

RESULTATEN BEVRAGING IDENTITEIT EN GEBRUIK

Herinrichting Ten Bos
Sint-Niklaas

12 maart 2021



OMGEVING

LANDSCAPE ARCHITECTURE . URBANISM

OMGEVING zoekt in elk project naast de ruimtelijke ook de maatschappelijke meerwaarde, en laat dit engagement doorsijpelen in zowel onderzoek, ontwerp als uitvoering. De menselijke schaal van de projecten wordt door het ontwerp bureau doorgezet in het principe van coöperatieve samenwerkingen. Zowel inhoudelijk als procesmatig is collectiviteit een kernbegrip voor OMGEVING. Zorgvuldig samengestelde ontwerpteam vormen een netwerk van strategische allianties waarin disciplines zowel intern als extern op maat zijn samengebracht.

In de stad en ver daarbuiten pakt het in Antwerpen en Gent gevestigde onafhankelijke en multidisciplinaire ontwerp bureau OMGEVING complexe ruimtelijke uitdagingen op verschillende schaalniveaus aan. Daardoor kunnen ontwerp ingrepen op een hoger schaalniveau direct worden getoetst op hun mogelijke consequenties op een lager schaalniveau, en vice versa. Sinds 1973 zijn niet alleen de projecten, maar ook de horizontale organisatiestructuur van OMGEVING gebaseerd op dialoog, samenwerking en kruisbestuiving. Meer dan vijftig ervaren en gedreven stedenbouwkundigen, landschapsarchitecten, ruimtelijk planners, architecten, ingenieurs, geografen, mobiliteitsdeskundigen, milieudeskundigen en net zo veel persoonlijkheden maken deel uit van de werkvelden Landscape architecture en Urbanism.

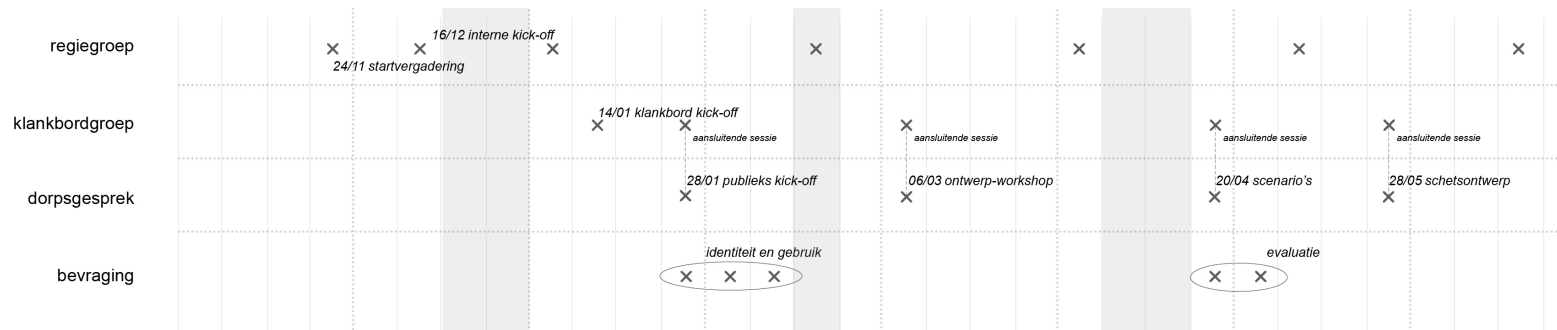
INHOUD

1	Algemeen	5	7	Auto	17
1.1	Het project	5	7.1	Rijden in Nieuwkerken	17
2	Profiel	7	7.2	Ervaring rijden	17
2.1	Representativiteit	7	8	Gebruik van het plein	19
3	Mobiliteit	9	8.1	Levendig plein	19
3.1	Modal split	9	8.2	Parkeren met fiets	19
4	Trage Wegen	11	8.3	Parkeren met de auto	19
4.1	Alternatieve routes	11	9	Inrichting	21
5	Wandel	13	9.1	Een groen hart voor Nieuwkerken	21
5.1	Sportief nieuwkerken	13	10	Slot	23
5.2	Ervaring wandelen	13	10.1	Evaluatie	23
6	Fiets	15	10.2	Inschrijvingen	23
6.1	Functioneel fietsen	15			
6.2	Ervaring fietsen	15			

1 ALGEMEEN

1.1 HET PROJECT

Eind 2020 startte het proces voor de herinrichting van het dorpsplein Ten Bos in Nieuwkerken-Waas. Het ontwerp voor dit plein dient tot stand te komen door middel van een participatief proces. In de eerste fase wordt een bevraging gelanceerd om de huidige identiteit en gebruik van het plein te captureren, alsook om het plein binnen zijn bredere context te plaatsen.

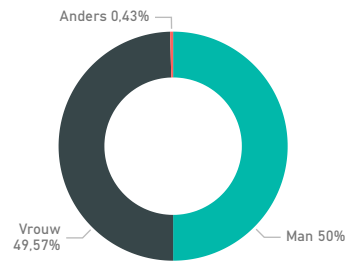


1.1.1 BEVRAGING IDENTITEIT EN GEBRUIK

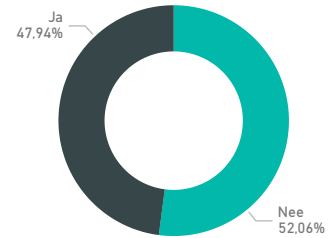
De bevraging liep circa 3 weken, van 29 januari tot 18 februari. De bevraging kreeg ruchtbaarheid door middel van de nieuwsberichten op de communicatiekanalen van de stad, via de klankbordgroep, via sociale media (Hoplr en Facebook) en via de aankondiging op het inleidende publieksmoment op 28 januari. In totaal vulden 705 personen de bevraging in, hetgeen neerkomt om circa 12% van de bevolking in Nieuwkerken-Waas. Op een populatie van 5921 bewoners betekent een steekproef van 705 respondenten en een foutenmarge van 95% dat de bevraging een foutenmarge van 3,46% behaalt. De foutenmarge geeft aan in hoeverre de resultaten overeenkomen met de mening van de hele populatie. Met andere woorden, hoe kleiner de foutenmarge, hoe meer de resultaten representatief zijn voor de gehele bevolking. Alles onder de 5% wordt beschouwd als een zeer goede foutenmarge,

In het volgende hoofdstuk gaan we dieper in op de resultaten van deze verkennende bevraging en trekken alvast enkele conclusies om mee te nemen in het ontwerpproces. Het rapport is opgebouwd op een gelijkaardige manier als de bevraging zelf. In verdere analyses kunnen de verschillende 'bladzijden' met cross analyses nog verder worden vergeleken. Meer gedetailleerde info over de grafieken kan gevonden worden in het power BI bestand dat als bijlage werd meegestuurd.

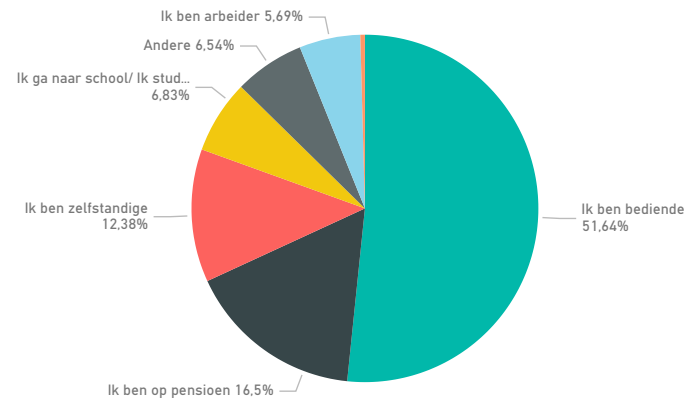
Hoe identificeert u zichzelf?



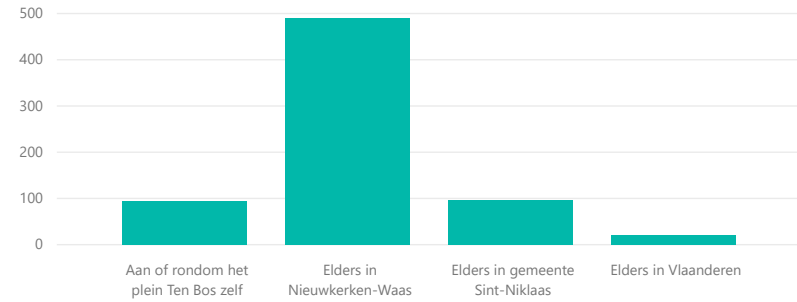
Heeft u kinderen jonger dan 18?



