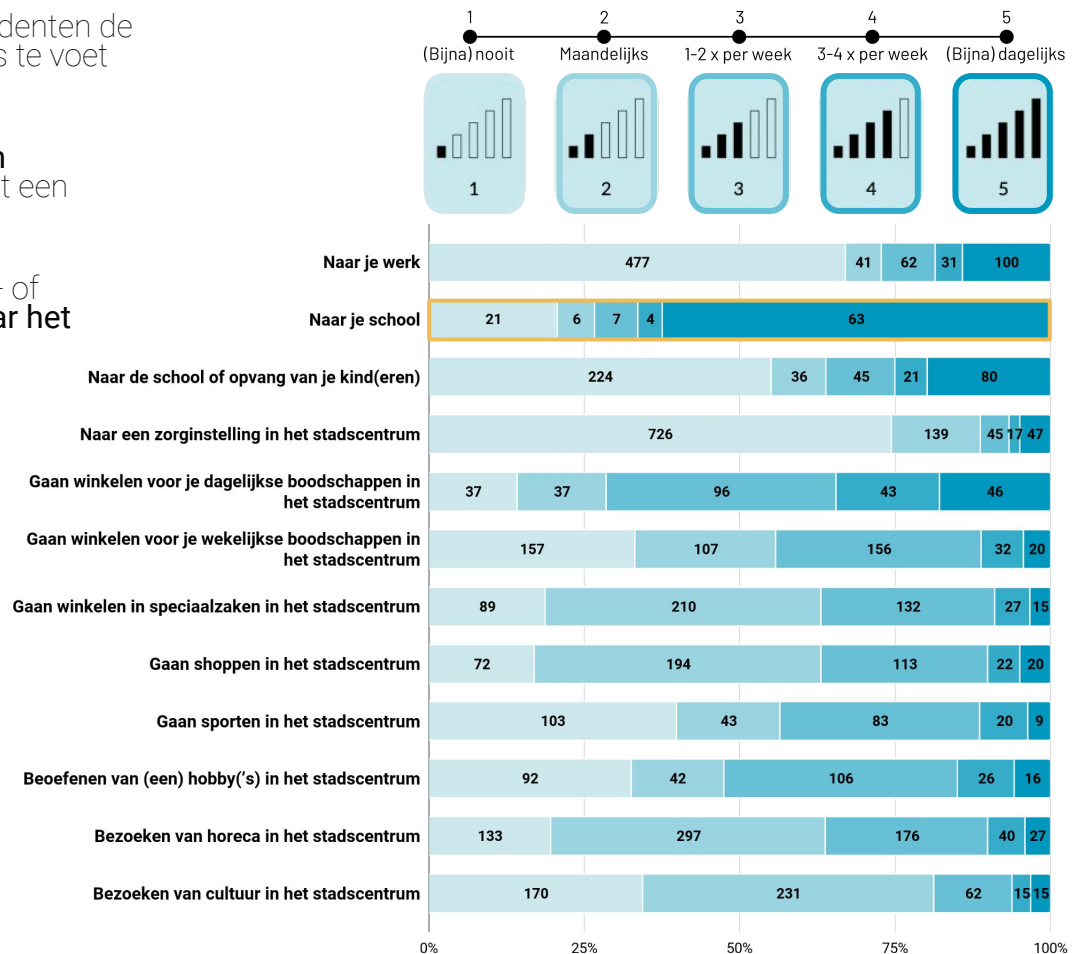


Hoe gaan we verder?

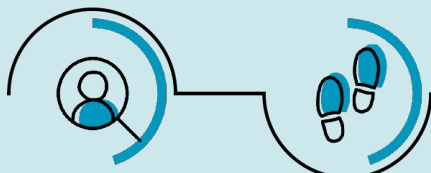
Createlli

ARCADIS

- Opvallend is dat 73% van de scholieren en studenten de verplaatsing **naar school** wekelijks of dagelijks te voet doet.
- $\frac{3}{4}$ verplaatst zich (bijna) nooit te voet **naar een zorginstelling in het stadscentrum** en verkiest een ander vervoersmiddel.
- Ook het merendeel van de deelnemers die vol- of deeltijds werken, gaan (bijna) nooit te voet **naar het werk** (67%).



Grafiek 11: Hoe vaak doe je de volgende verplaatsingen (gedeeltelijk) te voet?



Deelnemers

Te voet



Met de fiets, step...



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd vervoer



Hoe gaan we verder?

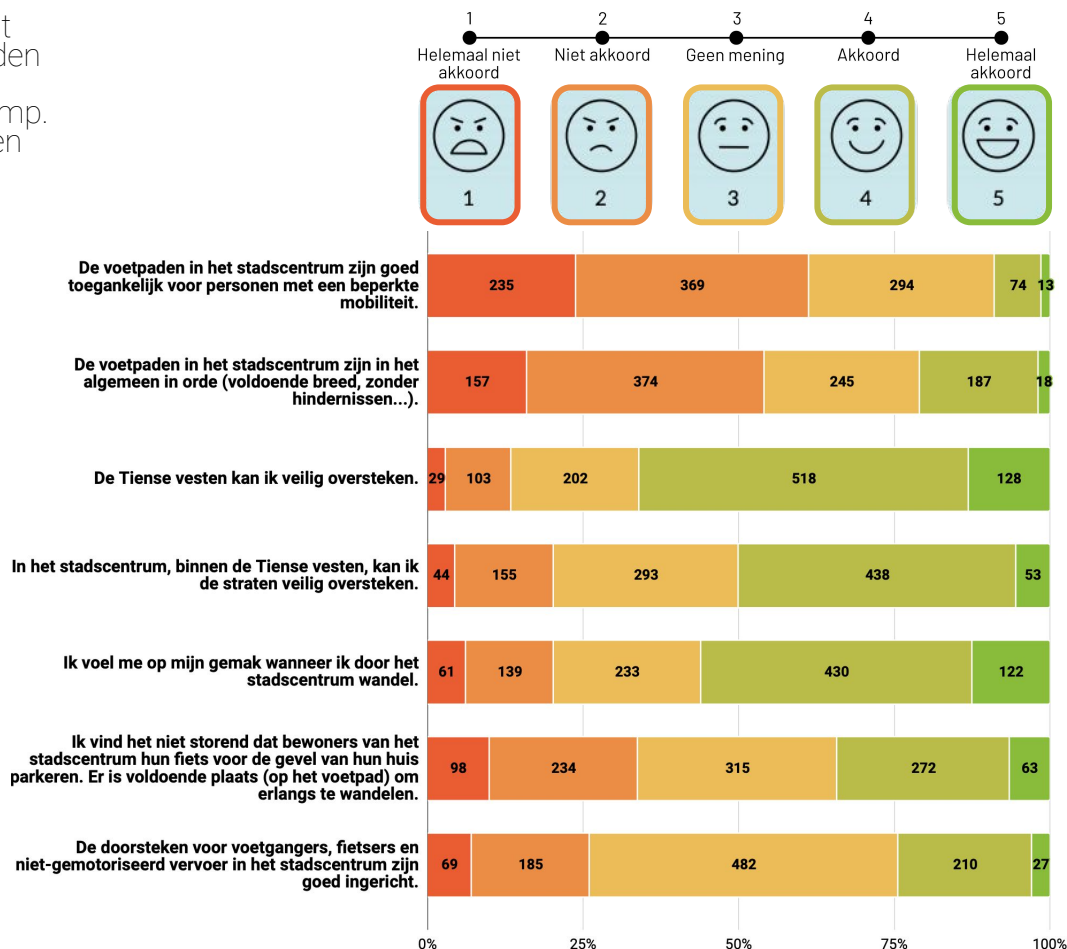


- De grootste bezorgdheid van de deelnemers gaat om de **staat van de voetpaden** (61%). Deze zouden soms onverwacht eindigen, ongelijk liggen en te smal zijn. Dit is vooral voor mindervaliden een ramp. Er is veel vraag naar openbare fietsenstallingen en heraanlegging (72%).
- Men voelt zich steeds onveiliger door de **verkeersovertredingen** in het stadscentrum, bijvoorbeeld:
 - Snelheidsovertredingen;
 - Parkeren (van fietsen) op de voetpaden;
 - Automobilisten die niet stoppen bij een zebepad (39%);
 - Kruispunten waarbij het groen licht maar van korte duur is of waarbij auto's en voetgangers moeten kruisen, verhogen deze angst.

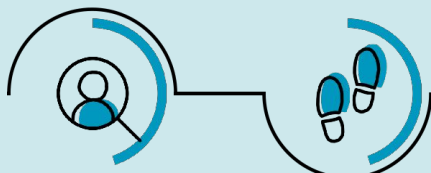
“

Voetpaden hebben vaak uitstekende stenen en zijn te smal. Er parkeren regelmatig auto's en bestelwagens op de voetpaden, sommigen gebruiken ze zelfs als rijvak. Ze houden zich niet aan aangegeven snelheid. Er is op sommige plaatsen zoveel verkeer dat je je niet meer veilig voelt om over te steken.

”



Grafiek 12: Ongeveer **977 deelnemers** reageerden op enkele stellingen i.v.m. de algemene perceptie van verplaatsingen te voet.



Deelnemers



Te voet



Met de fiets, step...



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd vervoer



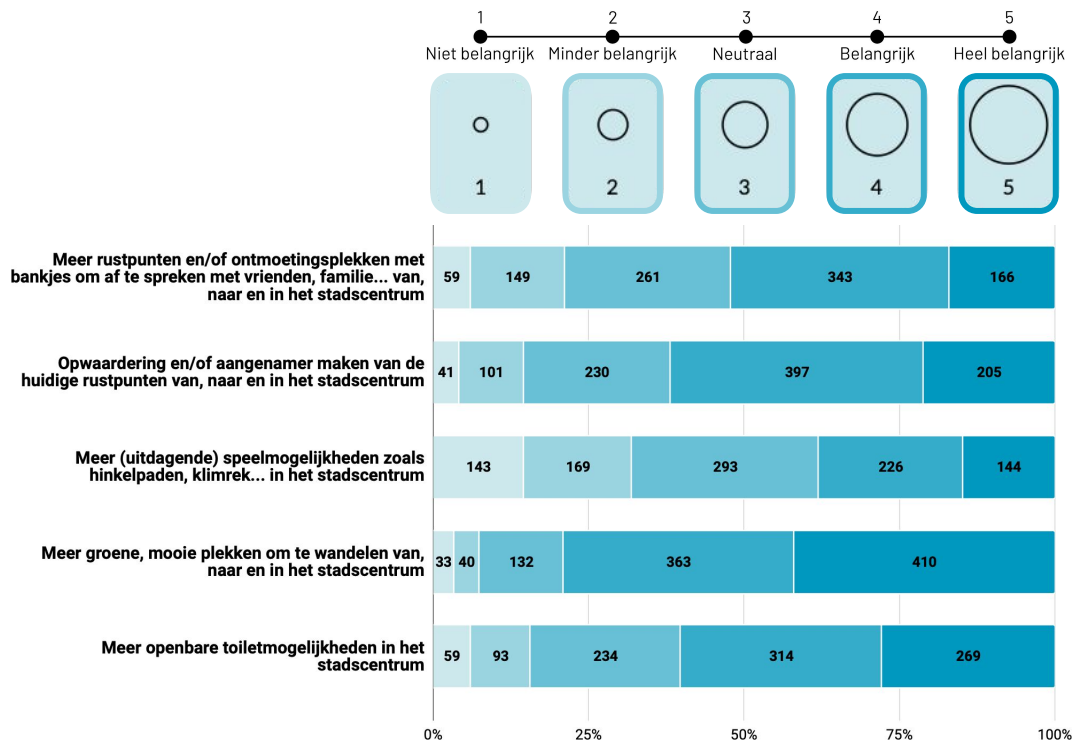
Hoe gaan we verder?

Createlli

ARCADIS

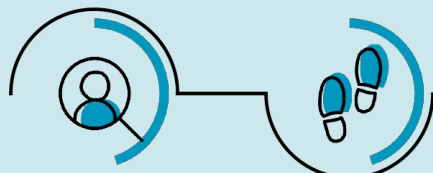
- Er wordt bijna unaniem gevraagd naar **meer groen in stadscentrum** met (overdekte) zitplaatsen (86%). Dit gaat dan wel gepaard met **onderhoud** hiervan.
Daarnaast verlangen de bewoners naar meer **openbare toiletten** en **vuilnisbakken** (30%). De netheid van het stadscentrum staat ook hierin steeds centraal.

- Veel mensen hebben nood aan **voorzieningen voor kinderen en jongeren** (29%). Speeltuinen en sportvelden binnen het stadscentrum zorgen voor meer veiligheid en minder overlast.
Veiligheid is voor heel wat mensen nog een bezorgdheid. Zowel in het verkeer, als voor mindervaliden. Een (deels) autovrij of autoluw stadscentrum en meer toezicht op overtredingen is een droom voor velen.



Grafiek 13: Ongeveer 973 deelnemers beoordelen enkele onderwerpen i.v.m. de beleving van wandelen.

“Durf ambitieus te zijn als stad en maak wegen of straten autovrij. Op die manier creëer je grotere voetgangerszones, rustpunten, ontmoetingsplekken en groen. Veel vliegen in 1 klap.”



Deelnemers

Te voet



Met de fiets, step...



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd vervoer



Hoe gaan we verder?

Createlli

ARCADIS



- De deelnemers kregen de kans om op elke themapagina aandachtspunten aan de duiden op een interactieve kaart. In totaal werden **794 knelpunten voor voetgangers** aangeduid, volgens de legend:



- Voornamelijk de onderwerpen 'Onveilig' en 'Geen (kwalitatieve) voetpaden' werden vaak gekozen.
- De kaart tonen 313 punten i.v.m. **onveiligheid** (boven). Er zijn enkele clusters:
 - Aan het vijfarmenkruispunt (Leuvensestraat - Astridvest - ...) meldt men een onoverzichtelijke situatie en voorrangsregeling.
 - Aan de kruispunten aan de Diestse- en Oplintersepoort blijft het niet lang genoeg groen voor voetgangers om over te steken en blijven wagens doorrijden als het voor de voetgangers groen wordt.
 - In de schoolomgeving zorgen de vele kinderen en auto's voor druk verkeer. Bovendien rijden de auto's vaak te snel.
 - In het algemeen kent het stadscentrum veel druk en snel verkeer in de smalle straten, voornamelijk tijdens de spits- en schooluren.



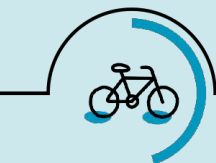
Kaart 1: De deelnemers gaven 313 onveilige punten.



Deelnemers



Te voet



Met de fiets, step...



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd vervoer



Hoe gaan we verder?



- De kaart toont 331 220 punten i.v.m. **geen kwalitatieve voetpaden** (onder). De clusters zijn gelijkaardig: Waalbergstraat, Academiestraat, Oolevaarstraat, Geensstraat, Peperstraat en Wolmarkt, Bostsestraat, Kattenstraat, Beauduinstraat, Astridvest...
- In de algemene vragen over veiligheid voor voetgangers duiken dezelfde opmerkingen op, namelijk dat de straten en voetpaden in het stadscentrum te smal zijn en dat er te snel wordt gereden.
- Alle details van de knelpunten voor voetgangers, zoals het onderwerp en de teksbijdragen, kan je op de [interactieve kaart](#) bekijken.



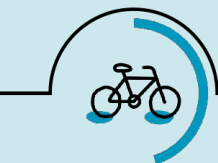
Kaart 2: De deelnemers gaven 331 punten met geen kwalitatieve voetpaden.



Deelnemers



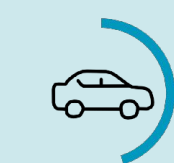
Te voet



Met de fiets, step...



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?

 Createlli

 ARCADIS



De antwoorden die regelmatig aan bod komen, in volgorde van frequentie:

- De deelnemers zijn tevreden over de herinrichting van **Vesten**. Ze zijn **veiliger** geworden voor zwakke weggebruikers, voornamelijk door de scheiding van het gemotoriseerd vervoer.
- De verbreding van de voetpaden, de verlichting en de leesbaarheid maken de **Vesten aangenaam** om er te wandelen.
- Binnen het stadscentrum zijn de mensen tevreden over de **autoluwe zone**. Dat je moeilijker met de wagen in het stadscentrum geraakt, is over het algemeen geen probleem.
- In het bijzonder de Grote Markt wordt geprezen als een geslaagde herinrichting. Er wordt aanbevolen dit door te trekken naar de stationsomgeving.
- De zone 30 wordt ook warm onthaald. Sommigen pleiten zelfs voor een zone 20.



De antwoorden die regelmatig aan bod komen, in volgorde van frequentie:

- **Niet** alle voetpaden zijn even **kwalitatief**. Sommigen zijn onvoldoende onderhouden en anderen zijn te smal.
- Er wordt nog veel **te snel gereden**, wat de veiligheid in het gedrang brengt.
- In het bijzonder op plekken waar er **geen scheiding** is van zwakke weggebruikers en gemotoriseerd vervoer, levert dit onveilige situaties op.
- De deelnemers willen geen **drukke straten** met veel autoverkeer. Er wordt gevraagd om het stadscentrum meer autovrij te maken.
- De drukte aan de **scholen** zorgt voor conflict- en gevaarlijke situaties. Dit komt omdat er onvoldoende ruimte is voor zwakke weggebruikers die door autobestuurders worden genegeerd.
- Er worden opmerkingen gemaakt over een gevoel van onveiligheid. Dit wordt soms veroorzaakt door groepjes mensen, hangjongeren, weinig verlichting of een combinatie hiervan.

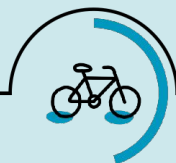
Tabel 1: Wat vind je (niet) leuk als je van, naar of in het stadscentrum van Tienen wandelt? Denk hierbij aan VEILIGHEID.



Deelnemers



Te voet



Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd vervoer



Hoe gaan we verder?



“ De Vesten zijn prachtig (voor zwakke weggebruikers). Veel straten hebben degelijke voetpaden. ”

“ Goede zebrapaden, brede voetpaden zodat je gezellig met 2 naast elkaar kan lopen en kan praten terwijl je wandelt. ”

“ Oversteekmogelijkheden langs de vernieuwde Vesten, ook al zijn er eigenlijk te weinig, maar ik begrijp dat het een moeilijk evenwicht is tussen doorstroming en kruisen van de Vesten. ”

“ Herinrichting van de Vesten is heel positief geweest. ”

“ De nieuw aangelegde grote markt is een heerlijkheid om met kleine kindjes over te lopen! Soms is het wel oppassen omdat het niet altijd duidelijk is waar de 'straat' voor auto's begint, maar geloof erin dat dit met de tijd beter zal duidelijk worden! ”



“ Kan altijd en overal beter, vooral aanduiding en verplichte geleiding van weggebruikers ontbreekt. ”

“ Fietzers en steppers gedragen zich onverantwoord... laveren tussen de voetgangers door. ”

“ Het bijna systematisch gebrek aan onderhoud. ”

“ Niet altijd ok: te smalle of geen voetpaden/fietspaden en wildparkeerders aan nightshops of aan het NMBS station op fietspad. ”

“ Te veel en te snel autoverkeer in vrijwel de hele binnenstad. Op drukke momenten is zich als fietser of voetganger verplaatsen in Tienen centrum in feite een hachelijke onderneming. Zone dertig moet intensief gecontroleerd worden; idem respecteren regels winkel en woonerf. Nu blijft dit dode letter. ”

Tabel 1: Wat vind je (niet) leuk als je van, naar of in het stadscentrum van Tienen wandelt? Denk hierbij aan VEILIGHEID.



Deelnemers



Te voet



Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd vervoer



Hoe gaan we verder?



De antwoorden die regelmatig aan bod komen, in volgorde van frequentie:

- Onder de deelnemers is een algemene tevredenheid over de herinrichting van de **Grote Markt**.
- Men is enthousiast over de heraanleg van de **Vesten** met bijzonder enthousiasme over de groene elementen en de inrichting van de ruimte voor zwakke weggebruikers
- De aandacht voor de historische gebouwen in het stadscentrum en het patrimonium wordt geapprecieerd. Het **historisch karakter** is een belangrijke troef.
- Fier op de kleine, gezellige straatjes kenmerkend voor Tienen
- Het **stadspark** wordt genoemd als een rustige plek met fijne zitgelegenheden.
- Huidige maatregelen om Tienen te **vergroenen** en te 'bebloemen' vallen in de smaak. Er is wel vraag naar nog meer groene verfraaiing.



