MOBILITEITSPLAN GENT

Strategische mobiliteitsvisie

Mobiliteit als motor voor een duurzame en bereikbare stad

Opdrachtgever: **Stad Gent**

Vastgesteld in Gemeenteraadszitting van 29 september 2015

INHOUD

0. Managementsynthese 7

0.1 Een nieuw mobiliteitsplan voor Gent 7

0.2 Sturend en geïntegreerd mobiliteitsbeleid 7

0.3 Situatieschets 7

0.4 Doelstellingen 8

0.4.1 We garanderen de selectieve bereikbaarheid in functie van een kwalitatief stedelijk activiteitenpatroon 8

0.4.2 We bouwen aan een verkeersveilige en leefbare stad voor iedereen 8

0.4.3 In 2050 is Gent klimaatneutraal 9

0.4.4 Gent speelt duurzame mobiliteit uit als een troef voor economische ontwikkeling (Unique Selling Point USP) 9

0.4.5 Gent wordt een kindvriendelijke stad en zet hierdoor actief in op het tegengaan van mobiliteitsarmoede 9

0.4.6 Binnen een co-creatieve aanpak werken we samen met burgers en stakeholders aan een duurzaam (uit-)gedragen mobiliteitsbeleid 9

0.5 Visie 9

0.6 Krachtlijnen van het Mobiliteitsplan 10

1. Inleiding: mobiliteit als draaischijf voor een duurzame leef- en werkomgeving 13

Informatief gedeelte 16

2. Omgevingsanalyse 17

2.1 Gentenaars en Gent-gebruikers en hun mobiliteitsgedrag 17

2.1.1 Gentenaars 17

2.1.2 Gentgebruikers 20

3. Doelstellingen 25

3.1 Strategische doelstellingen 25

3.1.1 We garanderen de selectieve bereikbaarheid in functie van een kwalitatief stedelijk activiteitenpatroon 25

3.1.2 We bouwen aan een verkeersveilige en leefbare stad voor iedereen 26

3.1.3 In 2050 is Gent klimaatneutraal 26

3.1.4 Gent speelt duurzame ontwikkeling uit als een troef voor economische ontwikkeling (Unique Selling Point USP) 26

3.1.5 Gent wordt een kindvriendelijke stad en zet hierdoor actief in op het tegengaan van mobiliteitsarmoede 27
3.1.6 Binnen een co-creatieve aanpak werken we samen met burgers en stakeholders aan een duurzaam (uit-)gedragen mobiliteitsbeleid 29

4. Visie 30

4.1.1 Verzekeren van nabijheid 30
4.1.2 Verlagen van het aantal onnodige kilometers 31
4.1.3 Versterken van stappen, trappen en openbaar vervoer 31
4.1.4 Verschonen van vervoersmiddelen 32
4.2 De krachtlijnen en operationele doelstellingen van het mobiliteitsplan 33
4.3 Relatie met andere beleidsplannen 37
4.3.1 Bovenlokale plannen 37
4.3.2 Stadsinterne plannen 44
4.3.3 Aftoetsing Mobiliteitsplan Gent aan andere plankaders 49

Richtinggevend gedeelte 51

5. Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitseffecten 52

5.1 Ruimtelijke planning 52
5.1.1 Algemeen 52
5.2 Strategische projecten 53
5.2.1 Impact van grootschalige ontwikkelingen 53
5.2.2 Ruimtelijk-strategische ontwikkelingen 53
5.2.3 Samenhang in grote clusters 61
5.3 Wegencategorisering 62
5.3.1 Situatieschets 62
5.3.2 Hoofd- en primaire wegen 62
5.3.3 Secundaire wegennet 64
5.3.4 Lokale wegen 66
5.3.5 Visie buurgemeenten 66
5.3.6 Visie Vlaams hoofdwegennet 69
5.3.7 Visie lokaal wegennet 74