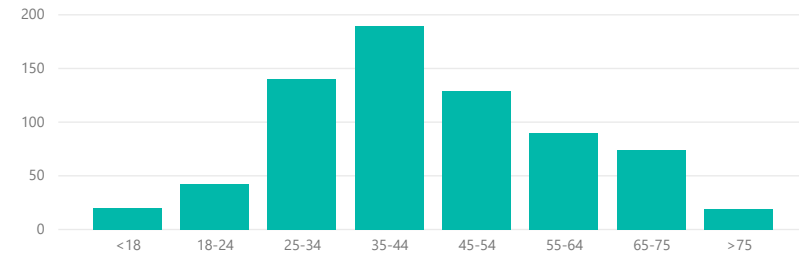
Wat is uw huidige situatie?



Waar woont u?



Wat is uw leeftijd?



Activiteit respondenten



2 PROFIEL

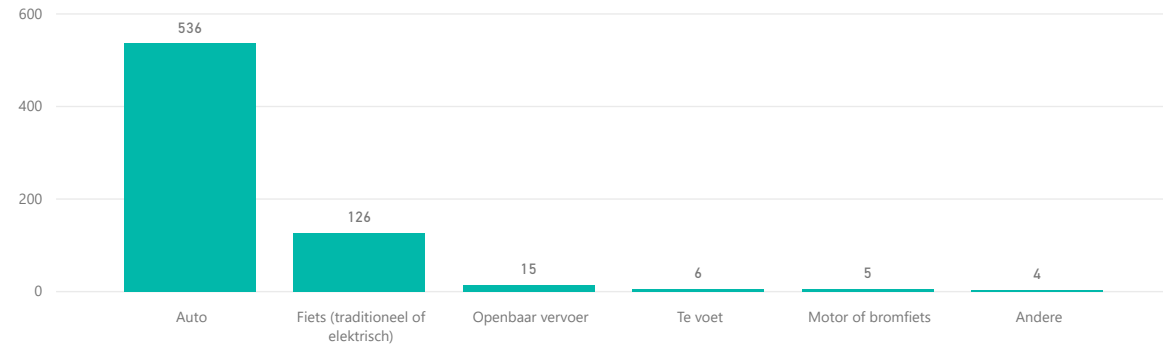
2.1 REPRESENTATIVITEIT

Op de grafieken zien we een mooie verdeling in het aantal mannen versus vrouwen en in de verschillende leeftijdscategorieën. Dit resultaat bevestigt wat de foutenmarge reeds aantoonde: dat de representativiteit van de bevraging zeer goed scoort.

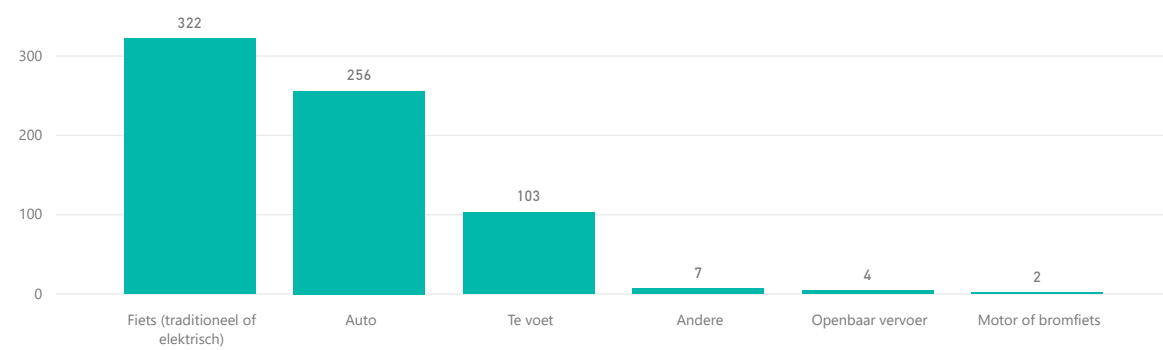
In de grafiek 'waar woont u' zien we dat het merendeel afkomstig is van Nieuwkerken-Waas zelf. Hiermee kunnen we al uitsluiten dat respondenten uit andere delen van Vlaanderen significante impact zullen hebben op het resultaat. Toch zien we ook een kleiner aantal respondenten afkomstig van elders in de gemeente Sint-Niklaas of zelfs elder in Vlaanderen. Dit wijst erop dat de berichtgeving rondom de bevraging erg efficiënt was of dat via mond-aan-mond reclame de bevraging ook bij vrienden en familie terecht is gekomen.

De grafiek 'activiteit respondenten' telt de dagen na lancering op 29 januari. Uit deze grafiek blijkt dat een eerste piek te zien is op dag 2 (zaterdag 30 januari, 169 respondenten) en een tweede kleiner piek op dag 11 (maandag 8 maart, 68 respondenten). Naar het einde toe stijgt het aantal respondenten opnieuw naar aanleiding van de deadline.

Meest gebruikte vervoersmiddel buiten Nieuwkerken-Waas



Meest gebruikte vervoersmiddel binnen Nieuwkerken-Waas



Filter op huidige situatie respondenten

Alle

Filter op leeftijd respondenten

Alle

Filter op geslacht respondenten

Alle

3 MOBILITEIT

3.1 MODAL SPLIT

3.1.1 BUITEN NIEUWKERKEN-WAAS

Voor de verplaatsingen buiten Nieuwkerken-Waas blijkt de auto veruit het meest populaire vervoersmiddel. Deze bevinding is tamelijk consistent voor wooncentra van gelijkaardige en verschillende grootte. Op een lager pitje staan de fiets (zowel traditionele trappers als elektrische) en het openbaar vervoer.

Wanneer wordt gefilterd op respondenten die op pensioen, werkloos of student zijn, zien we dat het aantal procentueel groter wordt. Vooral de invloed van gepensioneerden is hier zichtbaar. Dezelfde evolutie zien we als gefilterd wordt op leeftijd: onder 25 en ouder dan 65 jaar wordt veel vaker gefietst. De filter op geslacht heeft weinig tot geen effect hier op.

Meest gebruikte vervoersmiddel buiten Nieuwkerken-Waas



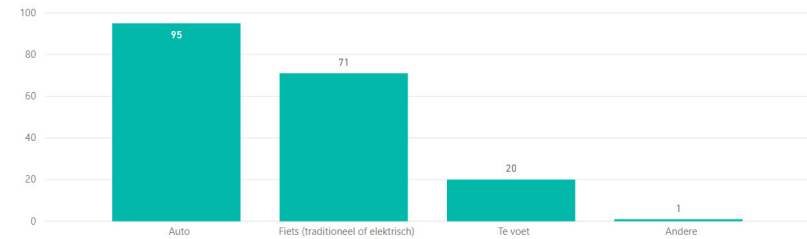
filter: jonger dan 25 en ouder dan 65 jaar

3.1.2 BINNEN NIEUWKERKEN-WAAS

De verplaatsingen binnen Nieuwkerken-Waas worden dan weer veel vaker met de fiets gemaakt. De auto ligt echter niet ver achter, hoewel de meeste afstanden binnen

Nieuwkerken-Waas fietsbaar zijn. Wanneer wordt gefilterd op leeftijd blijkt dat vooral de leeftijdscategorie 35 - 44 jaar in sterke mate autoafhankelijk is voor verplaatsingen binnen de gemeente.