De antwoorden die regelmatig aan bod komen, in volgorde van frequentie:

- Velen merken op dat de straten **vuil** zijn. Dit varieert van zwerfvuil, sluikstort tot honden- en duivenpoep. Er wordt regelmatig gemeld dat er onvoldoende vuilbakken zijn of dat deze overvol zitten.
- Er is een luide vraag naar **meer groen** in het straatbeeld. Dit varieert van het onderhoud van bestaand groen (weghalen onkruid dat over de voetpaden groeit) tot meer bebloeming en groene gevels.
- De **slechte staat** van de voetpaden, de oneffen stoepstenen en de smalle inrichting maken het stadscentrum minder aantrekkelijk om door te wandelen. Ook hier wordt verwezen naar onkruid op de voetpaden en slecht onderhoud van het aanwezige groen.
- **Leegstand**, verrotting en verloedering worden ook regelmatig genoemd. Het gaat dan zowel om oudere huizen, als lege winkelpanden. Dit zorgt voor een verloederd imago van de stad.
- Andere adjectieven die regelmatig terugkomen zijn lelijk, slordig en grijs.

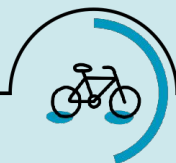
Tabel 2: Wat vind je (niet) leuk als je van, naar of in het stadscentrum van Tienen wandelt? Denk hierbij aan AANTREKKELIJKHEID.



Deelnemers



Te voet



Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?

 Createlli

 ARCADIS



“ De stad is compact en alles vlakbij. De vernieuwde markt is een meerwaarde voor Tienen. ”

“ Veel van de grotere renovatieprojecten zijn zeer geslaagd, en er is nog veel potentieel. ”

“ Absoluut meer ruimte voor trage weggebruikers en groene linten met diverse boomaanplantingen. ”

“ De grootste troef van Tienen, stadskern, is het architecturaal patrimonium aan woningen en gebouwen, welke gesloopt worden tvv 'torenhoge' nieuwbouwprojecten welke schering en inslag betekenen vanwege hun 'onaangepaste' bombaste constructies. ”

“ Groen en afbakening van de weg is veiliger én aantrekkelijk. ”



“ Sommige huisfaçades mogen toch wel opgefrist worden. Het straatbeeld ziet er soms wel verloederd uit. ”

“ Rondslingerend vuil door slukstorten. Uitpuilende vuilbakken. Voetpaden en sommige pleinen met onkruid. ”

“ Tienen heeft quasi geen plekken met verblijfskwaliteit. De Grote Markt zal dat wellicht zijn, maar ook met kleine ingrepen kan je doorheen de stad veel plekken maken met kwaliteit. Maar dat vereist keuzes. Die blijkbaar al jaren niet worden gemaakt. ”

“ Ik kom uit een zeer groene gemeente. Ik twijfel toch regelmatig om weg te gaan uit Tienen omdat ik het groen en de natuur zo mis. Tienen geeft een zeer harde, stenen en gebetonneerd aanblik. De stukjes groen die er zijn zijn klein en verknipt en kan niet van het ene naar het andere stukje groen doorsteken. ”

Tabel 2: Wat vind je (niet) leuk als je van, naar of in het stadscentrum van Tienen wandelt? Denk hierbij aan AANTREKKELIJKHEID.



Deelnemers



Te voet



Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd vervoer



Hoe gaan we verder?



De antwoorden die regelmatig aan bod komen, in volgorde van frequentie:

- De toegankelijkheid en bereikbaarheid van het stadscentrum wordt over het algemeen als voldoende ingeschat. Er wordt verwezen naar de grote verbeteringen sinds de **herinrichting** van de Vesten, ring en Grote Markt.
- Specifiek de **verlaagde stoepen**, waarbij het voetpad niet hoger ligt dan de rijweg, betekenen meer comfort voor mindervaliden of kinderwagens.
- De deelnemers prijzen de bereikbaarheid, toegankelijkheid en kleinschaligheid van het **compacte stadscentrum**. Je bent steeds vlakbij de nodige voorzieningen.
- Ook de toegankelijkheid van buiten Tienen naar het stadscentrum wordt als vlot omschreven, onder meer door de verbeterde **oversteekbaarheid**.
- De meningen verschillen over de plaats van de auto in de stad, maar er zijn ruim genoeg voorstanders die de **autoluwe zones** willen uitbreiden. Er wordt voorgesteld om het verdwijnen van parkeergelegenheid in het stadscentrum op te vangen met randparkings.
- Tienen is goed ontsloten met het **openbaar vervoer**. Er is voldoende aanbod van zowel bussen als treinen.



De antwoorden die regelmatig aan bod komen, in volgorde van frequentie:

- Het stadscentrum is moeilijk bereikbaar voor mensen met een rolstoel, rollator, kinderwagen of mensen die moeilijk te been zijn omwille van de inrichting van de voetpaden. Ze zijn niet aangepast aan **mindervaliden**. Bovendien wordt er vaak op het voetpad geparkeerd.
- Ook de **oversteekbaarheid** wordt sporadisch vermeld, hier zijn opnieuw opmerkingen over de toegankelijkheid voor mindervaliden. Het aanbod van oversteekplaatsen is wel verbeterd.
- Andere soorten **hinder** zijn de wegenwerken, het laden en lossen en steps op de voetpaden.
- Wat de **autobereikbaarheid** betreft, wordt er gemeld dat deze onlogisch en ingewikkeld is door de verkeersslussen en het huidig verkeersplan. Het is niet eenvoudig om overal met de auto in het stadscentrum te geraken. Een parkeerplaats vlakbij je bestemming vinden, is niet steeds evident.
- Desondanks wordt er veel verwezen naar het ontbreken van fietsvoorzieningen.

Tabel 3: Wat vind je (niet) leuk als je van, naar of in het stadscentrum van Tienen wandelt? Denk hierbij aan TOEGANKELIJKHEID en BEREIKBAARHEID..



Deelnemers



Te voet



Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?



“Parkeergelegenheid en verkeer ontmoedigen in de stad en grote parkings aan de rand van de stad.”

“Fijn dat auto's niet zomaar overal het centrum in kunnen, aantal auto's in het centrum zelf valt mee”

“De vesten hebben een zeer grote meerwaarde voor fietsers en voetgangers. De vernieuwing van de stadsring is voor de voetganger en fietser een enorme verbetering behalve aan de suikerraffinaderij.”

“Wat ik fijn vind aan Tienen is dat het een echt stad is met zowat alle faciliteiten die je nodig hebt, maar toch blijft de drukte beperkte in vergelijking met andere steden. Er zijn veel treinen en bussen naar andere steden dit is ook een van de redenen waarom wij van Tienen onze thuis gemaakt hebben.”



“Parkeermogelijkheden in de stad worden steeds moeilijker en zeker als je een inwoner bent van het centrum.”

“Ongelijke stoepen. Veel trapjes en drempeltjes aan winkel (Toegankelijk Tienen levert hier echter goed werk!). Gebrek aan parkeerplaatsen waardoor auto's op geheel of gedeeltelijk op de stoepen gaan staan.”

“ik denk dat het centrum voor iemand met een rolstoel een heel grote uitdaging is. geen rekening gehouden met personen met een handicap. bvb.: oversteekplaatsen voor blinden en slechtzienden, geen mogelijkheid om veilig met een rolstoel over het voetpad te gaan.”

“Het bereikbaarheidsplan zou eigenlijk een circulatieplan moeten zijn. Zonder beperkingen op te leggen aan de circulatie doorheen alle straten van het centrum, blijf je bij oplossingen die achterhaald zijn. Kijk naar andere steden, waar men wel keuzes heeft durven maken.”

Tabel 3: Wat vind je (niet) leuk als je van, naar of in het stadscentrum van Tienen wandelt? Denk hierbij aan TOEGANKELIJKHEID en BEREIKBAARHEID.



Deelnemers



Te voet



Met de fiets,



Openbaar vervoer



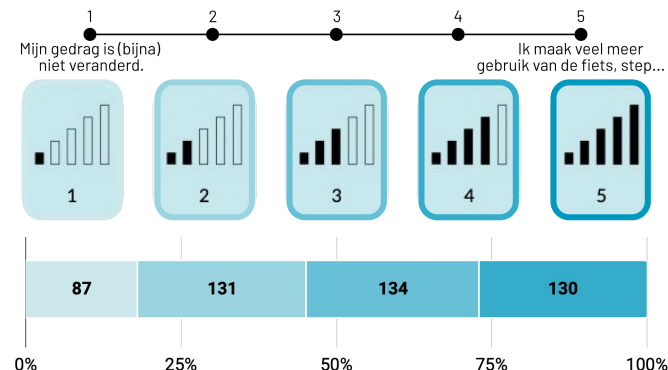
Gemotoriseerd
vervoer



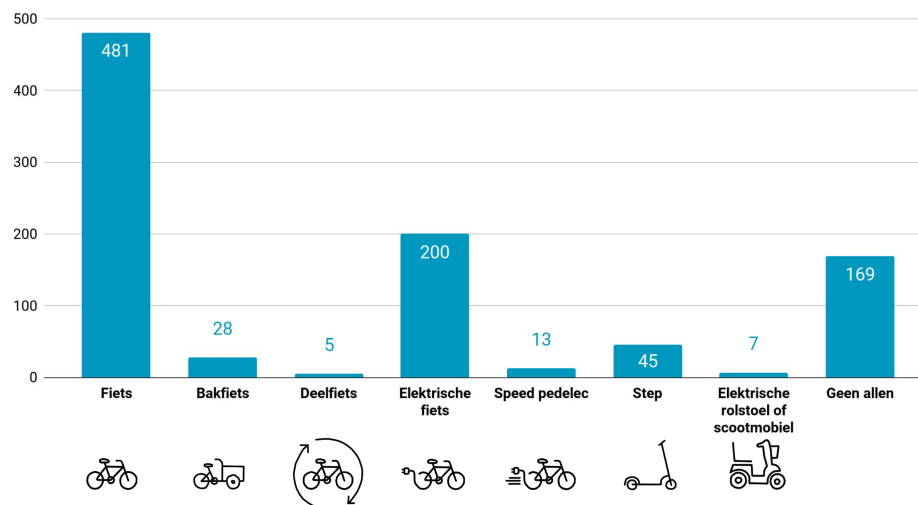
Hoe gaan we verder?

Met de fiets, step...

- **787 deelnemers** vullen de pagina over verplaatsingen met de fiets, step... in.
- Aan de deelnemers die met een fiets, bakfiets, elektrische fiets, step of speed pedelec verplaatsen, vroegen we waar ze hun fiets, step... stallen (616 deelnemers):
 - 70% binnen of in de voor- of achtertuin;
 - 11% buiten op straat, in een fietsenstalling;
 - 15% buiten op straat, voor de gevel;
 - Indien de school of het werk de bestemming is, stalt men daar hun fiets, step...;
 - Anderen geven aan hun fiets, step... te stallen in de kelder of berging, een gehuurde of hun eigen garage, ergens in de publieke ruimte (bij voorkeur waar ze hun fiets, step... vast kunnen maken aan een paal, boom...), aan het station, bij winkels...



Grafiek 14: In welke mate ben je de laatste jaren meer gebruik gaan maken van de fiets, step...?



Grafiek 15: Met welk van de volgende voertuigen verplaats je je?

“We huren een garage voor onze fietsen (samen met enkele buren)”



Deelnemers

Te voet

Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd vervoer



Hoe gaan we verder?

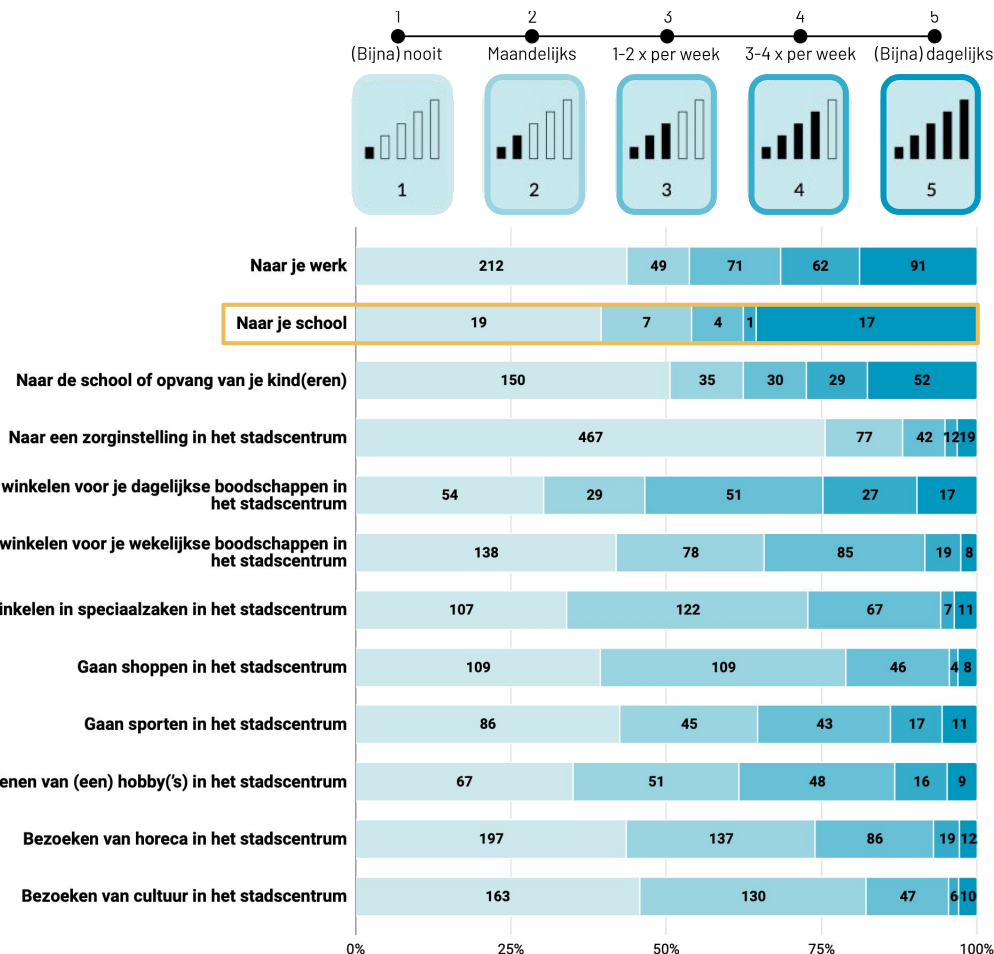
Createlli

ARCADIS

Met de fiets, step...



- De fiets is een vervoermiddel dat stijgt in populariteit.
- De **schoolgaande jeugd** zijn veruit de meest fervente fietsers: 35% fietst dagelijks naar school.
- 20% van de mensen komt dagelijks met de fiets werken in het stadscentrum, en bijna de helft komt (niet altijd maar toch) minstens één keer per week met de fiets.
- Meer dan de helft gaat minstens één keer per maand met de fiets winkelen in het stadscentrum, maar voor het merendeel van het winkelen verkiest men een ander vervoersmiddel.



Grafiek 16: Hoe vaak doe je de volgende verplaatsingen (gedeeltelijk) met de fiets, step...?



Deelnemers

Te voet

Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?

Createlli

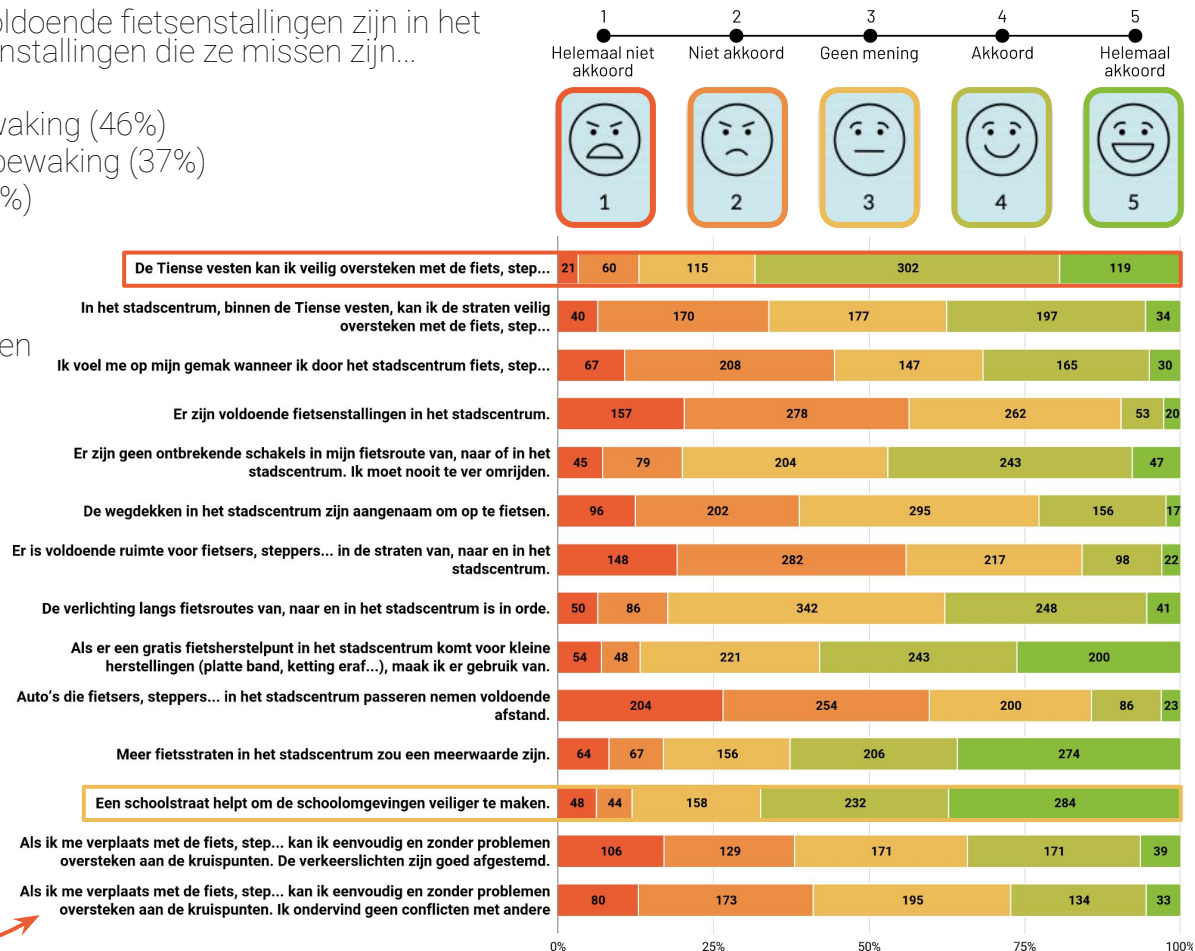
ARCADIS

Met de fiets, step... Stellingen

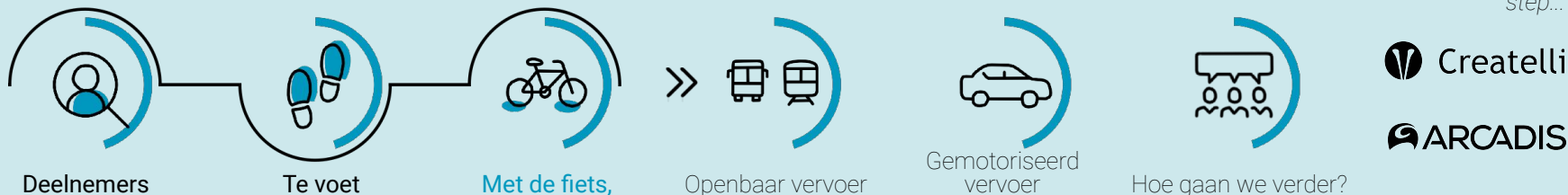
- Meer dan de helft vindt dat er niet voldoende fietsenstallingen zijn in het stadscentrum (56%). De soort fietsenstallingen die ze missen zijn...
 - ... fietsbeugels (47%)
 - ... overdekte fietsenstalling met bewaking (46%)
 - ... overdekte fietsenstalling zonder bewaking (37%)
 - ... niet- overdekte fietsenstalling (26%)
 - ... fietsentrommel of buurtfietsenstalling (18%)
- Andere suggesties zijn een fietsenstalling voor elektrische fietsen en fietsen met een ander formaat (bv. bakfiets).

“Er zijn geen fietsenstallingen met uitzondering van deze heel specifiek aangelegd door een instantie, en ze zijn vaak erg klein! Eender welke fietsenstalling zou fijn zijn!”

“Op de Vesten staan de lichten niet goed afgesteld voor fietsers. Je moet samen met afdraaiend verkeer oversteken en de lichten springen heel snel terug op rood.”

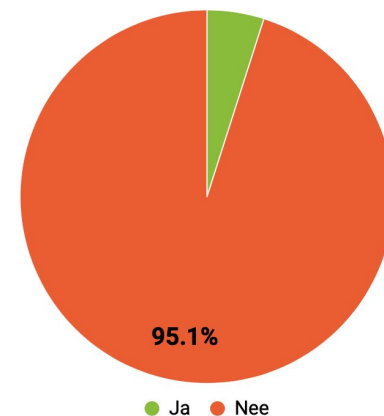


Grafiek 17: Ongeveer 765 deelnemers reageerden op enkele stellingen i.v.m. de algemene perceptie van verplaatsingen met de fiets, step...