6. Netwerken 80

6.1 Een toegankelijke stad voor iedereen 80
6.1.1 Toegankelijkheid geldt voor iedereeen 80
6.1.2 Toegankelijkheid gebaseerd op onafhankelijkheid en zelfredzaamheid 80
6.1.3 Oplossingen ter bevordering van de toegankelijkheid mogen niet stigmatiserend zijn 81
6.1.4 Universal Design (= ontwerpen voor iedereen) als ontwerpprincipe 81

6.1.5 Goede toegankelijkheid hangt af van de kwaliteit van een ganse (verplaatsings)keten 82
6.2 Voetgangers 84
6.2.1 Situatieschets 84
6.2.2 Verblijfsgebieden 84
6.2.3 Voetgangersnetwerk 85
6.2.4 Voetgangersgebied 85
6.2.5 (Tijdelijk) gebruik van straatruimte als verblijfsgebied 88
6.2.6 Trage wegen 89
6.2.7 Trottoir actie plan (TAP) 89
6.2.8 Aandacht voor kwetsbare groepen 90
6.3 Fietsen 91
6.3.1 Situatieschets 91
6.3.2 Integraal fietsbeleid 92
6.3.1 Huis van de Fiets – naar een herkenbare dienstverlening voor iedereen die fietst in Gent 94
6.3.2 Stadsregionaal fietsroutenetwerk 95
6.3.3 Fietsparkeren 103
6.3.4 Extra aandacht voor woon – school fietsverkeer: 104
6.3.5 Aandacht voor mensen in mobiliteitsarmoede 104
6.4 Openbaar vervoer 105
6.4.1 Situatieschets 105
6.4.2 Pegasusplan 2003/Mobiliteitsplan 2003 als basis voor de Visie 2030 107
6.4.3 Integratie van netwerken: de hiërarchische opbouw en de knooppunten 108
6.4.4 Beschrijving van de deelnetwerken 109
6.4.5 Visievorming op basis van Pegasusplan 2003 112
6.4.6 Een gefaseerde uitbouw van het openbaar-vervoernetwerk 119
6.4.7 Doorstroming openbaar vervoer – korte termijn 120
6.4.8 Een performant en toegankelijk openbaar vervoer systeem in functie van woon-school verplaatsingen 123
6.4.9 Permanente zorg voor een kwalitatief en milieuvriendelijk openbaar-vervoerssysteem 123
6.4.10 Taxi's als aanvulling op openbaar vervoer 124
6.4.11 Vervoer te water 125
6.5 Gemotoriseerd verkeer 127
6.5.1 Situatieschets 127
6.5.2 Visievorming bereikbare binnenstad 128
6.5.3 Afbakening snelheidsregimes 139

6.5.4 Zwaar vervoer 148
6.5.5 Parkeren 166
6.5.6 Woon-school verkeer 173
6.5.7 Autodelen 173

7. Flankerende maatregelen 174
7.1 Opmaak gebiedsgerichte verkeersstructuurschetsen 174
7.2 Mobiliteitsmanagement 175
7.2.1 Bedrijven 175
7.2.2 Scholen 177
7.2.3 Evenementen 177
7.3 Communicatie en sensibilisering 178
7.4 Informatie, participatie en co-creatie 180
7.5 Innovatie 181
7.6 Verkeersgeleiding 182
7.6.1 Situatieschets 182
7.6.2 Van parkeergeleiding naar een verkeerscentrum 182
7.7 Tarifering 185
7.7.1 Parkeerregimes 185
7.7.2 Openbaar vervoer 186
7.7.3 Sociaal tarief taxi's 186
7.8 Handhaving 187
7.8.1 Autoparkeren 187
7.8.2 Inrijverboden 187
7.8.3 Fietsparkeren 188
7.8.4 Fietsdiefstal 188
7.8.5 Snelheidscontroles 188