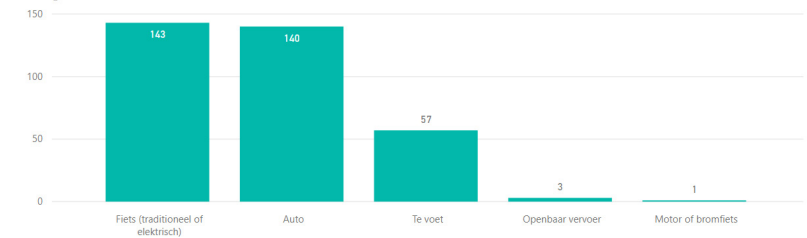
Meest gebruikte vervoersmiddel binnen Nieuwkerken-Waas



filter: 35 - 44 jaar

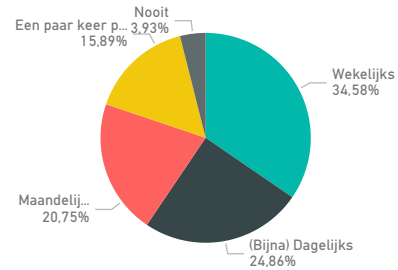
Wat voorts opvallend is, is dat het meest populaire vervoersmiddel ook verschilt wanneer wordt gefilterd op geslacht. Vrouwen blijken vaker de auto te hebben aangeduid dan mannen. Dit kan een indicatie zijn voor verkeersveiligheid, waarbij de hypothese is dat vrouwen minder geneigd zijn te fietsen wanneer de omstandigheden niet voldoende veilig zijn. Daarnaast kan dit ook gewijd worden aan genderrollen waarbij deze bevinding correspondeert aan het patroon dat vrouwen mogelijk vaker dan mannen instaan voor de vervoer van kinderen en boodschappen.

Meest gebruikte vervoersmiddel binnen Nieuwkerken-Waas

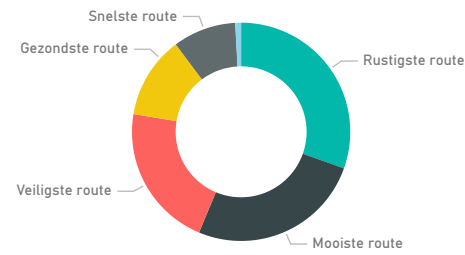


filter: vrouw

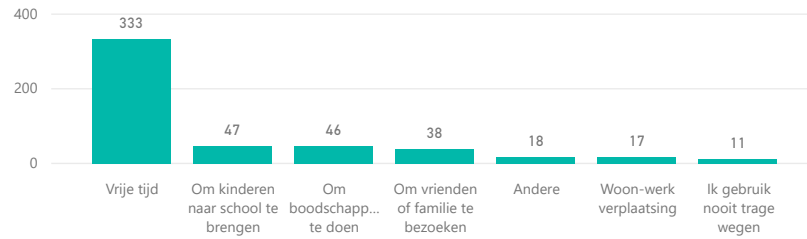
Hoe vaak gebruikt u trage wegen?



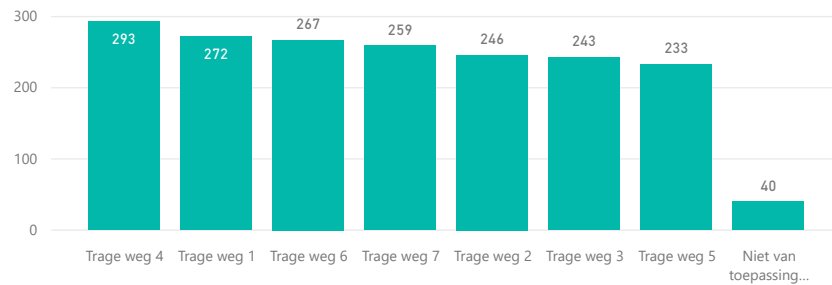
Waarom gebruikt u trage wegen?



Waarvoor gebruikt u trage wegen?



Welke trage wegen gebruikt u?



Filter op huidige situatie respondenten

Alle

Filter op leeftijd respondenten

Alle

Filter op geslacht respondenten

Alle

Indien u 'andere' aanduidde, waarom gebruikt u trage wegen meestal? (optionele vraag)

Alle bovenstaande verplaatsingen

Allerlei (sporten, boodschappen, kinderen naar school brengen, ...)

Hond uirlaten

Hond uitlaten

Honden

met hond wandelen

om boodschappen te doen

Om de hond uit te laten

Onleesbaar dus niet aan te duiden welke ik gebruik

Sport

Vrije tijd , boodschappen, bezoeken familie, vrienden

Vrije tijd + boodschappen

vrije tijd, boodschappen, vrienden en fam. bezoeken

Vrije tijd, wandelen

4 TRAGE WEGEN

4.1 ALTERNATIEVE ROUTES

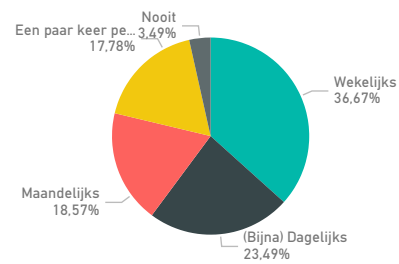
Trage wegen zijn van belang voor recreatieve en functionele verplaatsingen voor zowel voetgangers, fietsers als ruiters. Nieuwkerken-Waas heeft een relatief dens netwerk van trage wegen en de cijfers wijzen uit dat deze ook goed worden gebruikt. Bijna 60% van de respondenten geeft aan ten minste wekelijks trage wegen te gebruiken. De meest gegeven redenen daarvoor zijn het rustige karakter, de esthetiek en veiligheid van de wegen.

Het merendeel van de respondenten geeft aan deze wegen te gebruiken in de vrije tijd, dus als recreatieve bezigheid. De functionele verplaatsingen (kinderen naar school brengen, boodschappen doen, woon-werk verplaatsing) liggen ver achterop. Die bevinding blijft hetzelfde ongeacht tewerkstellingssituatie, geslacht of leeftijd. Hier schuilt een potentieel om meer in te zetten op het promoten van trage wegen als deel van het officiële netwerk van Nieuwkerken-Waas.

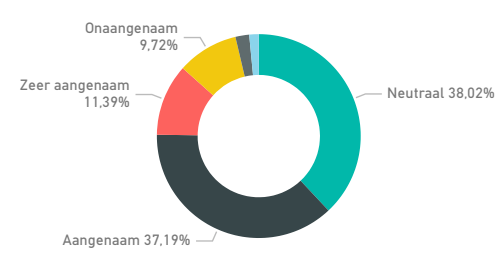
De meest populaire trage weg is die aan de Kalverweide. De weg loopt achter het kerkhof tot aan de kerk en het dorpsplein. Als tweede in de rangschikking is trage weg 2, die van het kerkhof tot de Vrasenestraat loopt. Dat beide wegels verbinding maken met het kerkhof is mogelijk geen toeval. Wanneer wordt gefilterd op leeftijd wordt duidelijk dat vooral de oudere bevolking en jongeren jonger dan 18 jaar gebruik maken van de trage wegen (35% van de 65+ers en 36% van de -18ers gebruikt deze bijna dagelijks) terwijl de categorie 18 tot 24 jarigen deze maar maandelijks gebruiken.



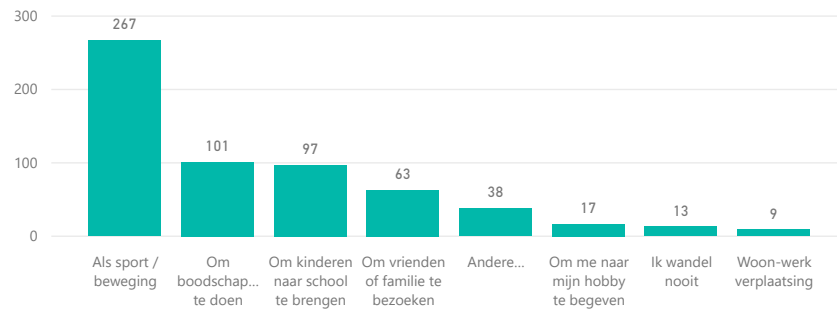
Frequentie wandelen



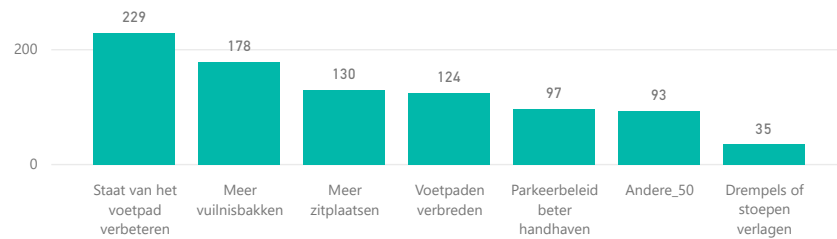
Ervaring verplaatsing als voetganger



Waarom men meestal wandelt



Hoe kan de ervaring als voetganger worden verbeterd



Filter op huidige situatie respondenten

Alle

Filter op leeftijd respondenten

Alle

Filter op geslacht respondenten

Alle

Indien u 'andere' aanduidde, waarvoor wandelt u dan? (optionele vraag)