Met de fiets, step... Deelfietsen

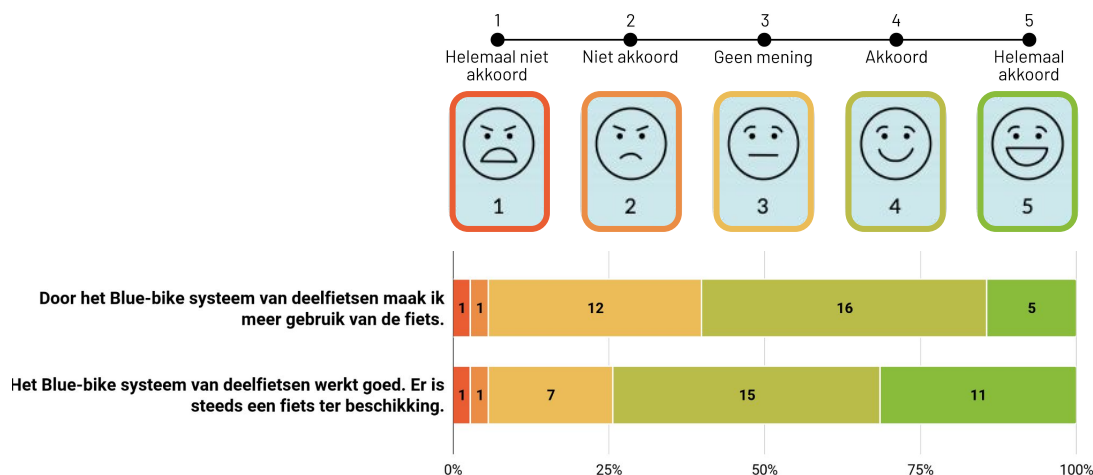
- Slechts 36 deelnemers geven aan het Blue-bike systeem van deelfietsen te gebruiken (5%). Het systeem is ook nog niet heel bekend onder de deelnemers.
- Men vindt het Blue-bike systeem vooral **geschikt voor bezoekers**, eerder dan voor bewoners van Tienen. Bewoners verkiezen hun eigen fiets, en vinden het minder interessant, omdat...
 - ... het niet praktisch is. Je kan er enkel geraken door je eerst te verplaatsen met een ander vervoersmiddel.
 - ... het bij intensief gebruik (als alternatief voor je eigen fiets) duur is. Een ander systeem van deelfietsen, met meer locaties, zou beter werken voor bewoners.
- Men gebruikt het vooral voor (werkgerelateerde) verplaatsingen naar andere steden.



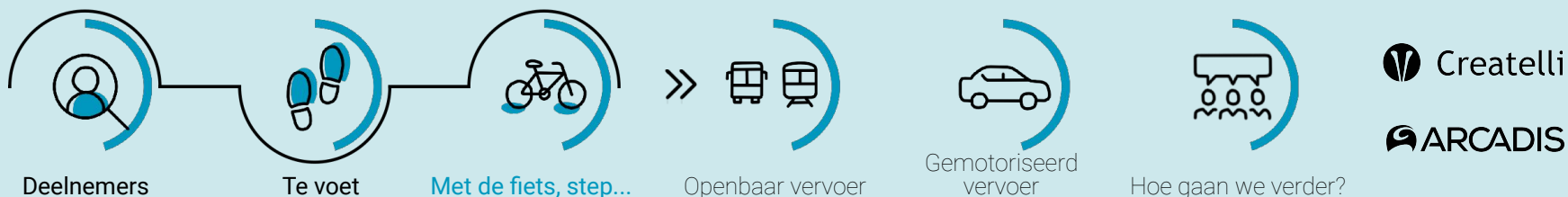
Grafiek 18: Maak je gebruik van het Blue-bike systeem van deelfietsen?

“Ik zou het gebruiken in een stad waar ik zelf niet woon.”

“Is dat er in Tienen? Het is alvast niet verspreid of bekend. Ik dacht dat er eentje was a.h. station maar verder... Is vooral goed voor bezoekers i.p.v. bewoners, maar fijn idee.”



Grafiek 19: 35 deelnemers reageerden op enkele stellingen i.v.m. het Blue-bike systeem van deelfietsen.

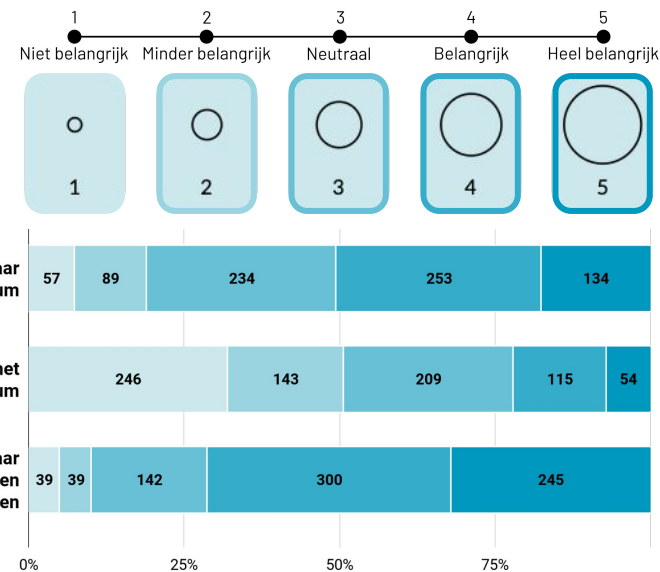


Met de fiets, step...



Wat denk jij?

- Men hecht veel belang aan meer of andere **fietsroutes van, naar of in het stadscentrum** die mooi en aangenaam zijn om te fietsen.
- We moeten streven naar een **visie** voor het stadscentrum met publieke ruimte **voor iedereen**.
- De deelnemers beargumenteren hun scores en geven zelf ook heel wat suggesties. Enkele antwoorden die regelmatig aan bod komen:
 - Een alternatief voor of betere aanleg van kasseien, bv. Wijngaardenstraat, Wolmarkt, Veemarkt...;
 - De fietsstraten die er momenteel zijn, hebben weinig nut. Meer fietsstraten is wenselijk, bv. Gilainstraat.
 - Voorzieningen voor **skaten** is een leuk idee, maar zorgt ook voor overlast voor de bewoners (lawaai, hangjongeren...). Het is misschien niet ideaal om dit in het stadscentrum te voorzien;
 - Een **kiss & Ride**-strook in schoolomgevingen;
 - Er bestaan nog te veel **moordstrookjes**, waar fietsen heel gevaarlijk is. Snelheidsmaatregelen kan een (korte termijn) oplossing zijn.
 - Fietsen in het stadscentrum wordt als onveilig ervaren. De **zwakke weggebruiker** moet de **prioriteit** zijn. Meer eenrichtingsstraten en/of autoluwe fietsroutes kan helpen, bv. een autovrij route van en naar school tijdens de spits- en schooluren.
 - Specifieke voorbeelden, zoals het Spuipad niet laten uitkomen op de ring maar van een mooie connectie voorzien voor voetgangers en fietsers, en een fietspad langs het spoor dat aansluit op het Mulkdellepad.



Grafiek 20: Ongeveer 765 deelnemers beoordelen enkele onderwerpen i.v.m. de beleving van fietsen.

“Skaters zorgen voor veel geluidsoverlast voor buurtbewoners, misschien is het handig om skatepistes buiten het centrum aan te leggen?”

“Richt je stad in met de fiets, step of wandelaar als hoofdgebruiker. Niet de auto. Simply put, hard to do.”



Deelnemers



Te voet



Met de fiets, step...



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd vervoer



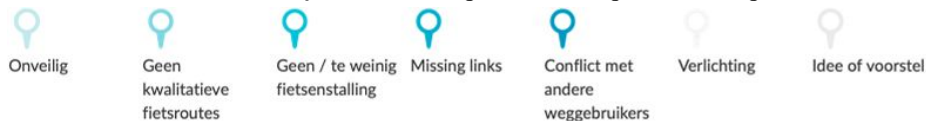
Hoe gaan we verder?

Met de fiets, step...



Wat denk jij?

- De deelnemers kregen de kans om op elke themapagina aandachtspunten aan de duiden op een interactieve kaart. In totaal werden **961 fietsknelpunten** aangeduid, volgens de legend:



- Voornamelijk de onderwerpen 'Onveilig', 'Geen kwalitatieve fietsroutes' en 'Conflicten met andere weggebruikers' werden vaak gekozen.
- De kaarten tonen 343 punten i.v.m. **onveiligheid** (boven) en 220 punten i.v.m. **conflictsituaties** (onder). De punten zijn sterk geconcentreerd in de omgeving van de scholencluster en op enkele assen, zoals de Waaibergstraat, de Gilainstraat, Kapelstraat en de Leuvenstraat. Als duiding zijn veel punten voorzien van tekstbijdragen, die we meenemen bij de verdere uitwerking.
- In alle opmerkingen kwamen volgende zaken sterk naar voor:
 - De nieuwe **fietspaden langs de Vesten** ervaart men heel positief. Net als de bestaande fietsroutes en de delen van het stadscentrum waar er **weinig verkeer** is.
 - Enkele verbeterpunten:
 - Er zijn nog te veel **conflicten met auto**'.
 - De fietspaden zijn **oneffen** of **te smal** zijn.
 - De straten zijn smal waardoor er **te weinig plaats** is voor fietsers.
 - Men vindt dat er te weinig fietsroutes zijn en vraagt naar meer aandacht voor **veiligheid op de fietsroutes**.



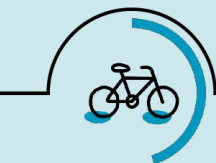
Kaarten 3 en 4: De deelnemers gaven 343 onveilige punten (boven) en 220 conflict punten (onder).



Deelnemers



Te voet



Met de fiets, step...



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?

 Createlli

 ARCADIS

Met de fiets, step...



Wat denk jij?

- De kaarten tonen 229 punten met de vraag naar **verbetering van de fietsroutes** (boven) en 61 punten met vraag naar **meer fietsenstallingen** (onder).
- In de opmerkingen over de fietsroutes lezen we veel over veiligheid, maar ook:
 - **Onderhoud** is noodzakelijk om de fietspaden proper te houden.
 - De wegmarkeringen zijn versleten, ook het wegdek zelf.
 - Meer **groen** moet het stadscentrum opfleuren voor een aangename tocht.
 - Meer plaats voor de zwakke weggebruiker maakt ook de beleving aangenamer.
- De deelnemers koppelen de vraag naar fietsenstallingen aan de **bereikbaarheid van het stadscentrum**. Het valt op dat deze vraag voornamelijk in het hart van het stadscentrum ligt.
- Alle details van de fietsknelpunten, zoals het onderwerp en de teksbijdragen, kan je op de [interactieve kaart](#) bekijken.



Kaarten 5 en 6: De deelnemers gaven 229 punten i.v.m. fietsroutes (boven) en 61 punten i.v.m. fietsenstallingen (onder).



Deelnemers



Te voet



Met de fiets, step...



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?

 Createlli

 ARCADIS

Met de fiets, step...



Bij de 200 antwoorden lezen we vooral, in volgorde van frequentie:

- De heraanleg van het **fietspad langs de Vesten**, om van of naar het stadscentrum te rijden, is een succes: aangenaam fietsen, breed fietspad, gescheiden van het gemotoriseerd verkeer, verlichting, verbetering oversteekbaarheid, weinig conflicten met andere weggebruikers... Toch enkele aandachtspunten worden meegegeven:
 - Fietspad ontbreekt aan de suikerfabriek;
 - Voetpad ligt aan verkeerde kant van het fietspad;
 - Kruispunten met wegen naar het stadscentrum vormen mogelijke conflictsituaties met gemotoriseerd vervoer.
- Ook de **fietsverbindingen** naar deelgemeenten en andere dorpen zijn een pluspunt.
- De voordelen van het fietspad langs de Vesten worden ook in het algemeen aangehaald: Oversteken in het stadscentrum en aan de kruispunten gebeurt veilig. De fietspaden die er zijn, zijn kwalitatief (gescheiden van gemotoriseerd verkeer, voldoende breed en goed wegdek)
- Er is **weinig verkeer** in het stadscentrum, wat hand in hand gaat met weinig conflictsituaties. Bovendien zijn heel wat straten autoluw.
- De correcte handhaving van de **zone 30** draagt bij aan de veiligheid.



Bij de 308 antwoorden lezen we vooral, in volgorde van frequentie:

- Regelmatig ervaart men **conflicten met auto's** (en bussen). Het gaat voornamelijk over auto's die fietsers gevaarlijk passeren (onvoldoende afstand, te snel rijden...), maar ook over kruispunten en geparkeerde auto's.
- De fietsroutes of -paden zijn **niet** altijd **kwalitatief** waardoor ze niet veilig zijn: onvoldoende gescheiden van gemotoriseerd vervoer (bv. Leuvenselaan), niet breed genoeg en slecht wegdek (oneffenheden, glad, kasseien...), bv. Veemarkt, Wolmarkt, Kattestraat, Aarschotsesteenweg, Neerlintersesteenweg, fietspad doorheen het Kloosterveld, Groot Overlaar...
- De straten zijn te smal waardoor er **onvoldoende plaats** is voor gemotoriseerd vervoer om fietsers veilig te kunnen passeren. Zeker als men in **twee richtingen** mag fietsen in een eenrichtingsstraat, bv. Leuvensestraat, Beauduinstraat..
- Er zijn **te weinig fietsroutes**, waarmee men voornamelijk doelt op het ontbreken van fietspaden en/of -suggiestroken in het stadscentrum. Het belang van veilig op school geraken, wordt specifiek benadrukt. Stroken voorbehouden voor fietsers of aanduidingen op het wegdek kan helpen, zeker met de focus op het **scheiden** van of veilig omgaan met het gemotoriseerd vervoer. Hetzelfde geldt voor bepaalde verbindingen met

Tabel 4: Wat vind je (niet) leuk als je van, naar of in het stadscentrum van Tienen fietst? Denk hierbij aan VEILIGHEID.



Deelnemers



Te voet



Met de fiets, step...



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?

Met de fiets, step...



- Het stadscentrum is **vlot bereikbaar**. Alles is dichtbij en je mag en kan bijna overal (rustig) fietsen, waardoor je je op je gemak voelt.
- Er is **voldoende plaats** om te fietsen in de straten.
- Door de **verlichting** voel je je op je gemak, voornamelijk langs de Vesten.
- **Fiets- en schoolstraten** dragen bij aan de veiligheid.
- Sommigen dragen een **helm** en kleden zich opvallend om zich veilig te voelen.
- De **bewegwijzering** (aan de kruispunten) is goed.
- Leuvenselaan, Delportestraat, Mulkstraat, Mulkdellepad, fietsdoorgang Bost, verkavelingswegen en wegen door de velden worden specifiek aangehaald als straten waar men zich veilig voelt.



- dorpen, bv. Wulmersum, Meer, Hoegaarden, tussen Breisem, Kumtich en het stadscentrum.
- Er is **veel verkeer** in het stadscentrum, bv. veel auto's tijdens de spits- en schooluren.
 - **Oversteekplaatsen** zijn er **weinig** of zijn **gevaarlijk**, en bovendien niet altijd kwalitatief in orde (niveauverschil...). Voornamelijk oversteken in de smalle straten en aan de kruispunten (op de Vesten) wordt als onveilig ervaren, bv. kruispunt Lombardstraat en Bostsestraat, Kapucijnenplein, Raeymaeckersvest, Wulmersum...
 - In mindere mate zijn er ook **conflicten met zwakke weggebruikers**: fietsers die voorbij steken, voetgangers die onverwachte manoeuvres maken... Ook rolstoelgebruikers voelen zich niet altijd veilig door het gedrag van fietsers, zeker elektrische fietsen en speed pedelecs.
 - Fietsen worden regelmatig **gestolen**, zeker in de stationsomgeving. In het algemeen is controle belangrijk, bv. met camera's. Het gaat hierbij zowel over **sociale controle** als toezicht op **handhaving** (ook op zone 30)
 - Te weinig of geen goede **verlichting**, bv. Steenweg, fietspad naar Oplinter, fietspad langs Huis van de Stad... Maar ook fietsers moeten hun lichten aanzetten en zichzelf zichtbaar maken.
 - **Vierde Lansierslaan, Dienstesteenweg**, Hannuitsesteenweg, Avendorenstraat en de weg naar Utsenaken worden specifiek aangehaald als gevaarlijke wegen voor fietsers, door combinatie van bovenstaande redenen.

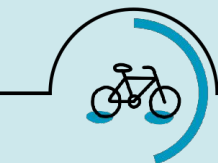
Tabel 4: Wat vind je (niet) leuk als je van, naar of in het stadscentrum van Tienen fietst? Denk hierbij aan VEILIGHEID.



Deelnemers



Te voet



Met de fiets, step...



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?

 Createlli

 ARCADIS

Met de fiets, step...



“ Veiligheid op de vernieuwde Vesten is top en heel aangenaam om te rijden. ”

“ Tienen is over het algemeen rustige stad met beperkt autoverkeer in vergelijking met bv. Leuven. Met kleine aanpassingen kan veel bereikt worden. ”

“ Er zijn al veel stappen in de goede richting gezet: oversteekbaarheid Vesten, fietsen langs de Vesten, verbindingen dorpen met centrum. ”



“ Te veel auto's die wildparkeren op fietspaden aan het station aan nightshops... Ongepast gedrag van automobilisten ”

“ Te smalle straten voor fietsen, autorijden en parkeren tesamen. ”

“ Om het fietsen aangenaam te maken en te bevorderen heeft Tienen nog veel hindernissen te nemen. De kwaliteit van de fietspaden is ronduit slecht en beschamend. De afbakening of scheiding tussen de openbare weg en een fietspad met een witte kalklijn is naar gekwetster of doden vragen. ”

“ Er is nood aan een veilige en aangename fietsweg van Kuntich naar het centrum. Fietsostrade langs het spoor zou een hele verademing zijn, maar hoe lang gaat dat nog duren? Met kinderen is het niet haalbaar heel wat kilometers om te rijden om een veiligere/aangenamere route te nemen (bv langs het veld en door het natuurgebied richting station). ”

Tabel 4: Wat vind je (niet) leuk als je van, naar of in het stadscentrum van Tienen fietst? Denk hierbij aan VEILIGHEID.



Deelnemers



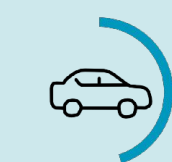
Te voet



Met de fiets, step...



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd vervoer



Hoe gaan we verder?

Met de fiets, step... Veiligheid

Wat helpt om (nog) meer gebruik te maken van de fiets, step...?

(374 deelnemers)

- De antwoorden die te maken hebben met VEILIGHEID liggen in lijn met de voorgaande bevindingen. (183 deelnemers)
- De frequentie van de antwoorden geeft een samenvatting van de belangrijkste aandachtspunten:
 - Er is nood aan **veilige** (bewaakte) **fietsenstallingen** op voldoende plaatsen in het stadscentrum, maar zeker aan het station. Dit gaat gepaard met extra aandacht voor fietsen van speciaal formaat (bakfiets, steppen...) en oplaadpunten voor elektrische fietsen. (61 deelnemers)
 - De fietsroutes zijn nog te gevaarlijk. (47 deelnemers)
Bv. Vissenakenstraat, Diestsesteenweg, Oplintersesteenweg, Aarschotsesteenweg, Leuvenselaan, Veldbornstraat, Slachthuisstraat...
Goede kenmerken van **veilige fietspaden en -suggestiestroken** zijn voldoende plaats, scheiden van het gemotoriseerd vervoer, geen hinder door werken / geparkeerde auto's / verkeersborden, rekening houden met fietsen van speciaal formaat (bakfiets, step, speed pedelec...), voldoende verlichting...
 - Men moet **strenger optreden** tegen diefstal en het overtreden van snelheden, met de focus op de handhaving van de zone 30 in het stadscentrum. (21 deelnemers)
 - De **oversteekbaarheid** kan verbeterd worden, bijvoorbeeld een oplossing bieden voor de conflicterende lichten aan de Vesten. (6 deelnemers)
 - Het **sensibiliseren** van fietsers moet ervoor zorgen dat ze de verkeersregels naleven en dat er minder conflicten optreden. (8 deelnemers)

“ Een aangename autoluwe fietsroute naar het centrum zoals bv. via route Groot Overlaar (binnen de ring) - Mulkstraat - Heldenland. ”

“ Inrichting van openbaar domein in functie van fietsers: straatfietsstalling, fietsstraten, verkeersremmers om hoge snelheid van auto's te milderen, automatisch groen voor fietsers, restrictief parkeerbeleid om (mobiele) inwoners aan te zetten om te fietsen, fietsherstelpunt, veilige comfortabele routes naar station, laadpunten voor elektrische fietsen, fietsparkings voor bakfietsen... ”

“ (...) Alleen kan ik mijn bakfiets op weinig plekken veilig stallen. Zo een fietsen kosten evenveel als een kleine auto! (...) Maar ik heb vaak schrik om te gaan winkelen in het centrum omdat ik hem op maar erg weinig plekken veilig kan achterlaten. Wat toch wel heel erg jammer is. ”

“ Tijdens de uren s' middags en na schooltijd is het echt niet te doen om door het centrum te rijden. Je wordt bijna van de weg gereden door jongere fietsers die denken dat de rijbaan alleen voor hen is. Vooral onderkant van de Gilainstraat is een ramp. ”



Deelnemers



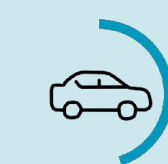
Te voet



Met de fiets, step...