8. Verkeersveiligheid 189
8.1 Werkdomein A3: Categorisering van de wegen 189
8.2 Werkdomein B1: Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken 189
8.3 Werkdomein B2: Integraal Fietsbeleid. 189
8.4 Werkdomein B3: Stadsregionaal openbaar vervoer 189
8.5 Werkdomein B4: netwerken gemotoriseerd verkeer – circulatie binnenstad 190
8.6 Werkdomein B4: netwerken gemotoriseerd verkeer – snelheidsregimes & uitbereiding zone 30 190
8.7 Werkdomein B5 Zwaar verkeer 190
8.8 Werkdomein B8: Toegankelijkheid 190
8.9 Werkdomein C1: Mobiliteitsmanagement 190
8.10 Werkdomein C3 Sensibilisering 190
8.11 Werkdomein C6 Handhaving 190

9. Milieu en gezondheid 192
9.1 Situatieschets 192
9.1.1 Luchtkwaliteit 192
9.1.2 Klimaat 193
9.1.3 Geluid 194
9.2 Visie 195
9.2.1 Luchtkwaliteits- en geluidsmodellering 196
9.2.2 Inzetten op stillere wegdekken 196
9.2.3 Inzetten op stiller straatontwerp 196
9.2.4 Inzetten op extra leefruimte 196
9.2.5 Inzetten op stille en schone voertuigen 197
9.2.6 Inzetten op betere vracht- en leveringsroutes 197
9.2.7 Inzetten op een integrale geluidsaanpak van de gewestwegen 198
9.2.8 Standpunt bepalen over de invoering van een Low Emission Zone 198

10. Beleidsondersteuning 199
10.1 IVA Mobiliteitsbedrijf Stad Gent 199
10.2 Monitoring en evaluatie 203
10.3 Behalen van doelstellingen 209
10.3.1 We garanderen de selectieve bereikbaarheid in functie van een kwalitatief stedelijk activiteitenpatroon: 209
10.3.2 We bouwen aan een verkeersveilige stad voor iedereen: 209
10.3.3 In 2050 is Gent klimaatneutraal 209
10.3.4 Gent speelt duurzame mobiliteit uit als troef voor economische ontwikkeling (Unique Selling Position) 209
10.3.5 Gent is een kindvriendelijke stad en zet hierdoor actief in op het tegengaan van mobiliteitsarmoede 209
10.3.6 Binnen een co-creatieve aanpak werken we samen met burgers en stakeholders aan een duurzaam (uit-)gedragen mobiliteitsbeleid 210

11. Actieplan 211

12. BIJLAGEN: 224

VOORWOORD

Met dit mobiliteitsplan zet de Stad Gent opnieuw een historische stap op het vlak van mobiliteit. Na de invoering van het Fietsplan in 1993 en het voetgangersgebied in 1997, kiezen we in 2014 weer resoluut voor meer beweging, meer activiteit en meer ademruimte in Gent. Gent verdient dat.

We houden van Gent omdat onze stad uniek is. Het is een stad op mensenmaat: creatief, authentiek, dynamisch, eigenzinnig, vooruitstrevend, gezellig, een tikkeltje rebels, maar goed van hart. Het is een stad waarin veel 'beweegt'. Letterlijk en figuurlijk. En dat moet zo blijven. Ons vastrijden is geen optie. Ook het nieuwe mobiliteitsplan is er één op mensenmaat. Laten we het even overlopen:

Het mobiliteitsplan biedt creatieve, vooruitstrevende oplossingen waarbij leefkwaliteit en bereikbaarheid hand in hand gaan. Meer mobiliteit maar minder overlast, meer actie maar minder lawaai, meer ontwikkeling maar minder stof, meer veiligheid en minder conflict, dat is waar we naartoe willen.