- wandelen met de hond, boodschappen, bib
- Wandelen met de hond
- Voor mijn hond uit te laten
- Voor beweging + om boodschappen te doen
- Uit gebrek aan werk doordat nu alles op zijn gat zit door de maatregelen
- Tot voor kort woonden wij in hetwallenhof. Veel gewandeld als recreatie en functioneel
- ter ontspanning

Indien u 'andere' heeft aangeduid, welke andere?_51

- Zwaar vrachtverkeer tijdens start-en stopuren van de scholen verbieden
- zwaar en sluipverkeer aanpakken
- Zorgen vr rolstoeltoegankelijkheid!
- zo weinig mogelijk trappen en trapleuning aanbrengen
- zeer druk verkeer op hoofader en rond plein, scheiding tss lokaal verkeer en doorgaand verkeer dient gemaakt te worden
- Wegeltjes beter onderhouden zou leuk zijn.
- Wegels goed onderhouden en indien mogelijk nieuwe creëren. Het zo fantastisch zijn indien er vanuit de nieuwe

5 WANDEL

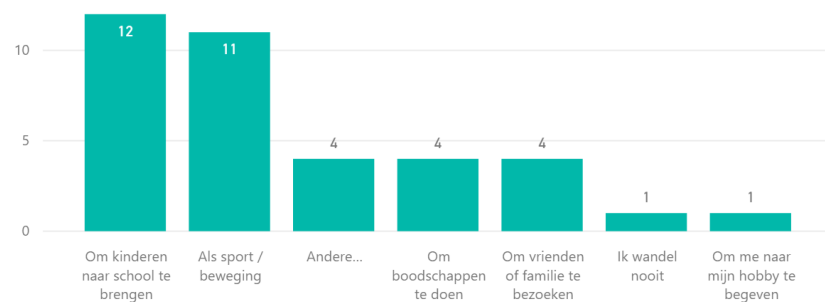
5.1 SPORTIEF NIEUWKERKEN

Er wordt veel gewandeld in Nieuwkerken-Waas: circa 60% geeft aan minstens wekelijks te wandelen in Nieuwkerken-Waas. Deze bevinding komt overeen met het aantal respondenten dat aangeeft de trage wegen te gebruiken: dat betekent niet dat het hier over dezelfde cijfers gaat maar de twee moeten wel in relatie tot elkaar worden gezien.

Veruit de meest populaire reden om te gaan wandelen is als sport of als beweging. Mogelijk wordt bij deze wandeling gekozen voor de trage wegen omwille van de rust en esthetiek van de route. In veel mindere mate wandelen Nieuwkerkenaren om functionele doeleinden zoals boodschappen doen of om kinderen naar school te brengen. De uitzondering hierop is de categorie >75 jarigen, zij gaan meestal wandelen om boodschappen te doen.

Wat opvalt is dat wanneer wordt gefilterd op huidige tewerkstelling voor de categorie 'arbeider' het aantal dat dagelijks wandelt ver boven de andere categorieën komt (circa 38%). Deze categorie respondenten zal ook vaker wandelen om de kinderen naar school te brengen dan als sport of beweging.

Waarom men meestal wandelt



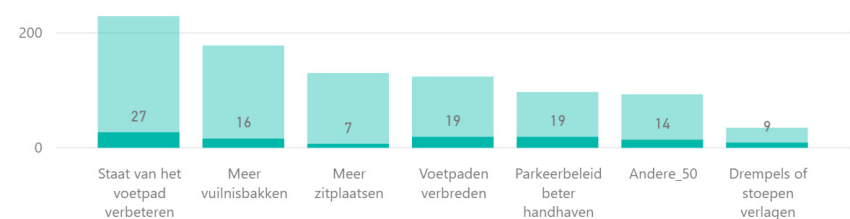
filter: ik ben arbeider

5.2 ERVARING WANDELEN

Dat er veel wordt gewandeld in Nieuwkerken-Waas ligt waarschijnlijk aan hoe men het wandelen in Nieuwkerken ervaart: bijna 50% scoort wandelen in Nieuwkerken aangenaam tot zeer aangenaam, 38% uit zich neutraal en een kleinere minderheid geeft de score onaangenaam.

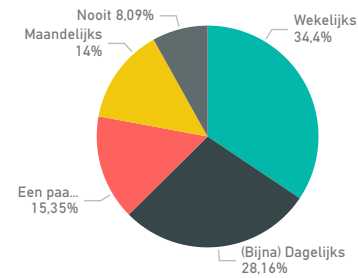
Als verbeterpunten worden de staat van het voetpad verbeteren en meer vuilnisbakken genoemd. Bij de tekstuele suggesties wordt ook het onderhoud van de wegels en meer groen regelmatig genoemd. Indien wordt gekeken naar hoe de ervaring kan worden verbeterd van zij die wandelen als onaangenaam bestempelen, springt vooral de staat van het voetpad verbeteren, voetpaden verbreden en parkeerbeleid beter handhaven in het oog.

Hoe kan de ervaring als voetganger worden verbeterd

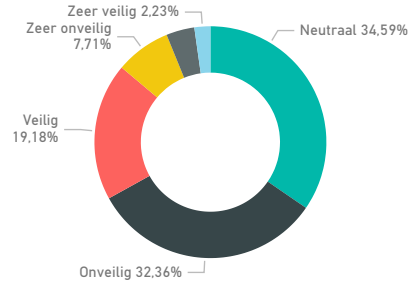


filter: ervaring = onaangenaam

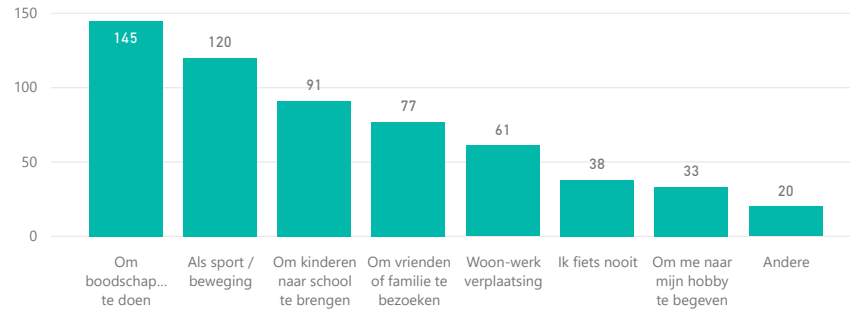
Frequentie fietsen



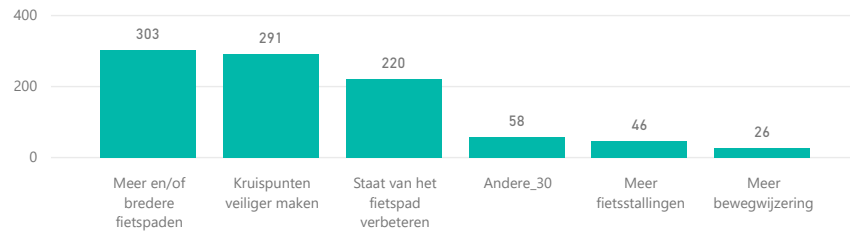
Ervaring fietsen



Waarvoor men meestal fietst



Hoe kan de ervaring als fietser worden verbeterd



Filter op huidige situatie respondenten

Alle

Filter op leeftijd respondenten

Alle

Filter op geslacht respondenten

Alle

Indien u 'andere' aanduidde, waarvoor fietst u dan meestal? (optionele vraag)

Zowel voor hobby van de kinderen als naar school brengen

Zelf naar school gaan, hobby's, en vrije tijd

werk + kinderen naar school

Vrijwilligerswerk Droomballon. Kinesist.