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd vervoer



Hoe gaan we verder?

Met de fiets, step...



Aantrekkelijkheid



De antwoorden die regelmatig aan bod komen, in volgorde van frequentie:

- Heel wat zaken maken het **aangenaam** om te **fietsen** van, naar en in het stadscentrum:
 - De heraanleg van het fietspad langs de Vesten kent veel voordelen, zoals aangehaald bij 'Veiligheid'.
 - Veel straten zijn toegankelijk voor fietsers. Zo is er voldoende plaats om te fietsen en is alles goed bereikbaar. Je moet niet veel omrijden, mede dankzij de fijnmazigheid.
 - De fietspaden die er zijn, worden goed onderhouden en zijn voldoende breed. Wat maakt dat je er goed kan doorrijden. Bovendien zijn ze goed verlicht.
 - Duidelijke bewegwijzering, bv. aan kruispunten en knooppunten
 - Sommige fietspaden zijn gescheiden van het gemotoriseerd vervoer.
 - Het is rustig in het stadscentrum.
- Bv. Fietsroute langs het spoor.
- Er zijn heel wat **recreatieve fietsroutes**, waarbij men voornamelijk het **groen** en de natuur langs de fietsroutes enorm lijkt te appreciëren. En dit zowel van, naar als in het stadscentrum.



De antwoorden die regelmatig aan bod komen, in volgorde van frequentie:

- De fietspaden zijn vaak **niet volwaardig**, en daardoor niet aantrekkelijk: ze zijn niet goed onderhouden (onkruid, takken op de weg, modder...), er ligt afval, het wegdek is niet aangenaam (hobbelige kasseien, putten, oneffenheden...), de markeringen zijn niet meer zichtbaar, verkeersborden en bewegwijzering...
- Het stadscentrum heeft een **troosteloze aanblik**. Er mag meer aandacht gaan naar samenhang en aankleding, voornamelijk meer **groen** in het straatbeeld. Er is nog te veel verharding, zeker asfalt en beton. Ook **onderhoud** van de huidige toestand is belangrijk. In het stadscentrum ligt er nu vaak veel afval, het stinkt...
- In het stadscentrum is er **geen ruimte** voor de fietser. De zwakke weggebruiker zou centraal moeten staan. Zo wordt het stadscentrum meteen gezelliger. Bepaalde zones **autoluw** maken, kan helpen. Ook plaatsen voorzien waar men fietsen kan **parkeren**, is noodzakelijk.
- Fietsen is niet aangenaam, omdat men zich **niet veilig** voelt, zowel in het stadscentrum als op de fietsroutes naar de deelgemeenten en andere dorpen. Bovendien worden sommige fietspaden of -suggestiestroken plots onderbroken.
- **Veel gemotoriseerd vervoer** verplaatst zich van, naar en in het stadscentrum. Het lawaai, de uitlaatgassen, de gevaarlijke situaties... maken het niet aantrekkelijk om

Tabel 5: Wat vind je (niet) leuk als je van, naar of in het stadscentrum van Tienen fietst? Denk hierbij aan AANTREKKELIJKHEID.



Deelnemers



Te voet



Met de fiets, step...



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?

 Createlli

 ARCADIS

Met de fiets, step...



Aantrekkelijkheid



Bv. Fietsen langs de Vesten, langs de verkavelingswegen en door de velden, van of naar Kuntich / Oplinter, Mulkdellepad...

- Er voldoende plaats in het stadscentrum om je **fiets** te **parkeren**.
- De heraanleg van de Grote Markt zorgt voor heel wat enthousiasme: heropleving met groen, verbetering wegdek...



voor de fiets te kiezen. Ook geparkeerde auto's en de vele werken zorgen voor conflictsituaties.

- De **leegstand** van gebouwen maakt het stadscentrum minder gezellig, bv. aan de Veemarkt, Leuvensesteenweg...
- De fietsroutes in het stadscentrum zijn niet gemaakt om recreatief te fietsen. Buiten de stad zijn daar wel voldoende mogelijkheden voor, al mist men hier en daar rustpunten langs deze fietsroutes.
- Een correcte **handhaving** van de verkeersregels moet meer voorop staan, bv. controle op zone 30. Ook andere maatregelen om de snelheid te beperken kunnen worden genomen, bv. wegversmallingen met bomen.

Tabel 5: Wat vind je (niet) leuk als je van, naar of in het stadscentrum van Tienen fietst? Denk hierbij aan AANTREKKELIJKHEID.



Deelnemers



Te voet



Met de fiets, step...



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?

 Createlli

 ARCADIS

Met de fiets, step...



Aantrekkelijkheid



“ Veel straten zijn toegankelijk voor fietsers, ook al is er éénrichtingsverkeer voor auto's. ”

“ De aanplanting van bomen langs de ring en op andere plekken. Fantastisch! ”

“ De Vesten zijn sinds de herinrichting aantrekkelijk om langs te fietsen. ”

“ Fijn dat er fietsroutes zijn naar het centrum, enkel voor fietsers. ”

“ Fietsroutes door de velden zijn aangenaam en mooi. ”



“ Er is geen fietspad zijn naam waardig, dus kan het ook niet aantrekkelijk zijn. ”

“ Te veel brandnetels, onkruid, plassen en modder op de fietspaden. ”

“ Zeer lage beeldkwaliteit in het centrum (te weinig groen, geen uniformiteit, verouderd straatbeeld). ”

“ De grote leegstand o.a. de Veemarkt, deLeuvense straat, is niet gezellig. Wat moet je zoeken in Tienen? ”

“ Er is weinig groen om langs te fietsen in het stadscentrum. ”

Tabel 5: Wat vind je (niet) leuk als je van, naar of in het stadscentrum van Tienen fietst? Denk hierbij aan AANTREKKELIJKHEID.



Deelnemers



Te voet



Met de fiets, step...



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?

Met de fiets, step...



Aantrekkelijkheid

Wat helpt om (nog) meer gebruik te maken van de fiets, step...?

(374 deelnemers)

- De antwoorden die te maken hebben met AANTREKKELIJKHEID liggen in lijn met de voorgaande bevindingen. (136 deelnemers)
 - De frequentie van de antwoorden geeft een samenvatting van de belangrijkste aandachtspunten:
 - De **fietsroutes** (fietspaden, -straten en -suggestiestroken) moeten **in orde** zijn, waarmee men doelt op geen oneffenheden en putten, onderhoud (strooien in de winter), veilig oversteken aan de kruispunten, duidelijke markeringen en bewegwijzering... Kortom, maak het gemakkelijk om je met de fiets te verplaatsen. (53 deelnemers)
 - Het **tekort** aan mogelijkheden om je **fiets te parkeren**, maakt het onaantrekkelijk om van, naar en in het stadscentrum te fietsen. (40 deelnemers)
 - **Minder verkeer** in het stadscentrum, maakt fietsen aangenamer. (17 deelnemers)
 - Elektrische fietsen en **fietsen van speciaal formaat** kunnen onder de aandacht worden gebracht door de openbare ruimte naargelang in te richten. (8 deelnemers)
 - De **voordelen van fietsen** moeten meer in de verf gezet worden, o.a. door in te zetten op de beleving of door te zorgen voor een reden om ergens naartoe te fietsen. De weersomstandigheden hebben hier natuurlijk ook een invloed op. (7 deelnemers)
- Bv. gratis, deelfietsen, gezond, groene omgeving ervaren, ontspanning, leuke bestemmingen...

“ Het feit dat we in het stadscentrum moeten parkeren met schrijf of betalen, zorgt ervoor dat wij meer de fiets gebruiken. ”

“ Fietsstroken duidelijker maken. ”

“ Beweging, gezondheid, ontdekking. ”

“ Een fietsparking in het centrum zou heel leuk zijn. Nu kom ik van Vissenaken, en moet maar zien waar ik mijn fiets kwijt kan. ”

“ Straten en pleinen meer verkeersvrij maken. ”

“ Fietsgebruik wordt aangemoedigd door mijn werkgever, je voelt dat het goed is voor je gezondheid. Ik krijg een km vergoeding voor de dagen dat ik met de fiets kom werken en we kunnen via het werk een fiets of e-bike leasen. ”



Deelnemers



Te voet



Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?

 Createlli

 ARCADIS

Met de fiets, step...



Toegankelijkheid en bereikbaarheid



De antwoorden die regelmatig aan bod komen, in volgorde van frequentie:

- Het **fietspad langs de Vesten** zorgt voor een goede verbinding.
- In het stadscentrum is **alles dichtbij**. De meeste voorzieningen zijn op fietsafstand van elkaar.
- Het netwerk aan fietsroutes en de knooppunten zorgen voor **kwalitatieve fietsroutes** met een goede bereikbaarheid van het stadscentrum: vlak wegdek, brede fietspaden (fietsen en steppen gaan hand in hand). Mits onderhoud!
Bv. Veldstraat.
- In veel straten mag je met de fiets rijden, vaak zelfs in **twee richtingen**. Hierdoor kan je binnenwegen nemen en geraak je overal **snel** (zeker i.v.m. de auto). Dit is echter niet altijd even duidelijk, een goede bewegwijzering zou helpen voor mensen die niet bekend zijn in Tienen.
- Het stadscentrum, met de nadruk op voorzieningen, is in het algemeen **goed bereikbaar** met de fiets. Hierdoor geraak je relatief snel vanuit de deelgemeenten en dorpen in het stadscentrum. Specifiek worden enkele routes aangehaald die je als fietser vlot naar het stadscentrum leiden: Mulkdellepad, Leuvenselaan, fietsroute langs het spoor...
- Je kan je fiets makkelijk kwijt in het stadscentrum. Je vindt altijd wel een plekje om je fiets te **parkeren**.



De antwoorden die regelmatig aan bod komen, in volgorde van frequentie:

- Er zijn **te weinig fietsenstallingen**. Je kan je fiets wel ergens kwijt in het stadscentrum, maar dan staat die vaak in de weg van voetgangers of op een onveilige plaats (bv. aan het station worden veel fietsen gestolen). Er is nood aan (bewaakte) fietsenstallingen, idealiter bij populaire bestemmingen en voorzieningen (scholen, ziekenhuis...).
- Er zijn heel wat **gevaarlijke** plekken in (de buurt van) het stadscentrum: schoolomgeving, oversteken aan de Vesten... De fietspaden en -suggestiestroken die er zijn, ervaart men vaak als onveilig (bv. omdat ze niet voldoende gescheiden zijn van het gemotoriseerd vervoer).
- Voornamelijk tijdens de **spits- en schooluren**, is er veel verkeer in het stadscentrum. Verkeersluwe zones zou kunnen helpen. Momenteel zijn nog te veel plekken toegankelijk voor de auto. Bovendien voelt het vaak aan alsof de **auto de baas** is.
- De vele **werken** in het stadscentrum en de **geparkeerde auto's** zorgen voor conflictsituaties met fietsers.
- Het **station**, voornamelijk het perron en de fietsenstalling, is niet goed toegankelijk. Een alternatief voor de grindpaden is een oplossing. Bovendien is er geen vlotte verbinding tussen de voor- en achterkant van het station.
- De wachttijden van sommige **verkeerslichten** zijn te lang

Tabel 6: Wat vind je (niet) leuk als je van, naar of in het stadscentrum van Tienen fietst? Denk hierbij aan TOEGANKELIJKHEID en BEREIKBAARHEID.



Deelnemers



Te voet



Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?

Met de fiets, step...



Toegankelijkheid en bereikbaarheid



- Je kan de straten in het stadscentrum vlot **oversteken**. Ook de oversteekbaarheid van de kruispunten is in orde, bv. conflictvrije kruispunten, verhoogd kruispunt zodat je niet op en af de verhoging moet...
- **Fietsstraten** maken het stadscentrum veiliger en meer toegankelijk voor fietsers. Er mogen er meer zijn.
- De heraanleg van de **Grote Markt** gaat hand in hand met een verbetering van de toegankelijkheid, bv. aangenaam wegdek om op te fietsen, geen stoepranden meer...
- Als fietser kan je routes nemen die niet mogelijk zijn voor auto's. Dat zorgt voor **rustige fietsroutes**.



- of je hebt te weinig tijd om over te steken, bv. Alvertvest.
- In sommige **eenrichtingsstraten** mag je niet in twee richtingen fietsen, waardoor je moet omrijden.
- Aandacht moet gaan naar **fietsen van speciaal formaat**, bv. ruimte voor bakfietsen, verkeersborden voor speed pedelecs...
- **Fietsstraten** ontbreken nog.
- Dezelfde redenen als voordien:
 - Sommige fietsroutes zijn **niet kwalitatief**. Het wegdek is slecht aangelegd (bv. Veemarkt, Wolmarkt...) en/of fietspaden en -suggestiestroken zijn onvoldoende verlicht onderbroken, slecht aangeduid, te smal en/of niet in twee richtingen, niet onderhouden... Bv. Aarschotse-, Diestse-, Wulmersumse- en Leuvensesteenweg
 - De korte route is vaak niet veilig of ongeschikt als fietsroute. Er is nood aan **meer fietsroutes**, namelijk door fietspaden en -suggestiestroken te voorzien. Dit geldt voor fietsroutes in, maar ook van en naar het stadscentrum. Sommige verbindingen met de deelgemeenten en dorpen worden niet doorgetrokken.
 - De straten zijn vaak te smal waardoor er **onvoldoende plaats** is voor auto's en fietsers.

Tabel 6: Wat vind je (niet) leuk als je van, naar of in het stadscentrum van Tienen fietst? Denk hierbij aan TOEGANKELIJKHEID en BEREIKBAARHEID.



Deelnemers



Te voet



Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?

Met de fiets, step...



Toegankelijkheid en bereikbaarheid



“ Ik moet niet zoeken naar een autoparkeerplaats. Met de fiets is makkelijker. ”

“ Het wegvallen van de stoepranden op de Grote markt is een enorm pluspunt! ”

“ Alles is dichtbij, zo goed als overal tweerichtingsverkeer voor fietsers. ”

“ De meeste faciliteiten zijn op fietsafstand van elkaar. ”

“ De Vesten zorgen voor goede verbindingen ”



“ Alles is vlot toegankelijk, maar je moet inboeten aan veiligheid. ”

“ Veel te weinig parkeermogelijkheden voor fietsen, ook in de buurt van scholen, ziekenhuis, belangrijke plaatsen. ”

“ Stadscentrum zelf mist een aantal hoofdfietsroutes. ”

“ Te drukke schooluren met veel auto's en fietsers. ”

“ Er staan soms auto's op het fietspad. ”

Tabel 6: Wat vind je (niet) leuk als je van, naar of in het stadscentrum van Tienen fietst? Denk hierbij aan TOEGANKELIJKHEID en BEREIKBAARHEID.



Deelnemers



Te voet



Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?

Met de fiets, step...



Toegankelijkheid en bereikbaarheid

Wat helpt om (nog) meer gebruik te maken van de fiets, step...?

(374 deelnemers)

- De antwoorden die te maken hebben met TOEGANKELIJKHEID en BEREIKBAARHEID liggen in lijn met de voorgaande bevindingen. (45 deelnemers)
- De frequentie van de antwoorden geeft een samenvatting van de belangrijkste aandachtspunten:

- Er zijn **te weinig fietsroutes**, of beter gezegd te weinig of geen fietspaden, -straten en -sugestiestroken van, naar en vooral in het stadscentrum. Verbindingen met het industriepark, de schoolomgeving, bepaalde dorpen... zijn noodzakelijk om woon-werk/schoolverkeer met de fiets te promoten. (20 deelnemers)

Bv. Groot Overlaar, Hoegaarden, Hakendover

- De smalle straten zijn een probleem. Er is nood aan een duidelijke definiëring van en visie op **eenrichtingsstraten, fietsstraten en autoluwe zones**. (15 deelnemers)

- **Fietsinfrastructuur** dient ontworpen te worden met extra aandacht voor toegankelijkheid. (15 deelnemers)

Bv. Fietsenstallingen.

- Met de fiets kan je overal (snel) geraken. Bovendien zorgt de zone 30 ervoor dat je vaak sneller met de fiets dan met de auto op je bestemming geraakt.

Het voordeel van **bereikbaarheid met de fiets** kan nog meer uitgespeeld worden, met ook een maximale toegankelijkheid in het achterhoofd (geen omwegen, fietsen in twee richtingen...). (8 deelnemers)

Bv. Toegankelijkheid met de auto beperken.

“ (...) Ik vind de fiets ook veel sneller én we geraken voor dichter bij onze bestemming in de stad, dan wanneer we met de auto gaan. Dan moeten we nog een heel eind stappen. ”

“ Het feit dat je toch maar 30 km per uur mag rijden in de ganse binnenstad zorgt er voor dat je je vaak vlugger verplaatst per fiets dan per auto. ”

“ Goede toegankelijke fietsenstallingen / fiets- rekken dicht bij de locatie waar ik moet zijn. ”

“ Gebruik die alleen als ik snel snel ergens moet zijn. ”

“ Invoeren van fietsstraten, autoluw centrum, goede fietsverbindingen... ”

“ Fietspaden, niet overal zijn fietspaden. In Breisem zijn er geen! ”



Deelnemers



Te voet



Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd vervoer



Hoe gaan we verder?

 Createlli

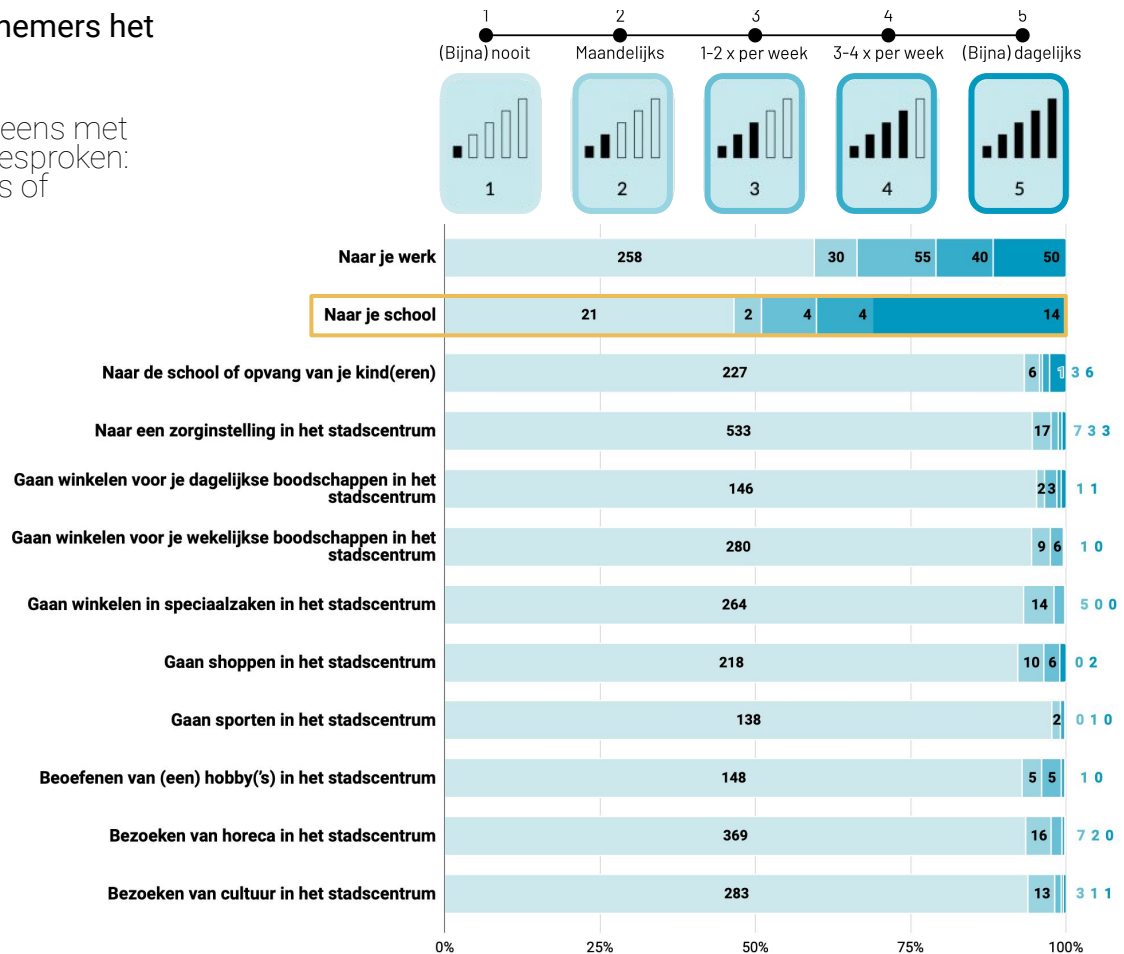
 ARCADIS

Openbaar vervoer



Bestemmingen

- In het algemeen **gebruiken heel weinig deelnemers het openbaar vervoer**.
- Enkel de verplaatsing naar school wordt wel eens met het openbaar vervoer gedaan, maar niet uitgesproken: 28 studenten / scholieren gebruiken wekelijks of dagelijks de bus of trein.