Voornaamste vervoermiddel naar winkels, vrienden, school, etc

voor verschillende doelende

voor ons plezier

uitgaan

Indien u 'andere' aanduidde, hoe kan uw verplaatsing als fietser aangenamer worden gemaakt? (optionele vraag)

zwaar verkeer weren (Pastorijstraat, Vrasenestraat, Nieuwkerkenstraat

zone 30, zichtbaarheid via paneel u rijdt te hard, zwaar verkeer bannen

Zone 30 uitbreiden (bv. in de Pastorijstraat en in de delen van de Vrasenestraat en Ten Bos-Nieuwkerkenstraat waar geen fietspad is) én handhaven. Verbod doorgaand vrachtverkeer in Nieuwkerkenstraat en Heihoekstraat handhaven!

wegels beter uitrusten voor fietsers. Verharding ipv modderwegen. Bredere wegels zodat je makkelijk andere gebruikers kan kruisen

wegdek kleine straten verbeteren

Weerom snelheid autoverkeer in buitenstraten

6 FIETS

6.1 FUNCTIONEEL FIETSEN

Meer dan 60% van de respondenten geeft aan minstens wekelijks te fietsen in Nieuwkerken-Waas, wat naast het percentage dat wandelt een goede score is. Anders dan wandelen, wordt fietsen wel vaker voor functionele doeleinden gedaan. Het merendeel van de respondenten geeft aan de fiets te gebruiken voor boodschappen te doen, maar ook kinderen naar school brengen en de woon-werk verplaatsing scoren niet slecht. Wanneer wordt gefilterd op tewerkstellingsituatie komen er wel enkele verschillen bovendien. Respondenten binnen de categorie 'bediende' duiden als meest voorkomende reden 'om kinderen naar school te brengen' aan, terwijl dit bij zelfstandigen slechts op de vierde plaats komt (bij hen staat op de eerste plaats als sport / beweging).

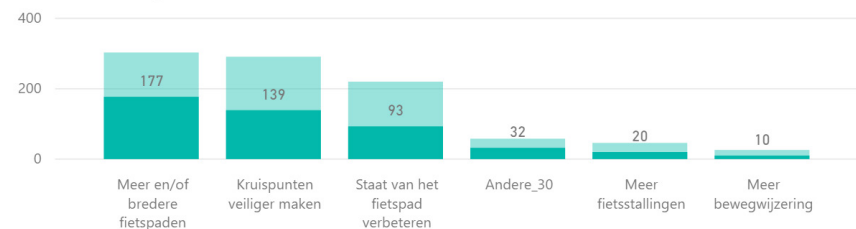
Ook op vlak van leeftijd wordt op een andere manier met de fiets als verkeersmiddel omgegaan. Jongeren onder 25 jaar gebruiken de fiets voornamelijk als een manier om vrienden of familie te bezoeken of zich naar hun hobby te begeven. In de leeftijdscategorie tussen de 35 en de 44 jaar wordt de fiets vooral gebruikt om kinderen naar school te brengen. De data verder filteren op geslacht bevestigt dat vrouwen vooral de fiets zullen gebruiken voor boodschappen en kinderen terwijl bij mannen sport en beweging op de eerste plaats staat. Ouder dan 45 jaar verplaatst men zich voornamelijk met de fiets om boodschappen te doen.

6.2 ERVARING FIETSEN

Anders dan wandelen wordt fietsen in Nieuwkerken-Waas minder positief geëvalueerd. Circa 40% scoort fietsen in Nieuwkerken-Waas onveilig tot zeer onveilig. Bijna 35% geeft hier de score neutraal en circa 20% geeft de score veilig tot zeer veilig. De onveiligheid wordt het hardst ervaren in de leeftijdsgroep 35 - 44 jarigen, waarvan bijna 50% de situatie onveilig tot zeer onveilig scoort. Tussen de verschillende tewerkstellingsituaties zijn geen noembare verschillen te noteren: bij alle categoriën geldt dat circa 30% de situatie als onveilig bestempeld. Vrouwen ervaren die onveiligheid nog iets sterker dan mannen (36% versus 28%).

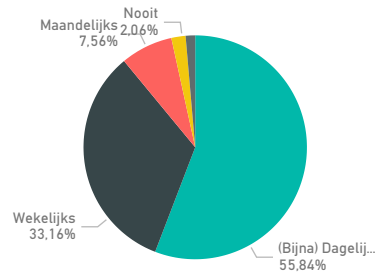
Over het algemeen worden het verbreden en/of toevoegen van fietspaden en het veiliger inrichten van kruispunten aangehaald als verbeterpunten. Ook de respondenten die aangaven dat zij fietsen in Nieuwkerken-Waas als onveilig tot zeer onveilig ervaren, duiden vooral meer en/of bredere fietspaden en veiligere kruispunten aan als verbeterpunten. Tekstueel wordt daar nog aan toegevoegd: minder zwaar verkeer, snelheid naar beneden halen en aparte fietspaden in plaats van fietssuggestiestroken.

Hoe kan de ervaring als fietser worden verbeterd

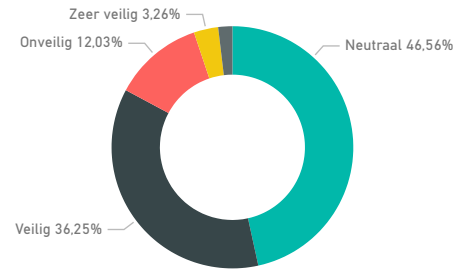


filter: ervaring = onveilig en zeer onveilig

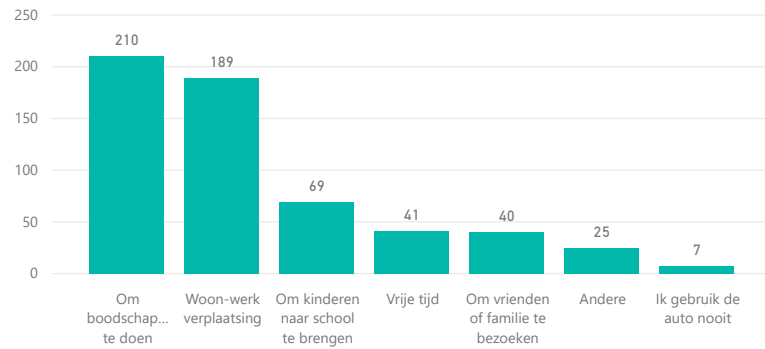
Frequentie auto rijden



Ervaring auto rijden



Waarom men meestal de auto neemt



Filter op huidige situatie respondenten

Alle

Filter op leeftijd respondenten

Alle

Filter op geslacht respondenten

Alle

Indien u 'andere' aanduidde, waarvoor gebruikt u de auto dan? (optionele vraag)

- Zowel woon-werk als vrije tijd en boodschappen
- Woon-werk verplaatsing
- Woon - werk, boodschappen, bezoek, ...
- werkverplaatsing / boodschappen / bezoeken
- Werk + familie bezoeken
- werk
- Wanneer grote objecten verplaatst moeten worden, bv. naar het containerpark, naar familie...
- voor te werken
- voor naar school te gaan
- verdere verplaatsingen vb naar mijn kinderen in Gent
- Sport
- Richting Sint-Niklaas, richting E34
- Om naar de snelweg te rijden met Mutas voor ziekenhuis Antwerpen
- Om een plaats in of verder dan Nieuwkerken te bereiken voor een verplaatsing die ik niet met de fiets kan maken.
- Normaal gebruik ik de auto niet om me te verplaatsen binnen Nieuwkerken, enkel om er te passeren om naar mijn

7 AUTO

7.1 RIJDEN IN NIEUWKERKEN

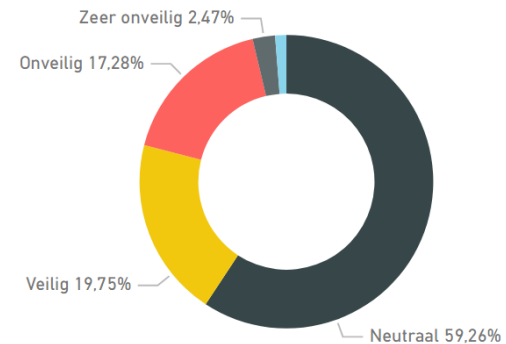
Zoals ook bleek uit de eerste resultaten met betrekking tot modal split, is ook hier duidelijk dat circa 50% van de respondenten (bijna) dagelijks de auto gebruikt en circa 90% minstens wekelijks. Dat cijfer ligt nog hoger voor zelfstandigen en arbeiders. Het autogebruik ligt het hoogst voor de leeftijd tussen 25 en 65 jaar. Wanneer wordt gefilterd op geslacht is geen noembaar verschil te merken.

Over het algemeen verplaatst men zich het vaakst met de auto om boodschappen te doen maar wanneer wordt gefilterd op de werkende categoriën (ik ben arbeider, ik ben bediende, ik ben zelfstandige) komt de woon-werk verplaatsing duidelijker naar voor. Een minderheid gebruikt de auto om kinderen naar school te brengen, hoewel dit aantal bij vrouwen hoger ligt.

7.2 ERVARING RIJDEN

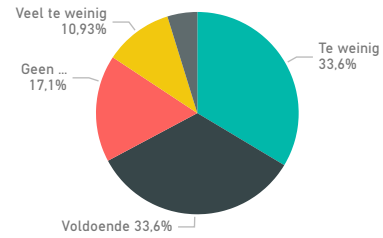
Rijden in Nieuwkerken-Waas wordt voornamelijk neutraal beoordeeld, een kleine 36% geeft aan dat hun ervaring als veilig te beoordelen. Een minderheid (circa 14%) geeft aan zich onveilig tot zeer onveilig te voelen bij het rijden. Dit laatste lijkt gecorreleerd te zijn met leeftijd, vanaf de leeftijdscategorie 45 - 54 jaar neemt het onveiligheidsgevoel toe tot circa 20% bij de respondenten ouder dan 65 jaar.

Ervaring auto rijden

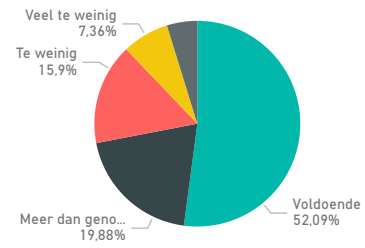


filter: leeftijd 65 en ouder

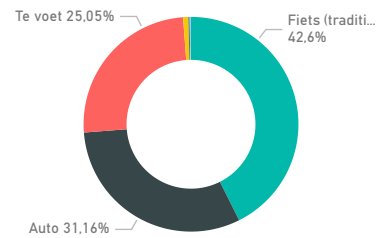
Ervaring aantal fietsenstallingen



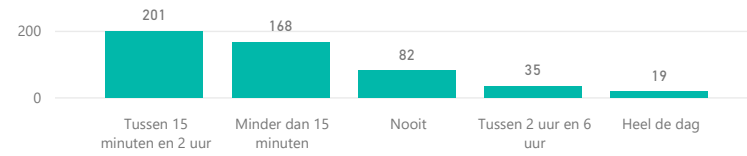
Ervaring aantal parkeerplaatsen



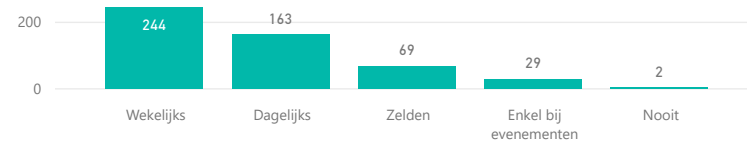
Vervoersmiddel richting dorpsplein



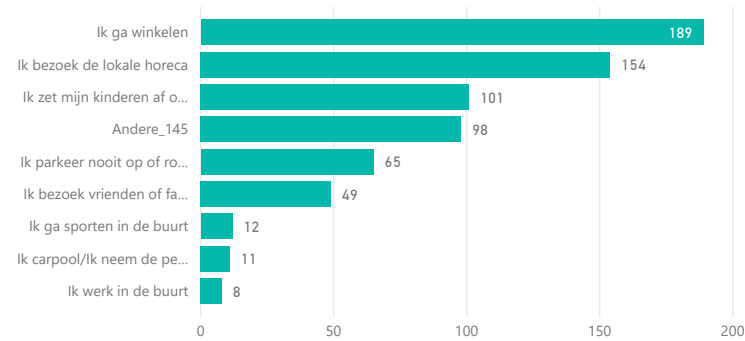
Tijd parkeren



Frequentie bezoek dorpsplein



Waarom men naar het dorpsplein gaat



Filter op huidige situatie respondenten

Alle

Filter op leeftijd respondenten

Alle

Filter op geslacht respondenten

Alle

Indien u 'andere' heeft aangeduid, waarom is dit dan?

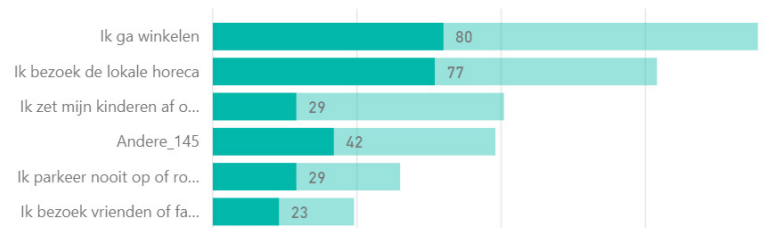
- Ziekenbond, broodautomaat in de buurt, bank, verzekeringen
- zeer zelden, 1 keer per jaar, als ik ergens anders naar toe ga en ik moet even stoppen bij de apotheek.
- woonachtig in buurt
- Woon op het dorp
- vergaderingen, feesten verenigingen
- Vergadering in Centrum Ten Bos
- Verenigingsleven in centrum Ten Bos.
- verenigingsleven (materiaal meebrengen)
- Verenigingsleven
- Tussen twee verplaatsingen in wanneer parking vóór mijn deur is bezet.
- Toneelvereniging De Vlasbloem
- toneel
- Startpunt vr activiteit van vereniging. Kan dus makkelijk elders
- soms naar de kerk op zondag
- sociale activiteiten
- Scrabble in Ten Bos op vrijdagavond

8 GEBRUIK VAN HET PLEIN

8.1 LEVENDIG PLEIN

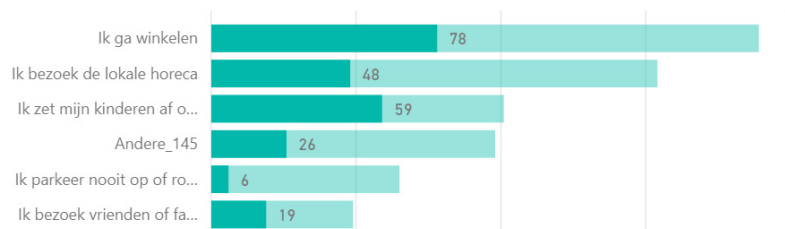
Het merendeel van de respondenten bezoekt het plein wekelijks zo niet dagelijks. Het kan dus worden gesteld dat het plein zeker veel leven kent. Wanneer de bestemming het plein zelf is, komen de meeste bezoekers met de fiets. Van die mensen brengt het merendeel een bezoek aan de lokale horeca of de winkels in de buurt. Van de mensen die met de auto naar het plein komen gaat het merendeel eveneens winkelen in de buurt. Daarnaast komt men regelmatig naar het plein voor de kinderen af te zetten of op te pikken van de school.