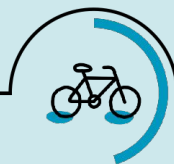
Grafiek 21: Hoe vaak doe je de volgende verplaatsingen (gedeeltelijk) met de bus of trein?



Deelnemers



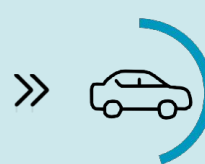
Te voet



Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?

Openbaar vervoer



- Het merendeel geeft ook hier aan het openbaar vervoer niet of weinig te gebruiken en heeft weinig mening. Alsnog wordt de trein voornamelijk gebruikt voor verplaatsingen naar andere steden.
- De deelnemers beargumenteren hun scores. Enkele antwoorden die regelmatig aan bod komen:
 - Een **combinatie van bus en trein** lijkt vandaag onmogelijk. Het aanbod aan bussen is te beperkt en niet goed afgestemd op de treinen. Het gaat voornamelijk over te weinig buslijnen en een te lage frequentie.
 - Sommige buslijnen worden enkel bediend door TEC, anderen enkel door De Lijn. Om het openbaar vervoer te gebruiken heb je twee abonnementen nodig, wat niet handig is.

“Ik gebruik geen bus momenteel, onzinnig. Ik moet verder te voet gaan dan de afstand zelf.”

“Als ik al eens met de trein in Tienen toekom, is het steeds bijna een uur wachten op een bus tijdens de week. Op deze manier is openbaar vervoer gewoon geen optie.”



Grafiek 22: Ongeveer 555 deelnemers reageerden op enkele stellingen i.v.m. de algemene perceptie van verplaatsingen met het openbaar vervoer.



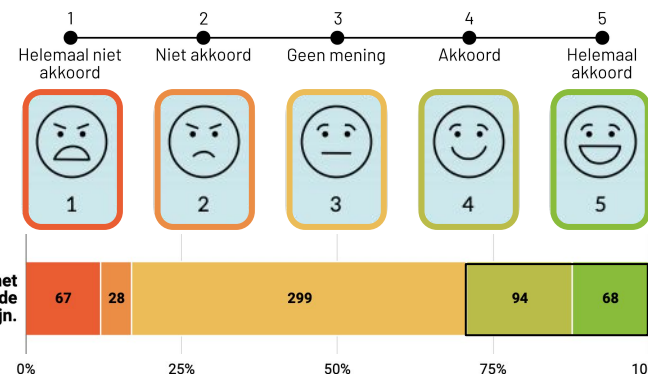
Openbaar vervoer



Stellingen

- 'Een buslijn die van mijn buurt tot aan de markt in het stadscentrum gaat, zou voor mij een meerwaarde zijn.' Wie (helemaal) akkoord ging met de stelling, kreeg twee bijkomende vragen voorgeschoteld om te peilen naar gewenste haltes en frequenties.
- **Flexibiliteit** is enorm belangrijk. Afhankelijk van de vraag naar en nood aan meer of minder bussen op bepaalde tijdstippen of tijdens bepaalde periodes, dient een uurregeling met gepaste frequentie opgesteld te worden.

Een buslijn die van mijn buurt tot aan de markt in het stadscentrum gaat, zou voor mij een meerwaarde zijn.



Grafiek 23: 555 deelnemers gingen (helemaal) akkoord met de stelling.

Wat lijkt je een goede en noodzakelijke frequentie van de buslijn?

(71 deelnemers):

- o Elke 10 min (2 deelnemers) of elke 15 min (4 deelnemers)
De frequentie is voornamelijk gewenst voor pendelbussen en buslijnen in het stadscentrum.
- o Elke 20 min (7 deelnemers)
- o Elke 30 min (12 deelnemers)
- o Elk uur (17 deelnemers)
- o Elke 2 uur (12 deelnemers)
- o 1 keer per dag (1 deelnemer)
- o 3 keer per dag (4 deelnemers)
- o Meer dan 3 keer per dag (5 deelnemers)
- o De frequentie moet 's morgens en 's avonds verhoogd worden, zodat er tijdens de spits- en schooluren voldoende bussen ter beschikking zijn. (12 deelnemers)
- o Ook in het weekend en de vakanties moeten er voldoende bussen rijden. (3 deelnemers)
- o Nu rijden er 's avonds laat geen bussen meer. Dit moet veranderen, bijvoorbeeld een laatste bus om 00:30u. (1 deelnemer)
- o De uren van de dagen dat het markt is, kan de frequentie hoger liggen. (1 deelnemer)



Woordenwolk 2: Wat moet de eindhalte, of zeker een halte, van de buslijn zijn? (59 deelnemers)



Deelnemers



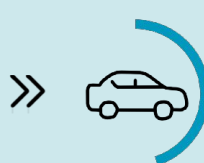
Te voet



Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd vervoer



Hoe gaan we verder?

Createlli

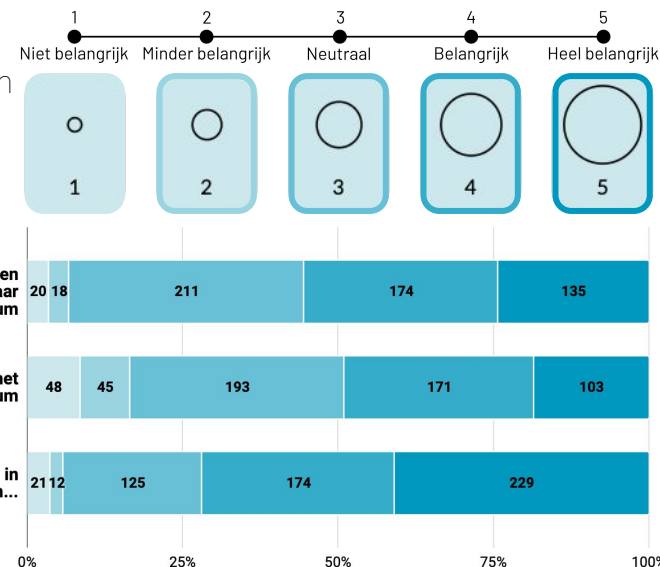
ARCADIS

Openbaar vervoer



Wat denk jij?

- Het lijkt een evidentie dat men belang hecht aan de voorgestelde onderwerpen. Ter aanvulling kan het aankondigen van de haltes interessant zijn voor slechtzienden, en lockers voor fietsers en mensen van buitenaf die zich verplaatsen naar Tienen voor school of werk (pendelaars).
- De deelnemers beargumenteren hun scores en geven zelf ook heel wat suggesties. Enkele antwoorden die regelmatig aan bod komen:
 - Het openbaar vervoer moet zo aantrekkelijk mogelijk gemaakt worden om ervoor te zorgen dat het werkt **als alternatief voor verplaatsingen met de auto**. Een deel van het stadscentrum zou bijgevolg autovrij, of minstens autoluw kunnen worden. Bereikbare (rand)parkings kunnen hierbij helpen.
 - Investeren in **duurzaam** openbaar vervoer ligt in lijn met deze modal shift.
 - Er moet voldoende aandacht gaan naar **senioren en mindervaliden**. Het openbaar vervoer moet door hen vlot gebruikt kunnen worden.
 - Het openbaar vervoer moet voornamelijk voldoende mogelijkheden bieden voor verplaatsingen **van en naar het stadscentrum**. Binnen het stadscentrum kan de focus liggen op kleinere stadsbussen, met belangrijke busstations en (rand)parkings als (eind)haltes. Bv. richting Hinterland, Wommersom-Zoutleeuw, Kuntich, Hakendover...
 - Het **Mobipunt** aan het station dient niet enkel de aandacht te richten op het vlot overschakelen op deelfietsen en -auto's, maar ook op openbaar vervoer onderling. Trein en bus moeten beter op elkaar afgestemd worden.
 - Het **aankondigen** van de haltes kan een oplossing zijn voor slechtzienden.



Grafiek 24: Ongeveer 557 deelnemers beoordelen enkele onderwerpen i.v.m. de beleving van het openbaar vervoer.

- “ Ik denk dat de infrastructuur zelf belangrijker is (het creëren van meer keuze in plaats van het veranderen van de huidige keuze met meer elektrische mogelijkheden). ”
- “ Ik zie meer toekomst in bussen op waterstof. ”



Deelnemers



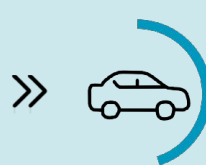
Te voet



Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?

Openbaar vervoer



Zet het op de kaart!

- De deelnemers kregen de kans om op elke themapagina aandachtspunten aan te duiden op een interactieve kaart. In totaal werden **54 knelpunten voor het openbaar vervoer** op de interactieve kaart aangeduid, volgens de legende:



- Voornamelijk de onderwerpen 'Onvoldoende buslijnen' en 'Te weinig (kwalitatieve) bushaltes' werden vaak gekozen.
- In alle opmerkingen kwamen volgende zaken sterk naar voor:
 - In lijn met de voorgaande slides, is er in het algemeen te **weinig aanbod**, met de focus op **hogere frequenties** (tijdens de spits- en schooluren).
Bv. aan de Sint-Truidense Poort en de Oplintersepoort.
 - Een bushalte is voornamelijk gewenst aan de **Grote Markt**.
 - De **onveilige** punten concentreren zich voornamelijk in de **schoolomgeving**. Maar er zijn ook enkele haltes, voornamelijk aan de Vesten, die niet veilig, omdat het voetpad naar de oversteekplaatsen veel **te smal** is
- Alle details van de knelpunten voor het openbaar vervoer, zoals het onderwerp en de teksbijdragen, kan je op de [interactieve kaart](#) bekijken.



Kaart 7: De deelnemers gaven 54 punten voor het openbaar vervoer.



Deelnemers

Te voet

Met de fiets, step...



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd vervoer



Hoe gaan we verder?

Createlli

ARCADIS



De antwoorden die regelmatig aan bod komen, in volgorde van frequentie:

- Het zorgt voor **minder verkeer**, wat de veiligheid bevordert. Wanneer je je verplaatst met de trein, ervaar je de verkeersdrukke ook niet.
- De **buschauffeurs** rijden aangenaam met de bus. Ze houden ook rekening met de mensen.
- De bus of trein nemen, voelt **veilig**, zeker in vergelijking met fiets of wandelen van, naar of in het stadscentrum. Men ervaart minder ongevallen.
- In of aan het **station** voelt men zich veilig, o.a. door de goede verlichting.
- De **bushaltes** zijn veilig ingericht en bieden een goede beschutting tegen weersomstandigheden.



De antwoorden die regelmatig aan bod komen, in volgorde van frequentie:

- Het **station** heeft beperkte openingsuren en is onduidelijk, slecht verlicht, verwaarloosd... wat een onveilig gevoel geeft. Bovendien is de stationsomgeving erg druk, wat onveilig is voor zwakke weggebruikers. Ook worden er fietsen **gestolen** in de fietsenstalling.
- Bussen maken het stadscentrum onveilig, met de nadruk op de schoolomgeving. Enerzijds omdat er **te veel (grote) bussen** zijn in de smalle straten, anderzijds omdat sommige **buschauffeurs** roekeloos en te snel rijden. Bovendien vertrekken buschauffeurs vaak vooraleer iedereen zit, wat gevaarlijk kan zijn.
- Sommige **bushaltes** zijn gewoonweg gevaarlijk, deels omdat het er zo druk kan zijn. Men voelt er zich voornamelijk niet veilig in het donker.
- In het algemeen wordt er te weinig rekening gehouden met senioren en **mindervaliden**.

Tabel 7: Wat vind je (niet) leuk als je het openbaar vervoer van, naar of in het stadscentrum gebruikt? Denk hierbij aan VEILIGHEID.



Deelnemers



Te voet



Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?

Openbaar vervoer



- “ Het is veilig om het openbaar vervoer te nemen. ”
- “ Er zijn geen ongevallen. ”
- “ Er kan al eens een glaasje gedronken worden. ”
- “ Sommige stopplaatsen zijn redelijk veilig om af en op te stappen. ”



- “ De grote bussen in het stadscentrum zijn een gevaar, zeker op het kruispunt Gilainstraat - Waaiberg. ”
- “ Bushalte aan het Atheneum is na school levensgevaarlijk ”
- “ Verloederde stationsomgeving geeft een onveilig gevoel. Stationsomgeving is druk, voornamelijk door de vele bussen en automobilisten. ”
- “ Bussen rijden veel te snel en te agressief, buschauffeurs houden zich vaak niet aan snelheidslimiet en soms zelfs niet aan stoplichten. ”
- “ De bussen zijn te groot geworden voor onze oude binnenstad. Wanneer ze een straat inrijden is dit vaak levensgevaarlijk voor voetgangers die zich dan op het voetpad bevinden. Dit is o.a. het geval aan het stadspark waar de bussen die van de Broekstraat naar de Goossensvest afslaan. ”

Tabel 7: Wat vind je (niet) leuk als je het openbaar vervoer van, naar of in het stadscentrum gebruikt? Denk hierbij aan VEILIGHEID.



Deelnemers



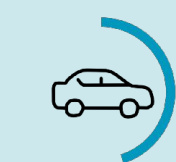
Te voet



Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?

Openbaar vervoer



Wat helpt om meer het openbaar vervoer te nemen? (191 deelnemers)

- De antwoorden die te maken hebben met VEILIGHEID liggen in lijn met de voorgaande bevindingen. (12 deelnemers)
- De frequentie van de antwoorden geeft een samenvatting van de belangrijkste aandachtspunten:
 - **Fietsenstallingen** waar je met een gerust hart je fiets kan stallen, zeker aan het station. (6 deelnemers)
 - **Buschauffeurs** die veilig rijden. De hoeveelheid auto's in het stadscentrum hebben hier ook een negatieve invloed op. (3 deelnemers)
 - De **stationsomgeving** veilig inrichten. (2 deelnemers)
Bv. Toegangswegen zijn niet aangenaam en veilig voor zwakke weggebruikers.

“
Veilige (bewaakte?) fietsstalling aan het station.
Durf niet met de fiets naar het station te gaan door de fietsdiefstallenplaag.
”

“
Netter en stiller openbaar vervoer, bussen die niet als gekken de stad doorkruisen.
”



Deelnemers

Te voet

Met de fiets,
stads



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?

 Createlli

 ARCADIS



De antwoorden die regelmatig aan bod komen, in volgorde van frequentie:

- De (meer recente) **bushaltes** zijn kwalitatief: proper, overdekt, verzorgd, groen...
Bv. Station, Goossensvest, Gilainstraat, nieuwe bushaltes in de Vierde Lansierslaan.
- De **perrons** zijn in orde: proper, overzichtelijk, verhoogd...
- Het is **gemakkelijk**. Bovendien hoeft je niet zelf te rijden, naar parking te zoeken en je kan simpelweg afstappen waar je wilt, bv. in het stadscentrum. Dit alles heeft een positieve invloed op de aantrekkelijkheid.
- De **bussen** zijn opvallend geel gekleurd, modern, proper, ordelijk, ruim, niet te druk, goed geventileerd, aangenaam van temperatuur... Dit maakt de **busrit** aantrekkelijk, zeker als het ook nog eens vlot en snel verloopt.
- Het is beter voor het milieu, een **duurzame** manier om je te verplaatsen.
Bv. Elektrische bussen.
- **Voorzieningen** bij het station maken het gebruik van het openbaar vervoer aantrekkelijk.
Bv. Pand10.
- Het aanbod aan **treinverbindingen** is frequent en gevarieerd genoeg. Het gaat ook snel.
- De **fietsenstallingen** en **parkings** zijn goed gelegen voor het gebruik van het openbaar vervoer.



De antwoorden die regelmatig aan bod komen, in volgorde van frequentie:

- Het **station** is niet aantrekkelijk door verouderde toestand, onoverzichtelijke inrichting, onveilige fietsenstalling, gevaarlijke en onduidelijke toegangswegen, onvoldoende verlichting, niet onderhouden, betalend parkeren... Dit moedigt absoluut niet aan om het openbaar vervoer meer te gebruiken en maakt een slechte indruk op bezoekers.
- Het **aanbod** is beperkt. Zo rijden er in de avond niet veel bussen meer en ook de **frequentie** en het **aantal haltes** van een buslijn is laag.
- Sommige **bushaltes** bieden onvoldoende beschutting tegen regen, zijn vuil, niet goed verlicht...
- De **bussen** zijn oud, vuil... Ook het **rijgedrag** van de buschauffeur en de **drukke** maken de busrit niet aantrekkelijk. Teveel mensen op de bus, voornamelijk jongeren, gaat gepaard met overlast.
- Er is in het algemeen **te weinig openbaar vervoer** van, naar en in het stadscentrum. Meer mogelijkheden kan het gebruik ervan aanmoedigen.
- Zowel treinen als bussen zijn zelden **stipt** op tijd.
- **Fietsenstallingen** ontbreken in het stadscentrum, waardoor de combinatie van fietsen en het openbaar vervoer nu niet mogelijk is of aangemoedigd wordt.

Tabel 8: Wat vind je (niet) leuk als je het openbaar vervoer van, naar of in het stadscentrum gebruikt? Denk hierbij aan AANTREKKELIJKHEID.



Deelnemers



Te voet



Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?

Openbaar vervoer



Aantrekkelijkheid



- “ De perrons aan het station zijn netjes en overzichtelijk. ”
- “ Bushaltes aan station zijn aantrekkelijk en overdekt. ”
- “ De elektrische bussen zijn zeer aangenaam. ”
- “ Het is makkelijk om het openbaar vervoer te nemen. ”



- “ Openbaar vervoer is niet aantrekkelijk, je wordt door elkaar geschud en ik neem zelden de bus naar Tienen. ”
- “ Stationsgebouw is in erbarmelijke staat. Jammer, geen mooi uithangbordje. ”
- “ Soms hebben bussen reclame op de ramen en kan je niet buiten kijken, waardoor ik ziek word. ”
- “ Er zijn geen duidelijke bushaltes in het centrum, en al helemaal geen mooi ingerichte plekken. Het zou fijn zijn als er op 2 of 3 belangrijke knooppunten ook een mooie aanleg en wachtinfrastuctuur zou zijn. ”
- “ Meer openbaar vervoer is de stad aantrekkelijker maken. ”

Tabel 8: Wat vind je (niet) leuk als je het openbaar vervoer van, naar of in het stadscentrum gebruikt? Denk hierbij aan AANTREKKELIJKHEID.



Deelnemers



Te voet



Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?



Wat helpt om meer het openbaar vervoer te nemen? (191 deelnemers)

- De antwoorden die te maken hebben met AANTREKKELIJKHEID liggen in lijn met de voorgaande bevindingen. (83 deelnemers)
- De frequentie van de antwoorden geeft een samenvatting van de belangrijkste aandachtspunten:
 - **Betaalbare parkings en aanvaardbare prijzen** voor een trein- of busticket. Bovendien moet het voor iedereen eenvoudig zijn om een ticketje te kopen, wat vandaag niet zo is voor wie niet goed met de smartphone overweg kan. (30 deelnemers)
 - De kwaliteit van de **buslijnen en treinverbindingen** kan verbeterd worden met goede aansluiten en overstapmogelijkheden. Ook trein en bus moeten rekeningen houden met en afgestemd zijn op elkaar. (24 deelnemers)
 - Het gebruik van het openbaar vervoer moet **vlot en gemakkelijk** zijn door stiptheid te garanderen, en minder omleidingen en werken aan het spoor. (22 deelnemers)
 - De renovatie en opwaardering van de **stationsomgeving** dient (eindelijk) in gang gezet en afgerond te worden. (11 deelnemers)
 - De kwaliteit van de **bushaltes** kan verbeterd worden door... (9 deelnemers)
Bv. Een duidelijke en opvallende uurregeling, onderhoud...
 - De kwaliteit van de **bus- en treinrit** kan verbeterd worden door... (6 deelnemers)
Bv. Aangename zitplaatsen, vriendelijke chauffeurs...
 - Het openbaar vervoer wordt meer aantrekkelijk door de focus te leggen op **duurzame** en milieuvriendelijke verplaatsingen. (2 deelnemers)
Bv. Elektrische bussen.