Waarom men naar het dorpsplein gaat



filter: bezoek met fiets

Waarom men naar het dorpsplein gaat



filter: bezoek met auto

8.2 PARKEREN MET FIETS

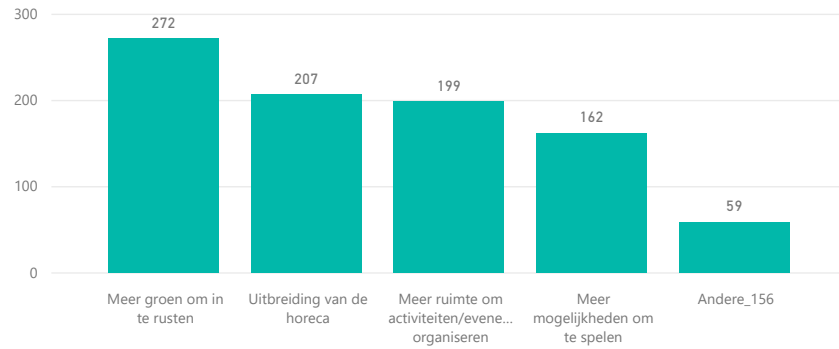
Circa 33% van de respondenten geeft aan dat er voldoende fietsenstallingen zijn op het dorpsplein. Circa 5% gaat nog verder door te stellen dat er meer dan genoeg fietsenstallingen zijn. Daar tegenover staat dat circa 44% aangeeft te weinig of veel te weinig fietsenstallingen te ervaren. Enkele verschillen worden duidelijk wanneer wordt gefilterd op tewerkstellings situatie. In de categorie arbeider geeft circa 52% aan dat het aantal fietsenstallingen (veel) te weinig is, in de categorie bediende is dit 47% en in de categorie zelfstandige is dit slechts 37%. Wanneer wordt gefilterd op leeftijd valt op dat met name de leeftijdscategorie van 18 tot 24 jaar vindt dat het aantal parkeerplaatsen voor fietsen (veel) te laag ligt (circa 78%).

8.3 PARKEREN MET DE AUTO

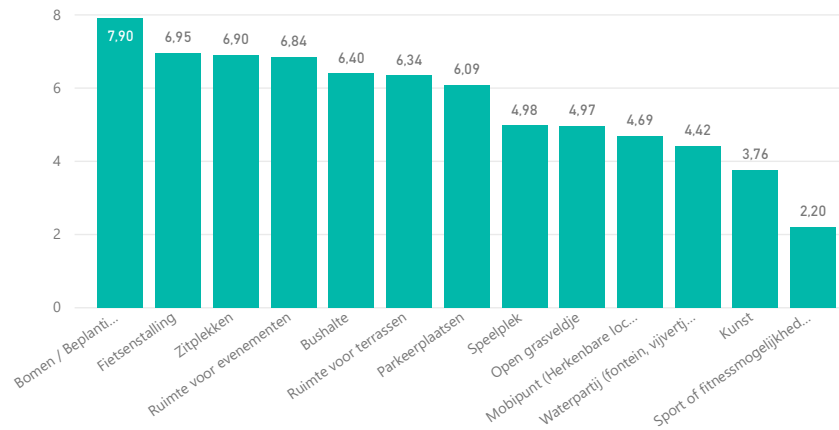
Voor het parkeren met de auto geeft meer dan 50% aan dat er voldoende parkeerplaatsen zijn, 20% gaat nog verder door te stellen dat er meer dan genoeg zijn. 23% van de respondenten is een andere mening toegedaan: zij stellen dat er (veel) te weinig parkeerplaatsen voor auto's op het plein zijn. Ook hier zijn de grootste verschillen te merken wanneer wordt gefilterd op tewerkstellings situatie: vooral in de categorie arbeiders wordt het aantal parkeerplaatsen te laag bevonden (circa 24% geeft aan dat er te weinig plaatsen zijn, circa 16% geeft aan dat er te veel te weinig zijn). Ook bij de zelfstandigen ligt dit aantal iets hoger dan gemiddeld (circa 17% geeft aan dat er te weinig plaatsen zijn, hetzelfde cijfer voor veel te weinig plaatsen). Op vlak van leeftijd valt op dat vooral de jongeren jonger dan 25 jaar van mening zijn dat het plein meer dan genoeg parkeerplaatsen heeft (circa 27%).

Het merendeel van de mensen parkeert tamelijk kort op het plein: tussen de 15 minuten en de 2 uur. Dit zijn de mensen die komen winkelen of een bezoek brengen aan de horeca. Daarnaast staat een groot deel van de bezoekers maar tot een kwartier stil op het plein. Zij komen de bank bezoeken of zetten hun kinderen af.

Hoe kan sociaal contact gestimuleerd worden



Welke elementen zijn van belang bij een herinrichting



Indien u 'andere' heeft aangeduid, welke andere optie(s)?

zwaar vrachtverkeer van sint niklaas naar vrasene weg houden. nu ontwijken we dorpsplein. op de as van station naar dorp is vrachtverkeer minder problematisch. daar zit probleem eerder in gevaarlijke situatie waar autos en fietsers vermengd worden.. Zou het super vinden een klein wekelelijks marktje op dit plein te hebben! Zou ook de horeca ten goede komen zorgen dat events mogelijk zijn "zonder" het doorgaand verkeer af te sluiten.

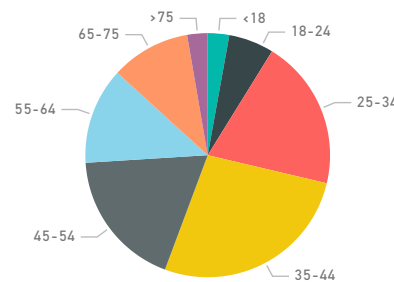
Zet aub in op andere plaatsen in het dorp voor deze doeleinden! Bijvoorbeeld park achter rusthuis, omgeving sporthal, speelbos, Er zijn al zoveel mooie plaatsjes in ons dorp; er een tweede prestigeproject zoals de grote markt van maken is echt niet nodig.

zeker geen ruimte om te spelen , aangezien er te veel doorgaand verkeer is in het dorp is het te gevaarlijk om de kinderen er te laten spelen !!

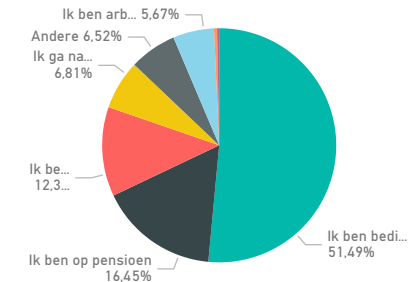
wegeltje onder de bomen ligt er slecht bij (glas, oneffen,...). Vergroening is mooi, maar verkeer aan scholen is nu al enorm druk. Dus parkeren op dorpsplein en kinderen te voet naar school brengen (zoals de school aanbeveelt) mag wat mij betreft zeker niet verdwijnen. Omgeving rond de scholen is nu reeds zeer onveilig, als auto's toch tot daar rijden. (+ file vorming in bepaalde straten).

weet niet of sociaal contact op het dorpsplein een must is. Dorpsplein mag er mooi uitzien, maar denk niet dat bewoners naar

Leeftijd



Werk situatie



9 INRICHTING

9.1 EEN GROEN HART VOOR NIEUWKERKEN

In de vraag hoe sociaal contact meer gestimuleerd kan worden kozen respondenten voornamelijk voor meer beleefbaar groen. Daarnaast scoren ook de uitbreiding van de horeca en meer ruimte voor evenementen goede scores. Bij de respondenten jonger dan 25 is de optie om meer ruimte voor evenementen te voorzien nog net iets belangrijker dan meer groen om in te rusten.

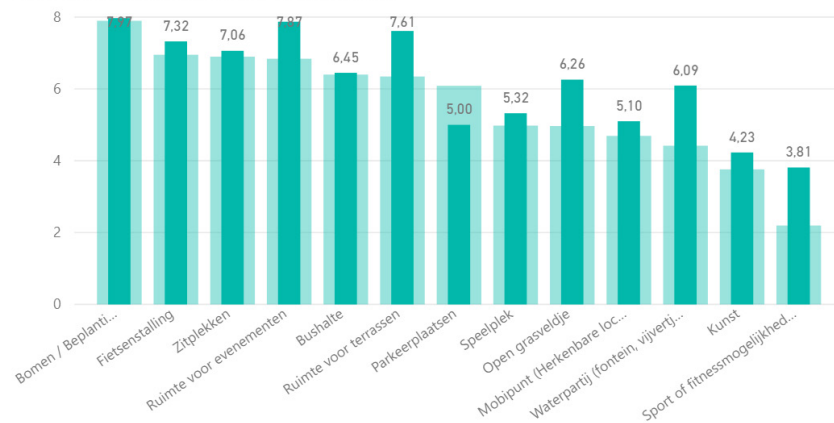
Bij de vraag verschillende elementen een score toe te dienen naar gelang het belang bij de herinrichting blijkt dat vooral het belang van bomen en beplanting consistent blijft doorheen leeftijd en tewerkstellings situatie, hetgeen duidt op een uniforme roep.

Op de tweede, derde en vierde plaats - die allen dicht tegen elkaar aanleunen - staan fietsenstallingen, zitplekken en opnieuw ruimte voor evenementen. Filterend op de werkende bevolking blijft dit tamelijk stabiel, voor de bevolking jonger dan 25 en ouder dan 65 zijn wel enkele verschillende prioriteiten te merken. Bij de jongeren komen ruimte voor evenementen en ruimte voor terrassen nog iets sterker naar voor. Bij de ouderen valt op dat

de bushalte en het mobipunt hoger scoren dan gemiddeld genomen. Dit toont dat openbaar vervoer vooral voor deze bevolkingsgroep van belang is. Filterend op tewerkstellings situatie blijkt dat vooral de categorieën zelfstandige en arbeiders bovengemiddeld belang hechten aan parkeerplaatsen. Voor de categorie 'arbeider' valt daarnaast ook op dat ruimte voor evenementen en terrassen, open grasveldje en waterpartij positief worden beoordeeld, gelijkaardig aan de respondenten van jonger dan 25 jaar. Voor de categorie 'zelfstandige' valt op dat zij minder belang hechten aan een mobipunt, speelplek, zitplekken en open grasveldje dan gemiddeld.

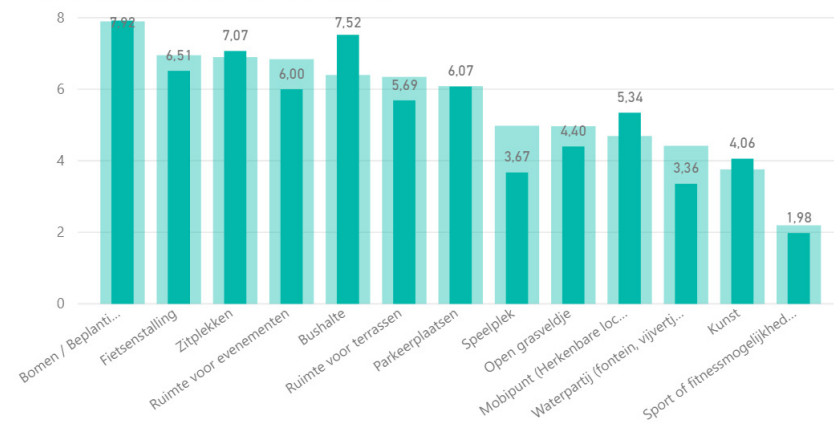
Uit de tekstuele opmerkingen blijkt opnieuw een grote tevredenheid over hoe het plein vandaag de dag is, hoewel wordt benadrukt dat het verkeer rondom rond erg druk is en verstrend werkt. Daarnaast is er ook vraag naar een wekelijkse markt.

Welke elementen zijn van belang bij een herinrichting



filter: jonger dan 25

Welke elementen zijn van belang bij een herinrichting



filter: ouder dan 65

Zijn er nog andere opmerkingen of suggesties die u wenst mee te geven?

aanwezige bomen de kans geven om verder te groeien, kerkwegel en kerkhof opwaarderen

ik zou het als inwoner van de nieuwkerkenstraat zou het niet erg vinden moest ik omrijden met de wagen om zo toch een veilige doorgang voor de fietsers te kunnen geven. met de wagen 3/4 km omrijden is maar 2min. extra. het dorp zou een aangename rustige plek moeten zijn voor jong en oud

/

1/ Ondanks alle initiatieven hieromtrent toch nog redelijk veel zwaar vervoer. 2/ Onaangepast rijgedrag van fietsers (o.a. snelheid elektrische fietsen). 3/ Overaanbod aan activiteiten (o.a. wielervedstrijden), waardoor te pas en te onpas de straten voor bewoners van de dorpskern niet toegankelijk zijn met de auto.

Als er geen parkeerplaatsen meer komen aan de kerk, maak de straten erond, oa pastorijsstraat , parkeren met bewonerskaart, is gewoon degoutant dat je thuis komt met boodschappen, baby, spullen... dat je niet kan parkeren, ofwel patn/ personeel kine, ofwel klanten brouwer, die parking hebben, staan steeds in de straat waardoor bewoners geen plaats meer hebben. Betaal met plezier voor bewonerskaart.

als er minder parkeerplaatsen op het plein komen, voldoende parkeergelegenheden in de buurt bijmaken, soms is er in de Vrasenstraat te weinig parkeerplek

Als het enigzins kan, zou het fijn zijn als het dorpsplein een sociale ontmoetingsplek wordt met minder druk verkeer dat staat te ronken aan de verkeerslichten.

Basketbalveld

belangrijk is dat het aantal auto's naar beneden moet en de snelheid moet naar beneden; ook meer groen heeft een belangrijke impact op het welbehagen; misschien moet ook overwogen worden, is ooit voorgesteld, om de nieuwkerkenstraat volledig of gedeeltelijk 1 richtingsverkeer; de zone vanaf de vlasbloemstraat tot vrasenstraat en pastorijsstraat continu een zone dertig van maken, behalve s'nachtsm gme

Bestaande wegen en voetpaden onderhoud geven. Opwaardering plein ok maar ik vind dat er zoveel zoveel werk is aan de bestaande infrastructuur van ons openbaar domein

Betaalbare winkelpandjes / containers...

betere fietsinfrastructuur zou voor minder auto's zorgen in de ochtend; schoolstraat is prima idee; op- en afrit plein afzonderlijk maken voor betere doorstroming; betere verlichting op plein

betere verlichting in de avond

bij de heraanleg van het plein dient rekening gehouden met de ouders die hun kinderen naar school brengen en dan verder per wagen zich naar het werk begeven , met de kerkdiensten en met de evenementen zoals toneel , feestzaal Ten Bos e.d.

bij het invullen geen mogelijkheid om meerdere opties in te vullen

Blijf ernaar streven om doorgaand vrachtverkeer te weren.

Bouwvoorschriften hebben enorme impact op uitzicht dorp en dorpsplein; het tunnel effect dat ontstaat door nieuwe appartementsbouw ervaar ik als onaangenaam. Verder van de straat bouwen, schuine daken, grote(re) terrassen, verplicht groen vooraan etc.

Breng a.u.b. meer groen in ons dorp/stad

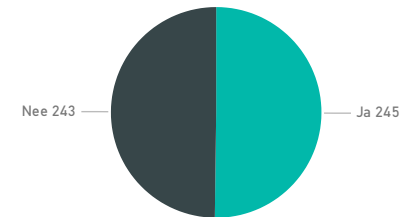
Bushaltes iets verder uit een soms gevaarlijk einde school

cameras plaatsen aan de fietsstallingen

Dat er meer zitplaatsen en plantjes komen aan het dorp anders is het een beetje kaal

De aanleg van het dorpsplein is bijkomstig, en geen prioriteit zolang de achterliggende problemen niet aangepakt worden. Er zijn 2 grote

Mogen we u contacteren voor een volgend publieksmoment?



10 SLOT

10.1 EVALUATIE

Een groot deel van de respondenten is van mening dat de verkeersveiligheid in de omliggende straten prioriteit dient te hebben op de herinrichting van het plein. De huidige parkeerplaatsen vervullen duidelijk een rol tijdens de ochtend- en avondspits. Een herorganisatie of verplaatsing zal niet ondoordacht mogen gebeuren. In een volgend publieksmoment wordt samen met buurtbewoners gewerkt aan het samenstellen van een programma voor dit plein. Daarna kunnen verschillende scenario's worden samengesteld op basis van de lijst van programma-elementen.

10.2 INSCHRIJVINGEN

223 respondenten hebben hun gegevens nagelaten om hen te contacteren voor het volgende publieksmoment. Zij zullen worden gecontacteerd voor de komende publieksmomenten. Aanvullend kan men op de hoogte blijven via de kanalen van de stad, via Hoplr of via sociale media.

COLOFON

project	Herinrichting Ten Bos
projectnummer	20098
opdrachtgever	Sint-Niklaas
opdrachtnemer	OMGEVING cvba Uitbreidingstraat 390 2600 Antwerpen-Berchem tel +32 3 448 22 72 fax +32 3 440 13 93