“*Gratis parkeerplaats aan het station. Sinds dit betalend is ben ik niet meer met het OV gegaan. Voordien een paar keer per maand.*”

“*Gewoon betalingssysteem. Nu heb je al een smartphone nodig en een app. Een ticket moet je elders kopen ipv op de bus zelf.*”

“*Bussen en treinen die op tijd rijden.*”

“*(...) melder met afstapplaatsen, zoals bv. tram aan zee, maar dan voor bussen.*”



Deelnemers



Te voet



Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?

Openbaar vervoer



Toegankelijkheid en bereikbaarheid



De antwoorden die regelmatig aan bod komen, in volgorde van frequentie:

- Er zijn genoeg **buslijnen** die zorgen voor goede verbindingen van, naar en in het stadscentrum, en ook het aantal **haltes** volstaat. Het stadscentrum wordt specifiek aangehaald als goed bereikbaar.
- Het **station** is centraal gelegen. Het stadscentrum met zijn attracties en voorzieningen is op **wandelafstand**.
- Dankzij de goede **treinverbindingen**, geraak je vlot op veel plekken.
Bv. Leuven, Brussel...
- Het trein- en bus**aanbod** is voldoende aanbod.
Bv. Lijn 380 en 381 vanuit Kuntich rijdt met een voldoende frequentie, ook in de week.
- De **parkings** zijn goed bereikbaar.
Bv. Parking aan het station.
- Er is **voldoende plaats** in de bus en aan de bushaltes, wat de toegankelijk positief beïnvloed.



De antwoorden die regelmatig aan bod komen, in volgorde van frequentie:

- In het algemeen ervaar men het **aanbod** aan openbaar vervoer heel beperkt. Het gaat niet alleen over de frequentie van de bussen (voornamelijk te laag tijdens de spits- en schooluren), maar er zijn gewoonweg te weinig verbindingen met de deelgemeenten en dorpen (bv. Industriepark, Hoegaarden, Attenrode-Wever, Tielt-Winge, Goetsenhoven...). En de verbindingen die er zijn, maken vaak omwegen waardoor het meer tijd in beslag neemt dan een ander vervoersmiddel.
- Het **station** is niet goed toegankelijk voor senioren en mindervaliden. Zo is de tunnel onder het station uitgerust met trappen. Wie geen trappen kan doen, kan ook langs de parking, maar dit is een omweg (zeker als je van het stadscentrum komt). Ook de **perrons** en de **fietsenstalling** aan het station kennen een beperkte toegankelijkheid door geparkeerde auto's, plassen...
- De **Grote Markt** is niet goed bereikbaar met de bus. Er is nood aan een bushalte, die rekening houdt met een goede aansluiting op andere verbindingen.
- De buslijnen hebben **te weinig haltes**. Het is vaak niet mogelijk om dicht bij huis af te stappen.
- De bus en trein zijn niet toegankelijk voor **senioren en mindervaliden**.
Bv. Hoge opstap, verhoging zitplaatsen, bushaltes...
- **Trein en bus** sluiten vaak niet goed op elkaar aan.

Tabel 9: Wat vind je (niet) leuk als je het openbaar vervoer van, naar of in het stadscentrum gebruikt? Denk hierbij aan TOEGANKELIJKHEID en BEREIKBAARHEID.



Deelnemers



Te voet



Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?

Openbaar vervoer



Toegankelijkheid en bereikbaarheid



“ Politie aan de bushaltes rond de scholen, scholieren staan vaak op straat of wandelen op straat. ”

“ Voldoende buslijnen die in mijn straat naar het centrum of station gaan. ”

“ Mijn kinderen gaan wel met de bus naar school. Zij vinden het goed dat hun bus nu tot aan de Waaiberg rijdt. ”

“ De bus stopt voor onze deur en rijdt elk uur of vaker. ”

“ Treinstation op wandelafstand van Grote Markt. ”



“ Het zou gemakkelijk zijn om van de trein over te kunnen stappen op de bus om naar huis te keren na het werk en de auto te laten staan. Helaas is de afstemming trein en bus niet goed zodat ik van deze mogelijkheid geen gebruik maak. ”

“ Meer buslusjes maken in en rond de stad. Ook bijvoorbeeld een 'ringbusje' dat om de zoveel minuten de ring doet, 'schoolbusjes', 'zwembad-Grimde' busje, 'Houtenveldbusje' etc.... Kleine milieuvriendelijkere busjes tot bijvoorbeeld 20-25 personen. ”

“ Jammer, maar de hoge opstap van de bus is voor veel mensen een reden om af te haken van het openbaar vervoer. ”

“ De snelbus tussen Leuven/Lubbeek/Tienen zou ook in het weekend mogen rijden, dan zou ik de auto voor veel verplaatsingen thuis kunnen laten. ”

Tabel 9: Wat vind je (niet) leuk als je het openbaar vervoer van, naar of in het stadscentrum gebruikt? Denk hierbij aan TOEGANKELIJKHEID en BEREIKBAARHEID.



Deelnemers



Te voet



Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?

Openbaar vervoer



Toegankelijkheid en bereikbaarheid

Wat helpt om meer het openbaar vervoer te nemen? (191 deelnemers)

- De antwoorden die te maken hebben met TOEGANKELIJKHEID en BEREIKBAARHEID liggen in lijn met de voorgaande bevindingen. (106 deelnemers)
- De frequentie van de antwoorden geeft een samenvatting van de belangrijkste aandachtspunten:
 - Het openbaar vervoer is onvoldoende aanwezig in Tienen. Mogelijkheden om het **aanbod** te verbeteren zijn... (76 deelnemers)
Bv. hogere frequentie (tijdens spits- en schooluren), pendel- of stadsbus, meer verbindingen van, naar en in het stadscentrum...
 - De huidige en toekomstige buslijnen moeten voorzien worden van **meer haltes**, zeker in het stadscentrum. (22 deelnemers)
Bv. aan de Grote Markt.
 - De **parkings** moeten beter bereikbaar zijn, zodat men van daaruit kan overschakelen op het openbaar vervoer. Het voorzien van (rand)parkings kan hierbij helpen. (5 deelnemers)
 - Het openbaar vervoer is vandaag vaak niet toegankelijk voor **senioren en mindervaliden**. (3 deelnemers)
Bv. Het station an sich, bushaltes, opstap bus en trein...

“Voldoende en aangepaste haltes die toegankelijk zijn voor rolstoelgebruikers.”

“Veilige (bewaakte?) fietsstalling aan het station. Durf niet met de fiets naar het station te gaan door de fietsdiefstallenplaag.”

“Pendelbus die je vanuit parkings buiten het centrum naar het centrum brengen. Zonder schema of tijdstafel, gewoon een klein busje dat een vast traject doet tussen een parking naar de markt en het station en zo rondjes rijdt. Wachtijd mag niet hoger zijn dan 10 minuten.”

“Meer bussen tussen Jodoigne en Tienen, 1 per uur is echt te weinig. Met 2 per uur zouden we al heel blij zijn. En ook latere bussen van Tienen naar Jodoigne, zodat mijn dochter na haar culturele activiteiten aan de academie, zelfstandig met de bus terug kan komen van Tienen.”

“Er is geen openbaar vervoer in het stadscentrum, wel in de rand van het stadscentrum. Er is geen openbaar vervoer tussen mijn woning en de Grote Markt”



Deelnemers



Te voet



Met de fiets, step...



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd vervoer



Hoe gaan we verder?

 Createlli

 ARCADIS

Gemotoriseerd vervoer

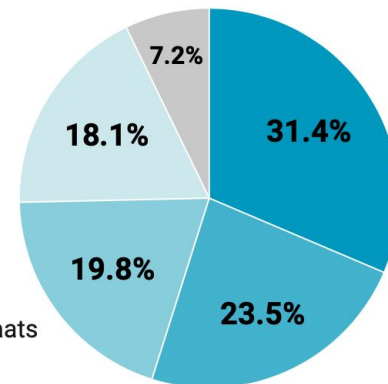
- **736 deelnemers** rijdt (wel eens) met de een gemotoriseerd voertuig (motor, auto, bestel- of vrachtwagen), vooral auto's
- 45 deelnemers worden gebracht met de auto of aangepast vervoer.

Al die auto's moeten een plaats vinden:

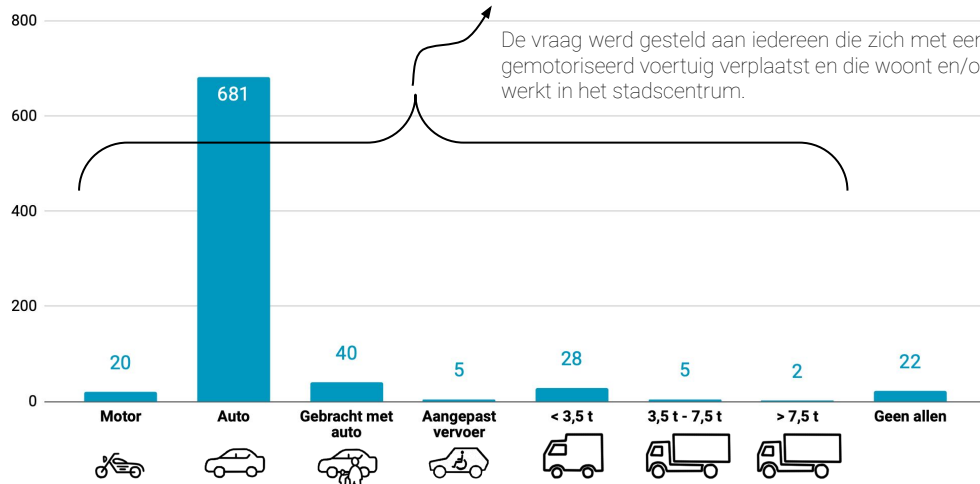
- $\frac{1}{3}$ heeft of huurt een eigen parkeerplaats heeft (31%).
- $\frac{1}{4}$ parkeert in de openbare ruimte met een bewonerskaart (24%).
- $\frac{1}{6}$ parkeert in de openbare ruimte zonder bewonerskaart.
- $\frac{1}{6}$ parkeert op een parkeerplaats van het werk.

- o N.v.t. (5)
- o Garage (5)
- o Ik parkeer (nog) op openbaar domein;
- o Parking NMBS;
- o Cambio;
- o Parkeerschijf;
- o Ik parkeer buiten de Vesten.

- Ik huur of heb een eigen parkeerplaats
- Ik heb een bewonerskaart en parkeer in de openbare ruimte
- Ik heb geen bewonerskaart en parkeer in de openbare ruimte
- Mijn werk heeft een parkeerplaats
- Andere

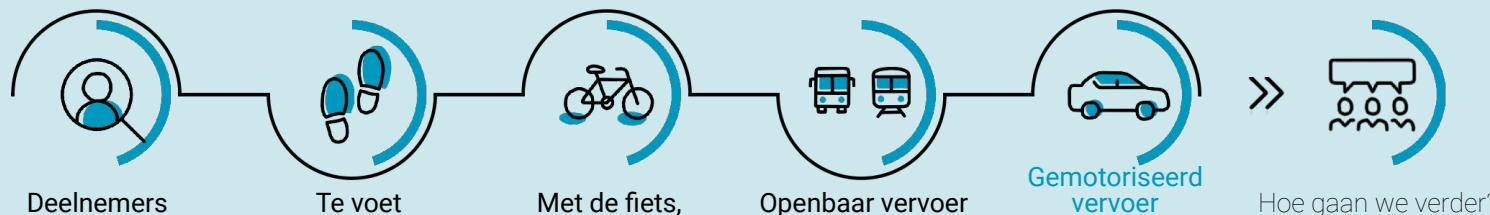


Grafiek 26: Heb je een parkeerplaats of bewonerskaart als je met de auto, motor, bestelwagen... gaat werken of thuiskomt in het stadscentrum?



De vraag werd gesteld aan iedereen die zich met een gemotoriseerd voertuig verplaatst en die woont en/of werkt in het stadscentrum.

Grafiek 25: Met welk van de volgende voertuigen verplaats je je?

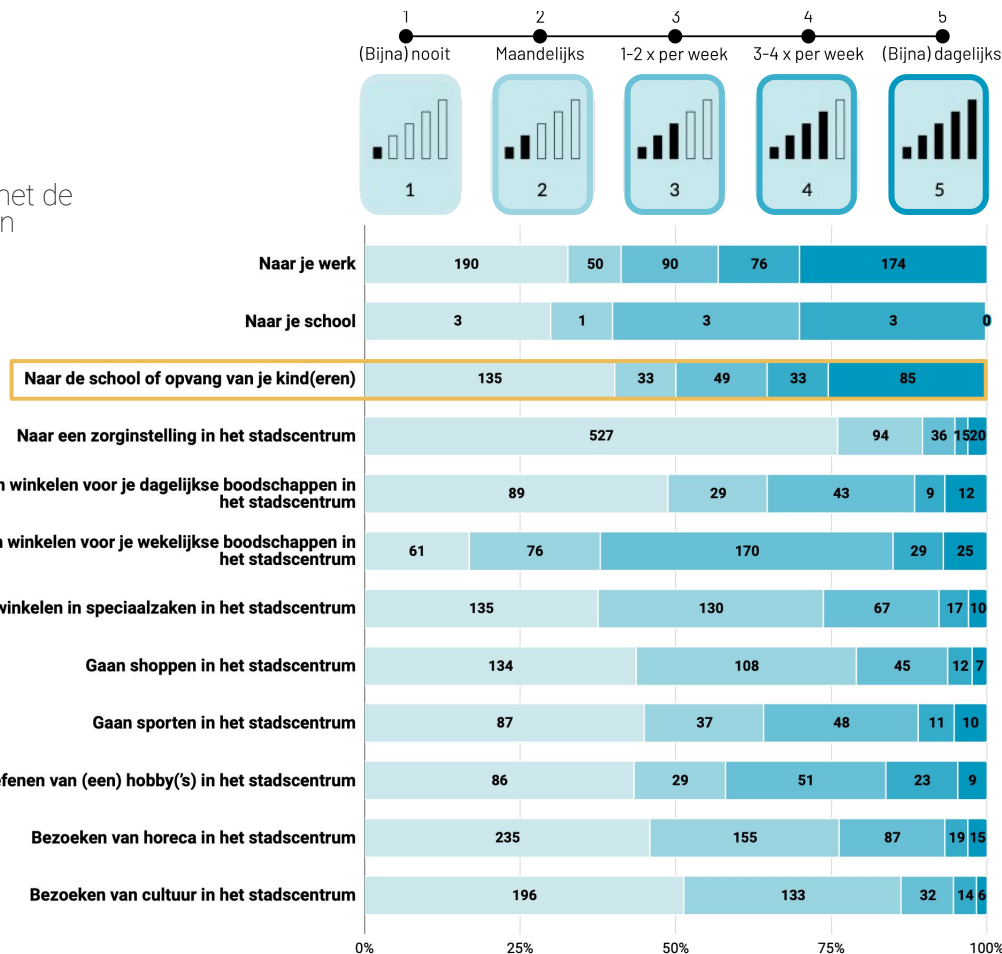


Gemotoriseerd vervoer



Bestemmingen

- De deelnemers die zich bijna dagelijks met de auto verplaatsen, gaan vooral...
 - ... naar het **werk**.
 - ... naar **school** (van hun kind(eren)).
- De deelnemers die zich één tot enkele keren per week met de auto van, naar en in het stadscentrum verplaatsen, gaan vooral...
 - ... winkelen.
 - ... naar horeca en cultuur.



Grafiek 27: Hoe vaak doe je de volgende verplaatsingen (gedeeltelijk) de auto, motor, bestelwagen...?



Deelnemers



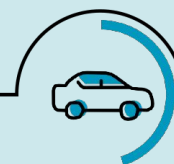
Te voet



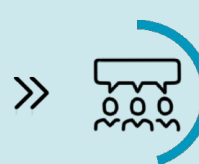
Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd vervoer

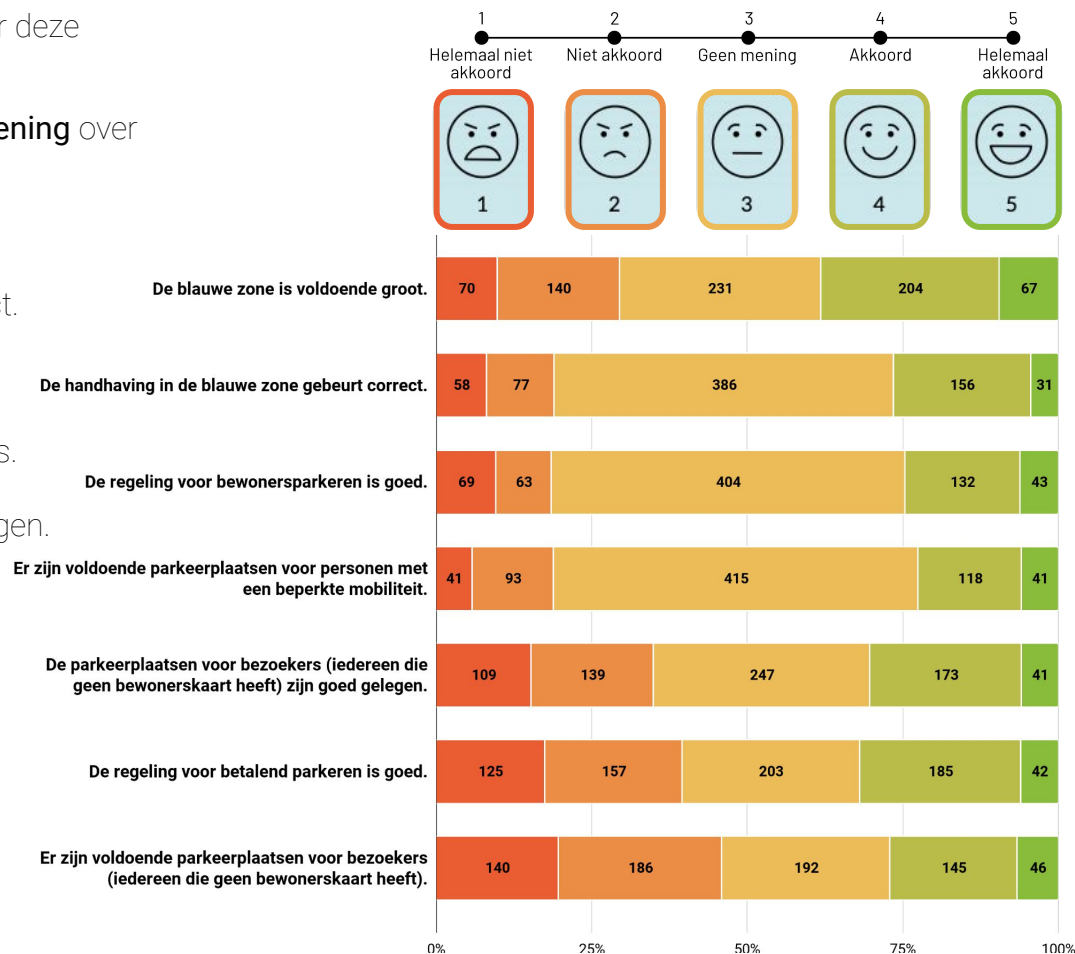


Hoe gaan we verder?

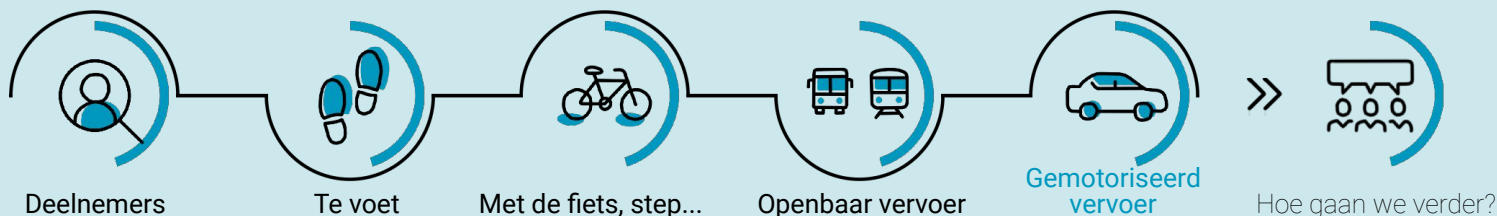
Gemotoriseerd vervoer



- Meer dan 700 deelnemers gaven hun mening over deze stellingen.
- In het algemeen heeft men **geen uitgesproken mening** over het parkeerbeleid.
- De aspecten waarover men **eerder tevreden** is:
 - De blauwe zone is voldoende groot.
 - De handhaving in de blauwe zone gebeurt correct.
 - De regeling voor bewonersparkeren.
- De aspecten waarover men **eerder ontevreden** is:
 - Er zijn voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers.
 - De regeling voor betalend parkeren.
 - De parkeerplaatsen voor bezoekers zijn goed gelegen.



Grafiek 28: Ongeveer 706 deelnemers reageerden op enkele stellingen i.v.m. parkeren in het stadscentrum.



Gemotoriseerd vervoer



- **190 deelnemers** beargumenteren hun scores.
Enkele antwoorden die regelmatig aan bod komen:

- Velen appreciëren de **Kazerneparking** in het stadscentrum. (16 deelnemers)
- Ze willen wel voldoende parkeergelegenheid om te winkelen. (15 deelnemers)
- Er is regelmatig **te weinig parking** voor bewoners (15 deelnemers), dat wordt vaak gelinkt aan gezinnen met meerdere kaarten (12 deelnemers), en nieuwe appartementen zonder garages (3 deelnemers). Enkelen vragen dan weer specifiek naar meerdere kaarten (3 deelnemers).
- Er zijn veel opmerkingen over **gebrek aan parking**:
 - Algemeen te weinig; (13 deelnemers)
 - Te weinig kort parkeren; (9 deelnemers)
 - Te weinig op marktdagen; (8)
 - Te weinig randparking; (11 deelnemers)
 - Te duur. (11 deelnemers)
- Er zijn veel opmerkingen over de **blauwe zone**:
 - Veel wildparkeren (11 deelnemers), omdat er geen handhaving is van parkeerovertredingen maar wel van de blauwe zone door APCOA (14 deelnemers).
 - Men heeft opmerkingen op de indeling van de zones, vaak omdat ze op de rand wonen. (8 deelnemers)
 - Ook oneigenlijk gebruik van langparkeerders die de schijf aanpassen, wordt niet gesmaakt. (5 deelnemers)
 - Men wenst betere aanduidingen om onverwachte boetes te vermijden. (3 deelnemers)
 - Om misbruik met parkeerkaarten te vermijden suggereert men een systeem met nummerplaat. (3 deelnemers)
- Veel leerkrachten (7 deelnemers) en andere werknemers (14 deelnemers) vragen een oplossing in het stadscentrum, omdat ze vaak materiaal mee hebben.
- Men meldt dat er **te veel parking** is (10 deelnemers), en dat er geen parking mag op de Grote Markt (9 deelnemers).
- Het feit dat de **parking** van de **NMBS duur** uitvalt, genereert veel parkeerdruk en wildparkeren. (7 deelnemers)
- Men suggereert een **shuttle** van de rand of station naar het stadscentrum. (7 deelnemers)



Deelnemers



Te voet



Met de fiets, step...



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?

Createlli

ARCADIS

Gemotoriseerd vervoer



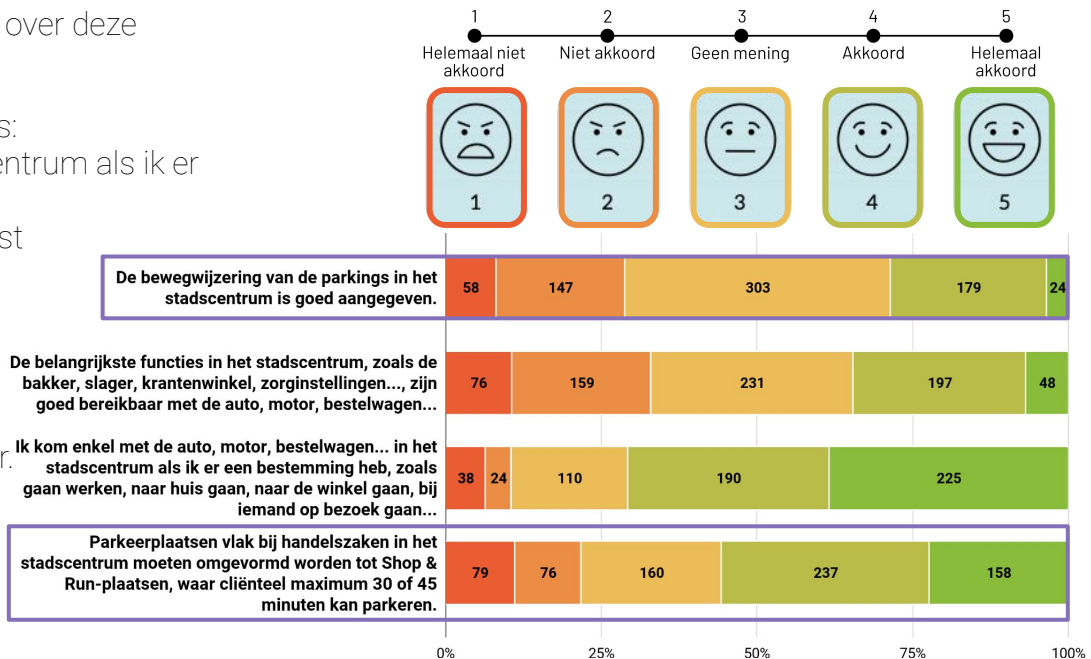
Bereikbaarheid

- Meer dan 700 deelnemers gaven hun mening over deze stellingen.
- De aspecten waarover men **eerder tevreden** is:
 - Ik kom enkel met de wagen naar het stadscentrum als ik er een bestemming heb, anders niet.
 - Parkeerplaatsen vlakbij handelszaken zijn best Shop & Run.

- De aspecten waarover men **eerder ontevreden** is:
 - De bewegwijzering is goed.
 - De belangrijkste functies zijn goed bereikbaar.

- 200 deelnemers beargumenteren hun scores. Enkele antwoorden die regelmatig aan bod komen:

De bewegwijzering is enkel goed voor wie Tienen kent. Er zijn geen aanduidingen bij markten, events of werken. Men stelt een slimme parkeerroute voor. (37 deelnemers)



Grafiek 29: Ongeveer 708 deelnemers reageerden op enkele stellingen i.v.m. bereikbaarheid van het stadscentrum.

“ Zeker voor de regelmatige bezoekers, iets minder voor de echte "toeristen". ”

“ ... Mits afhalen in elke winkelstraat (binnen de ring) kan met 30' kort en gratis parkeren ”



Deelnemers



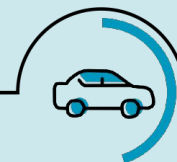
Te voet



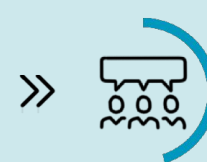
Met de fiets, step...



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd vervoer



Hoe gaan we verder?

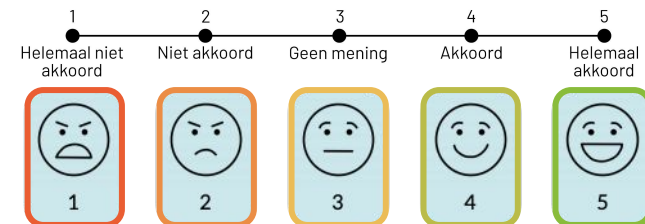
Createlli

ARCADIS

Gemotoriseerd vervoer



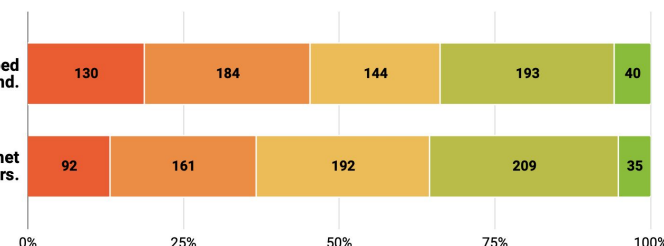
- 200 deelnemers beargumenteren hun scores. Enkele antwoorden die regelmatig aan bod komen:
 - Het stadscentrum is té goed bereikbaar en dat gaat ten koste van de **zwakke weggebruikers**.
 - Bovendien is een **modal shift** nodig om mensen aan te moedigen te wandelen.
 - Tijdens de **spits- en schooluren** is de bereikbaarheid van de belangrijkste functies een probleem.
 - Kortparkeren kan een oplossing zijn (78 deelnemers)
 - **Shop & Run-plaatsen** zijn gewenst, mits de goede randparkings blijven en het ook werkt voor langer shoppen. Toch zijn er bedenkingen. Men zou eerder inzetten op een autoluw stadscentrum, parkeerplaatsen voor mindervaliden en een modal shift. (100 deelnemers)



Als ik me verplaats met de auto, motor, bestelwagen... kan ik eenvoudig en zonder problemen oversteken aan de kruispunten...

... De verkeerslichten zijn goed afgestemd.

... Ik ondervind geen conflicten met andere weggebruikers.



Grafiek 30: Ongeveer 685 deelnemers reageerden op enkele stellingen i.v.m. kruispunten van, naar en in het stadscentrum.

“Voorkeur voor verder afgelegen, mooie parking en meer verkeersvrije straten. Eventueel enkele parkeerplaatsen voor minder mobiele mensen.”

“Er moet een mogelijkheid zijn om de auto voor een langere periode te parkeren. 30-45 min zouden bijna nooit genoeg zijn, vooral als je met kinderen bent.”



Deelnemers



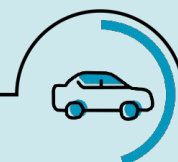
Te voet



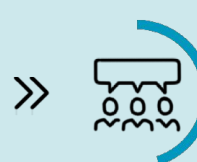
Met de fiets, step...



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd vervoer



Hoe gaan we verder?

Createlli

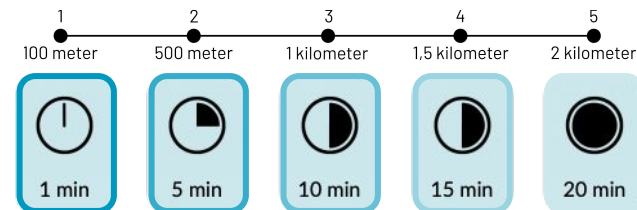
ARCADIS

Gemotoriseerd vervoer

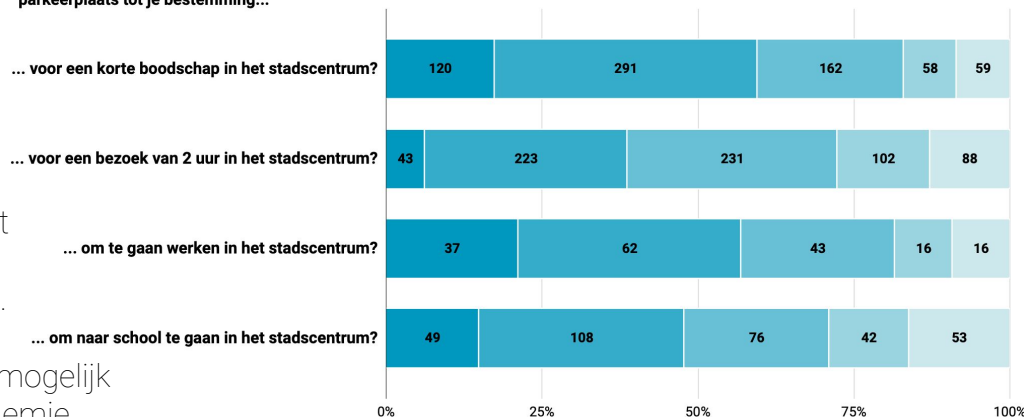


Bereikbaarheid

- De deelnemers halen enkele voorwaarden aan die hun bereidheid om te stappen detailleren:
 - Als ik geen zware bagage heb; (13 deelnemers)
 - Mindervaliden als uitzondering; (13 deelnemers)
 - Als ik veilig verder kan wandelen of fietsen; (13 deelnemers)
 - Als parkeren gratis en onbeperkt is; (12 deelnemers)
 - Afhankelijk van het weer; (6 deelnemers)
 - Afhankelijk of ik alleen ben, of met jonge kinderen of ouderen. (6 deelnemers)
- Enkele specifieke opmerkingen per bestemming:
 - **Winkelen:** Een shuttle een oplossing zijn om niet afhankelijk te zijn van het weer.
 - **Werk:** Een parking voor werknemers, zeker i.v.m. laden en lossen van materiaal.
 - **School en muziekacademie:** Kiss & Ride moet mogelijk zijn, of 15 min kortparkeren voor de muziekacademie.



Hoe lang ben je bereid te stappen, te fietsen of je te verplaatsen met een ander niet-gemotoriseerd vervoersmiddel vanaf je parkeerplaats tot je bestemming...



Grafiek 31: Hoe lang ben je bereid te stappen, fietsen of je te verplaatsen met een ander niet-gemotoriseerd vervoersmiddel vanaf je parkeerplaats tot je bestemming?

“

Op voorwaarde dat je lang genoeg gratis kan parkeren (is nu zo aan de manège) en dat je veilig kan wandelen naar het stadscentrum.

”

“

Ik heb graag de auto dicht bij mijn werk staan. Hier zit namelijk veel extra materiaal in dat nodig is om voor mijn werk.

”



Deelnemers



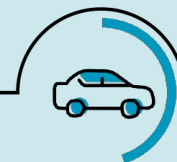
Te voet



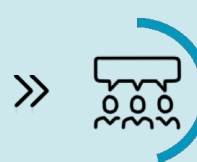
Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd vervoer



Hoe gaan we verder?

Gemotoriseerd vervoer

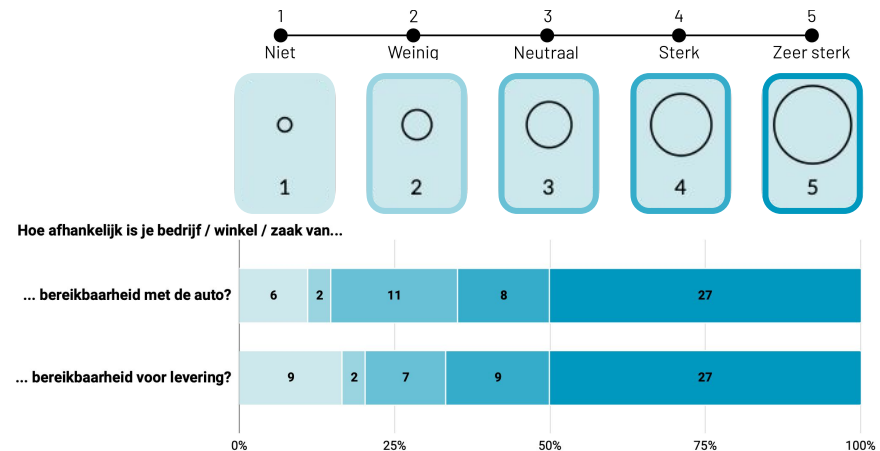


- 105 mensen nemen deel als eigenaar van een bedrijf / winkel / zaak.
- Zowel voor bewoners als klanten is parking een probleem.
- Soms zijn klanten en leveranciers verplicht te leveren / op te halen in overtreding.
- Men zoekt graag samen naar oplossingen voor specifieke situaties.

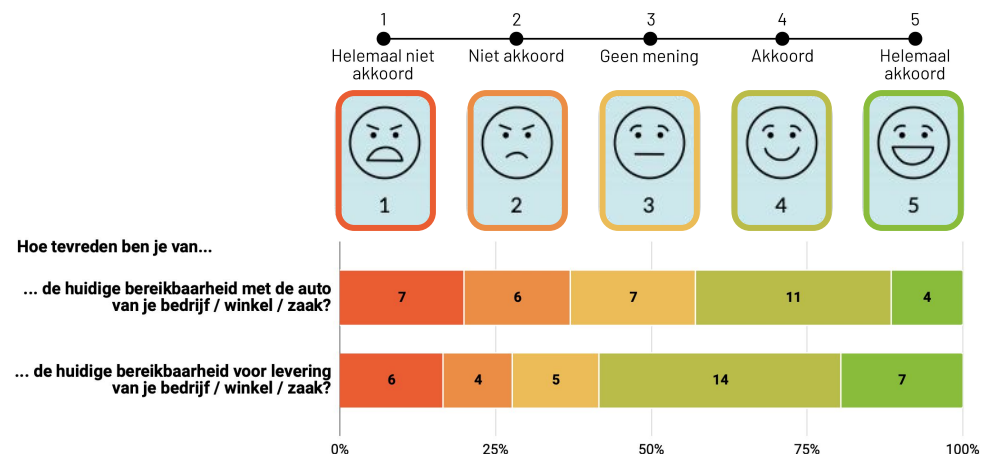
Binnen welke sector zou je je bedrijf / winkel / zaak positioneren?

(45 antwoorden):

- o 27% gezondheidsdiensten en -instellingen
- o 18% detailhandel
- o 9% bank, verzekeringen, post en telecom
- o 7% consultancy en andere diensten
- o 4% groothandel; 4% vrije beroep; 4% contactberoep; 4% transport; 4% voeding
- o 2% horeca; 2% informatica; ...



Grafiek 32: 53 deelnemers beoordeelden de bereikbaarheid van hun bedrijf / winkel / zaak.



Grafiek 33: Ongeveer 35 deelnemers uitten hun tevredenheid over de bereikbaarheid van hun bedrijf / winkel / zaak.



Deelnemers



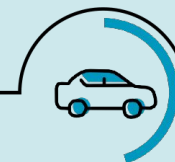
Te voet



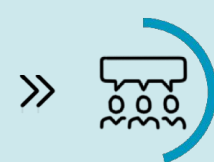
Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd vervoer



Hoe gaan we verder?

Createlli

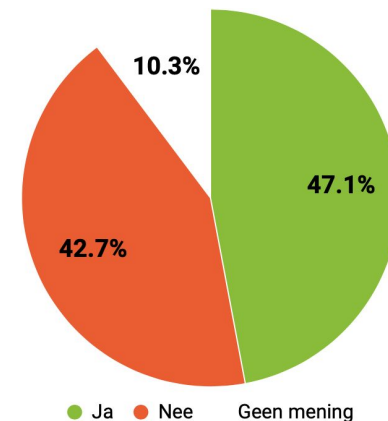
ARCADIS

Gemotoriseerd vervoer



Mogen parkeerplaatsen in het stadscentrum worden opgegeven om meer ruimte te creëren voor fietsers?

- Deze vraag werd gesteld aan **iedereen**.
- **Ja**, op voorwaarde dat...
 - ... er voldoende randparkings zijn, aan de Vesten en in het stadscentrum, bv. de Kazerneparking. (31 deelnemers)
 - ... er alternatieven zijn, bijvoorbeeld als er elders parking komt en het netto aantal plaatsen niet vermindert. (28 deelnemers)
 - Gewoon doen, zonder voorwaarden. (13 deelnemers)
 - ... het fietsen veilig kan. (11 deelnemers)
 - ... er voldoende parking voor bewoners blijft. (11 deelnemers)
- **Nee**, alleen maar als...
 - De meesten geven aan gewoonweg tegen te zijn, meestal omdat er te weinig parking is (vooral voor winkelen en horeca). (24 deelnemers)
 - ... er een alternatief komt,, bijvoorbeeld met randparkings. (14 deelnemers)
 - ... er voldoende parking voor bewoners blijft en voor kort parkeren. (6 deelnemers)
 - ... er voldoende aandacht gaat naar minder mobiele bezoekers, 65-plussers of met mensen met een beperking.



Grafiek 34: **335 deelnemers** antwoorden 'Ja, op voorwaarde dat...' en **304 deelnemers** antwoorden 'Nee, alleen maar als...'

- “ Parkeerplaatsen met rijroutes die niet door het centrum of de winkelstraten gaan, zorgen net voor een veiligere omgeving. ”
- “ ... er een grote parking buiten stad komt met elektrische busjes of deelfietsen. ”
- “ ... je op een andere manier die plaatsen ergens gaat compenseren. ”



Deelnemers



Te voet



Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



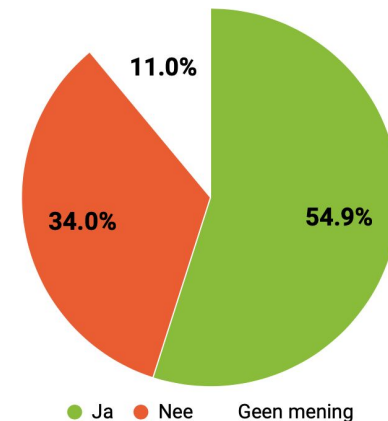
Hoe gaan we verder?

Gemotoriseerd vervoer



Mag de parkeerplaats of het openbaar domein voor je deur gebruikt worden om het straatbeeld en de beleving ervan te bevorderen? Denk bijvoorbeeld aan groen, meer rustpunten...

- Deze vraag werd enkel gesteld aan de **deelnemers die in het stadscentrum wonen**.
- **Ja**, op voorwaarde dat...
 - ... er alternatieve parkeerplaatsen komen voor de bewoners, voornamelijk voor kortparkeren, voor laden en lossen en minder mobiele mensen. Ook misbruik van veelvuldige bewonerskaarten moet aangepakt worden. (20 deelnemers)
 - ... het een echte opwaardering is met meer groen, onderhoud, geen overlast door lawaai, geen zwerfvuil... (15 deelnemers)
 - Gewoon doen, zonder voorwaarden. (6 deelnemers)
 - ... het een verbetering is voor het verkeer, met de focus op trager verkeer en doorgaand verkeer weren. (3 deelnemers)
- **Nee**, alleen maar als...
 - $\frac{1}{3}$ is gewoonweg tegen. Men vindt dat er in het algemeen te weinig parking is en in het bijzonder voor het groeiend aantal bewoners. Ook de mogelijke overlast schrikt af. (12 deelnemers)
 - Anderen zien het alleen mogelijk als de plaatsen gecompenseerd worden. Er moet voldoende parking blijven voor bewoners, liefst dichtbij. Ook moeten er nog steeds plaatsen zijn voor laden en lossen, mindervaliden en aannemers.
 - Sommigen vinden de vraag niet van toepassing: er is al groen.



Grafiek 35: **184 deelnemers** antwoorden 'Ja, op voorwaarde dat...' en **114 deelnemers** antwoorden 'Nee, alleen maar als...'

- “ ... er plek is bij werken voor aannemers en om boodschappen af te zetten, en een grote parkeerruimte voorzien is op 5 à 10 minuten wandelen. ”
- “ ... er meerwaarde is (meer groen, fiets- en voetpaden, veiligheid op de weg). ”
- “ ... het ook effectief nut heeft. De beleving voor de bewoners als ze thuiskomen van het werk met de auto, is ook belangrijk. ”



Deelnemers



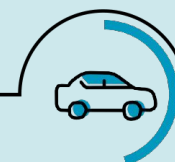
Te voet



Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



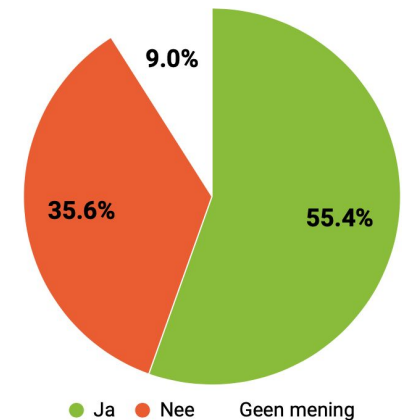
Hoe gaan we verder?

Gemotoriseerd vervoer



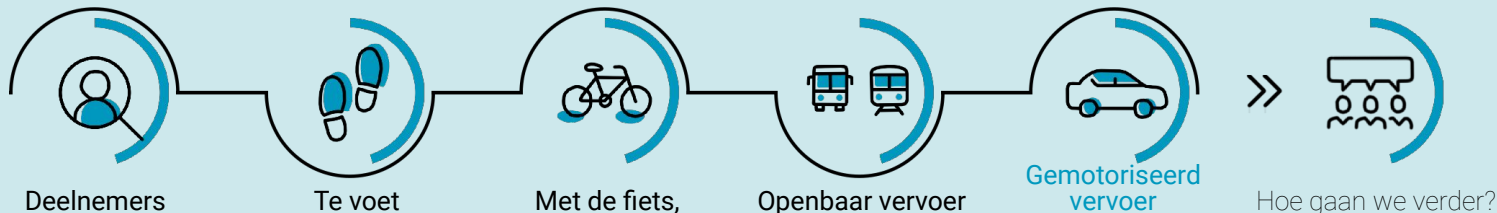
Zou je gebruik maken van randparkings?

- Deze vraag werd gesteld aan de deelnemers die zich **verplaatsen met een gemotoriseerd voertuig**.
- **Ja**, op voorwaarde dat...
 - ... de parking gratis of heel goedkoop en veilig is. (40 deelnemers)
 - ... het gaat over een korte afstand zodat het stadscentrum makkelijk te voet bereikbaar is, en de verbinding te voet veilig en wandelvriendelijk is. (28 deelnemers)
 - ... er ook verbinding met deelfietsen, het openbaar vervoer of een shuttle is, liefst gratis. (28 deelnemers)
 - ... de parking goed bereikbaar is, met garantie op een plaats. (11 deelnemers)
 - ... de bewoners een parking dichterbij (het stadscentrum) behouden, in het bijzonder voor kortparkeren. (4 deelnemers)
- **Nee**, alleen maar als...
 - $\frac{1}{4}$ is gewoonweg tegen. Men vindt dit geen goed idee voor bewoners uit het stadscentrum, randparkings zijn simpelweg te ver gelegen of de barrière te groot is.
 - $\frac{1}{2}$ geeft aan dat het voor hen overbodig is, omdat ze in of dichtbij het stadscentrum, waardoor ze zich meestal verplaatsen met de fiets, of omdat ze minder mobiel zijn.
 - Men is bezorgd over bezoekers met veel bagage door koopjes. De parking moet dicht genoeg liggen, zoals Kazerneparking. (12 deelnemers)



Grafiek 36: **382 deelnemers** antwoorden 'Ja, op voorwaarde dat...' en **245 deelnemers** antwoorden 'Nee, alleen maar als...'

- “ ... er een vlotte bereikbaarheid is naar het centrum op een veilige manier. Een randparking die het centrum gemotoriseerd moet bereiken maakt niets uit want op de ring of binnenwegen sta je constant aan te schuiven. ”
- “ Bewoners moeten in hun buurt kunnen parkeren. Mensen van buiten het centrum dienen bv. dichtbij ondergronds kunnen te parkeren. ”



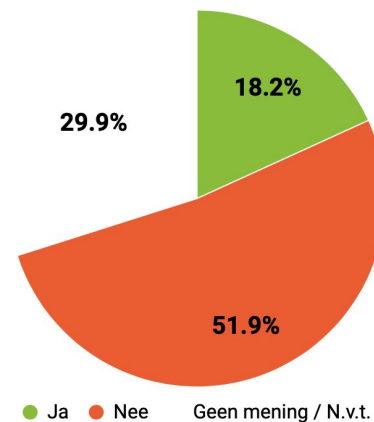
Gemotoriseerd vervoer



Wat denk jij?

Biedt het autodeelsysteem cambio voor jou een goed alternatief voor het bezit van een eigen of extra auto in het huishouden?

- Deze vraag werd gesteld aan **iedereen**.
- **Ja**, op voorwaarde dat...
 - ... er voldoende capaciteit en beschikbaarheid van de auto's is. (21 deelnemers)
 - ... er een standplaats in de buurt is, ook buiten het stadscentrum. (16 deelnemers)
 - ... er meer soorten auto's komen, zoals grotere en niet-elektrisch auto's, die ook als alternatief voor een bedrijfswagen kunnen dienen.
- **Nee**, alleen maar als...
 - ... er een standplaats in de buurt zou zijn. Velen wonen in een deelgemeente of te ver van de standplaatsen in het stadscentrum. (19 deelnemers)
 - Het is geen optie, omdat men te vaak onderweg is met de kinderen of voor het werk. (11 deelnemers)
 - ... het een alternatief zou zijn voor de bedrijfswagens. (5 deelnemers)
 - ... het systeem beter zou zijn, bijvoorbeeld meer capaciteit, niet-elektrische en grote auto's, een goedkoper tarief voor stilstaan...



Grafiek 37: **129 deelnemers** antwoorden 'Ja, op voorwaarde dat...' en **368 deelnemers** antwoorden 'Nee, alleen maar als...'

“De cambio parkeerplaatsen zijn te ver van ons weg. Als er een plaats in Bost zou zijn dan zouden we dit serieus overwegen om zo de 2e wagen weg te kunnen doen.”

“Zonder auto is het bijna onmogelijk om van in Glabbeek alle noodzakelijke verplaatsingen voor werk, boodschappen, cultuur, sport en ontspanning te kunnen doen.”

“Ik ben van plan in de toekomst geen nieuwe wagen aan te kopen maar in te stappen in Cambio indien er voldoende wagens beschikbaar zijn.”



Deelnemers



Te voet



Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?

Gemotoriseerd vervoer



Zet het op de kaart!

- De deelnemers kregen de kans om op elke themapagina aandachtspunten aan de duiden op een interactieve kaart. In totaal werden **361 knelpunten voor het autoverkeer** op de interactieve kaart aangeduid, volgens de legende:



- Voornamelijk de onderwerpen 'Onveilig' en 'Doorgaand verkeer' werden vaak gekozen.
- De kaarten tonen 114 punten i.v.m. **onveiligheid**. De punten zijn verdeeld over...
 - ... de smalle straten in het stadscentrum. De tekstbijdragen gaan voornamelijk over **conflicten met fietsers**, onveilige **kruispunten** en druk verkeer.
 - ... de **kruispunten op de Vesten**. De tekstbijdragen gaan voornamelijk over conflicten met fietsers (die tegelijk met auto's en vrachtwagens oversteken), chaos en wagens die de weg blokkeren (waar de Waaibergstraat en de Veldbornstraat de stad verlaten via de Oplintersepoort).
- In alle opmerkingen kwamen volgende zaken i.v.m. veiligheid sterk naar voor:
 - Men is positief over de Vesten na de herinrichting, en over de zone 30 op zich.
 - Enkele verbeterpunten:
 - Te **hoge snelheid** en **handhaving** zone 30;
 - **Sluipverkeer** in het stadscentrum en langs de ventwegen;
 - **Roekeloos gedrag** van de zwakke weggebruikers.



Kaart 8: De deelnemers gaven 114 onveilige punten.



Deelnemers



Te voet



Met de fiets, step...



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?

Gemotoriseerd vervoer



Zet het op de kaart!

- De kaart toont 145 punten over **doorgaand verkeer**. Automobilisten praten problemen i.v.m. file, terwijl andere weggebruikers net de problemen aanduiden die dit doorgaand verkeer veroorzaakt.
 - De punten zijn geconcentreerd in...
 - ... drie zones op de Vesten:
 - o De **Diestsepoort**;
 - o De **Oplintersepoort**;
 - o De **Sint-Truidense Poort** en **Bergse Vest**;Op deze punten meldt men veel problemen tijdens de spits, zoals verkeerslichten die te snel rood weer rood worden, te korte voorsorteerstroken om af te slaan, files, slechte doorstroming... Vooral het afslaand verkeer kent lange wachtrijen en blokkeert de rest van het verkeer.
 - ... de **Goossensvest** en **Astridvest**:
Op deze punten meldt men, naast problemen met doorstroming en file tijdens de spits, ook problemen i.v.m. te snel verkeer en gevaarlijk oversteken wegens het doorgaand verkeer.
- Alle details van de knelpunten voor het autoverkeer, zoals het onderwerp en de teksbijdragen, kan je op de [interactieve kaart](#) bekijken.



Kaart 9: De deelnemers gaven 145 aandachtspunten voor doorgaand verkeer.



Deelnemers



Te voet



Met de fiets, step...



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?

Gemotoriseerd vervoer



De antwoorden die regelmatig aan bod komen, in volgorde van frequentie:

- Veel deelnemers vermelden de **nieuw ingerichte Vesten** als positief, met name de nog betere scheiding fietsers, meer conflictvrij en veiliger. Wel kan de doorstroming nog beter.
Bv. aan het kruispunt met de N3.
- Ook de **zone 30** in het stadscentrum wordt geapprecieerd. Wel vraag naar **handhaving**.



De antwoorden die regelmatig aan bod komen, in volgorde van frequentie:

- **Te snel rijden** is de meest genoemde factor van onveiligheid, zowel in het stadscentrum als op de Vesten en de invalswegen.
- **Conflict tussen auto's en zwakke weggebruikers** in de smalle straten zorgt voor een onveilig gevoel. Fietsers vragen eenrichtingsstraten, auto's vinden de fietsers als tegenliggers in **eenrichtingsstraten** ook vaak onveilig.
- **Problemen met doorstroming** op de Vesten worden ook vermeld, aan de drukke kruispunten en als oorzaak van **sluipverkeer**. In de file is er op de Vesten ook te weinig plaats om **hulpdiensten** door te laten.
- **Te weinig handhaving** is ook een probleem, vooral van de **zone 30** en in het algemeen, voor ook te snel rijden en fout parkeren.
- Het **drukke verkeer**, vooral in de **spits**, erg versterkt door **roekeloos gedrag** van fietsers en voetgangers en ander onveilig gedrag.
- In de smalle straten veroorzaken **foutparkeerders** extra onveiligheid. Er zijn vaak **te smalle fiets- en voetpaden**.
- **Gevaarlijke of onduidelijke kruispunten**, soms door vage **voorrangsregeling** of regeling van de verkeerslichten.

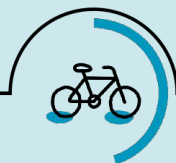
Tabel 10: Wat vind je (niet) leuk als je van, naar of in het stadscentrum van Tienen rijdt? Denk hierbij aan VEILIGHEID.



Deelnemers



Te voet



Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?

Gemotoriseerd vervoer



“ Vernieuwde ring met gescheiden fietspad/voetpad en duidelijk aangegeven oversteekplaatsen. ”

“ Rust als de verkeersregels gerespecteerd worden. ”

“ Zone 30 is goede maatregel. ”



“ Gebrek aan camera's, vaak autobestuurders aan veel te hoge snelheid en soms ook door het rood. ”

“ Automobilisten lappen snelheidsregeling aan hun laars. Er wordt erg vaak erg snel gereden. ”

“ Het is zeer druk in de schoolomgeving. Veel ouders willen hun kinderen aan de schoolpoort afzetten. Dit is niet haalbaar in het stadscentrum van Tienen. ”

“ Voor en na school heb ik als chauffeur een onveilig gevoel. Kinderen lopen op de straat en tussen de auto's. Een duidelijke scheiding tussen weg en voetpad zou een grote meerwaarde zijn. ”

“ Aantal onlogische voorrangen van rechts in het stadscentrum. ”

Tabel 10: Wat vind je (niet) leuk als je van, naar of in het stadscentrum van Tienen rijdt? Denk hierbij aan VEILIGHEID.



Deelnemers



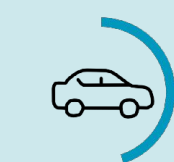
Te voet



Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?

Gemotoriseerd vervoer



Aantrekkelijkheid



De antwoorden die regelmatig aan bod komen, in volgorde van frequentie:

- De **vernieuwde Vesten** komen ook hier het vaakst naar voor: aantrekkelijk om te rijden, veel meer groen, beter concept, fietspaden, veilig door het opsplitsen van auto's en zwakke weggebruikers.
- Het **groen** wordt geapprecieerd op de Vesten, tegelijk vraagt men ook meer groen in het algemeen.
- De **Kazerneparking**, dichtbij alles en heel praktisch, met ook vraag naar meer randparking
- In het algemeen waardeert men het kleine stadscentrum met alles **dichtbij**.



De antwoorden die regelmatig aan bod komen, in volgorde van frequentie:

- De meest voorkomende opmerking is een algemene opmerking over gebrek aan aantrekkelijkheid.
- **Te weinig parking** speelt ook een sterke rol in het gebrek aan aantrekkelijkheid van het stadscentrum.
- Vooral de **invalswegen**, de steenwegen, zijn minder aantrekkelijk.
Bv. Gebrek aan onderhoud, soms slecht wegdek..
- Een **gebrek aan groen** speelt ook mee.
- **Files** en te **druk verkeer**, bijvoorbeeld tijdens de **spits**, maken het stadscentrum ook onaantrekkelijk.
- **Algemeen stadsbeeld** en onderhoud heeft een grote invloed, met beeldkwaliteit, leegstand, onvoldoende onderhoud en zwerfvuil.

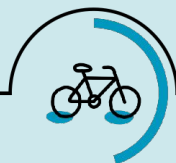
Tabel 11: Wat vind je (niet) leuk als je van, naar of in het stadscentrum van Tienen rijdt? Denk hierbij aan AANTREKKELIJKHEID.



Deelnemers



Te voet



Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?

Gemotoriseerd vervoer



“
Veel groen en bomen langs de Vesten; concept oogt aantrekkelijk in vergelijking met vroeger.
”

“
Nieuwstraat is aantrekkelijk omdat er vele winkels , resto , cafés zijn.
”

“
Alles is dichtbij (daarom neem ik zelden de auto als ik in het centrum moet zijn).
”



“
Het lijkt een minder populaire stad te zijn, steeds meer zaken sluiten en steeds minder leven/kleur/gezelligheid.
”

“
Kasseiwegen en gaten op parking, bij regenweer is manegeparking een zwembad.
”

“
Tienen is momenteel nog te aantrekkelijk om met wagen tot bijna in de winkel te rijden, wat sommigen ook doen.
”

“
Winkelstraten zouden wandelstraten moeten zijn.
”

Tabel 11: Wat vind je (niet) leuk als je van, naar of in het stadscentrum van Tienen rijdt? Denk hierbij aan AANTREKKELIJKHEID.



Deelnemers



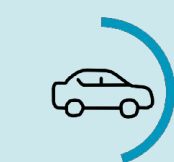
Te voet



Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd vervoer



Hoe gaan we verder?

Gemotoriseerd vervoer



Toegankelijkheid en
bereikbaarheid



De antwoorden die regelmatig aan bod komen, in volgorde van frequentie:

- De meeste deelnemers geven aan dat Tienen **goed bereikbaar en toegankelijk** is. Eén iemand vindt Tienen té bereikbaar.
- Een grote factor is ook de centrale **Kazerneparking** waar men vier uur **gratis** kan **parkeren** en ook andere parkings dichtbij het stadscentrum, zoals bv. langs de Vesten.
- Sommigen vermelden de **slechte bereikbaarheid en doorstroming** dan weer als een probleem.
- De **Vesten** komen weer naar boven als kwaliteit, ook op vlak van bereikbaarheid, ook dankzij de voldoende invalswegen.
- De nabijheid van de E40 is ook een kwaliteit.



De antwoorden die regelmatig aan bod komen, in volgorde van frequentie:

- **'File'** is het woord dat vaakst voorkomt. Vooral op de **Vesten**. Velen linken de file aan de versmalling van twee naar **één rijstrook**, aan de afstelling van de **verkeerslichten** en **te korte voorsorteerstroken**. Enkele deelnemers vragen om een **groene golf**.
- Ook file vanuit de binnenstad naar de poorten. De lichten staan **te kort op groen**. Vooral **Sint-Truidense-** en de **Oplintersepoort** worden genoemd als slechte punten.
- **Te weinig parking** of **randparking** is een ander euvel. Het veroorzaakt zoekverkeer en 'rondjes rijden' in het stadscentrum. Extra moeilijk voor **wie Tienen niet goed kent**, want het is niet duidelijk hoe ergens te raken in het stadscentrum. De **lussen** en éénrichtingsverkeer worden hier ook genoemd en algemene **drukke** door te veel auto's in de binnenstad.

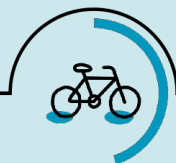
Tabel 12: Wat vind je (niet) leuk als je van, naar of in het stadscentrum van Tienen rijdt? Denk hierbij aan TOEGANKELIJKHEID en BEREIKBAARHEID..



Deelnemers



Te voet



Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?

Gemotoriseerd vervoer



Toegankelijkheid en
bereikbaarheid



“ Je bent overal snel in Tienen, de grote parkings zijn toegankelijk, er is altijd plaats en je kan er 4 uur staan met schijf. Van daaruit ben je snel in te voet in de stad. ”

“ Gratis parking in het centrum - de grote troef voor Tienen. ”

“ Ik vind steeds een parkeerplek in de buurt van de bestemming. Dit komt veeleer omdat Tienen een klein centrum heeft. ”



“ Zo druk. vaak filte. Verkeerslichten niet goed op elkaar afgestemd. ”

“ Vooraf goed nadenken hoe je van punt A naar punt B kan rijden. Met de fiets gaat dit 100 keer vlotter. ”

“ Verkeerslichten op de ring zijn niet op elkaar afgestemd waardoor je rood kan hebben aan elk kruispunt. Daarom rijden veel mensen door het centrum. Een groene golf wanneer je je aan de snelheid houdt zou een heel goed systeem zijn hier. ”

“ Randparkings ontbreken. Zouden heel wat problemen oplossen. ”

“ Veel lusjes rijden - voor buitenstaanders een echt doolhof ”

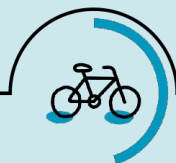
Tabel 12: Wat vind je (niet) leuk als je van, naar of in het stadscentrum van Tienen rijdt? Denk hierbij aan TOEGANKELIJKHEID en BEREIKBAARHEID.



Deelnemers



Te voet



Met de fiets,



Openbaar vervoer



Gemotoriseerd
vervoer



Hoe gaan we verder?

Hoe gaan we verder?

- **Bedankt** voor de massale deelname;
- We leggen deze resultaten samen met de resultaten van de tellingen en werken nu **scenario's** uit **voor oplossingen**;
- In de loop van januari **bespreken** we die voorstellen met **de klankbordgroep**, een representatieve groep met een panel burgers, verenigingen en middenveldsorganisaties;
- We voorzien ook een speciaal **overleg** met de **scholen** en met de **handelaars**.