Het plan is authentiek: we kennen onze sterktes en gebruiken die. Het water, de reden waarom Gent ontstond, speelt een essentiële rol in dit plan: het bepaalt mee de nieuwe berreikbaarheid van de binnenstad. Onze rijke geschiedenis vraagt om meer waardering voor de Gentse ruimte. De oude stadsvesten vervullen een belangrijke functie in het nieuwe plan. We rekenen op de Gentenaars om dit plan tot een goed einde te brengen. Net als het mobiliteitsplan, zijn ze authentiek. Daarom hebben we er vertrouwen in.

Het rebelse karakter van het mobiliteitsplan laat zich zien in de niet evidente keuzes die gemaakt worden. Niet gemakkelijk, maar zelden is de gemakkelijkste weg de beste. Willen we de gezelligheid van onze stad behouden, is dit de enige juiste optie.

We nemen iedereen mee in dit verhaal. Want mobiliteit is levenskwaliteit. Jong of oud, klein of groot, snel of traag, bewoner, ondernemer, klant of bezoeker: iedereen heeft ademruimte nodig.

Gent wint met dit plan. Laten we er samen voor gaan. Gent verdient dat!

Filip Watteeuw
Schepen van Mobiliteit en Openbare Werken

0. MANAGEMENTSYNTHESE

0.1 Een nieuw mobiliteitsplan voor Gent

Dit mobiliteitsplan is het resultaat van het in 2009 opgestarte proces van het 'verbreden en verdiepen' van het bestaande plan. Het plan is sterk doordrongen van de nieuwe en duurzame mobiliteitsambities die moeten waargemaakt worden. Het stadsbestuur schaart zich eensgezind achter dit nieuwe mobiliteitsplan met als doel de levenskwaliteit in Gent te verbeteren en de stad beter bereikbaar te maken.

0.2 Sturend en geïntegreerd mobiliteitsbeleid

Een traditioneel, volgend mobiliteitsbeleid worstelt vaak met praktische beperkingen en tegengestelde verwachtingen. De Stad Gent wil de bestaande grenzen doorbreken met een ambitieus, sturend en geïntegreerd mobiliteitsbeleid. Met de juiste strategische keuzes kan mobiliteit functioneren als een krachtige motor voor een duurzame leefomgeving.

Dit mobiliteitsplan wil een integrale benadering waarin alle vervoersmodi in relatie tot elkaar staan. Gent trekt daarbij volop de kaart van leefbaarheid én bereikbaarheid. Keuzes zijn noodzakelijk en worden in dit plan vanuit verschillende invalshoeken uitgewerkt: verkeerscirculatie, snelheidsregimes,…

De tijdshorizon van dit mobiliteitsplan ligt op 2030. De nieuwe visie reikt voorbij de geografische grenzen van Gent en benadert mobiliteit op stadsregionaal niveau. Tegelijk verkent het plan ook de raakvlakken met andere beleidsthema's zoals economie, openbaar domein, wonen en milieu. Een integrale aanpak is immers noodzakelijk om de maatschappelijke uitdagingen van vandaag aan te gaan.

0.3 Situatieschets

Sinds 1998 kende Gent een constante bevolkingsgroei. De kaap van de 250.000 inwoners werd gerond in 2013, en die tendens zal zich in de toekomst doorzetten. In 2013 telde een Gents gezin gemiddeld 2,17 personen. Iets minder dan de helft van de Gentse huishoudens (42%) bestaat uit een alleenstaande volwassene.

Volgens het mobiliteitsonderzoek 2012 maken Gentenaars meer dan 650.000 verplaatsingen per dag. Iets meer dan de helft (54%) gebeurt met de wagen, een derde met de fiets (22%) of te voet (14%). Het openbaar vervoer is goed voor 9% van alle verplaatsingen. Het gebruik van de motor of bromfiets blijft beperkt tot 1%. Een gemiddeld Gents gezin beschikt over 1,2 wagens; 12% bezit geen wagen.

Woon-werkverkeer vertegenwoordigt een groot deel van de verplaatsingen. In de modal split van Gentse bedrijven met meer dan 100 werknemers voert de auto duidelijk de bovenhand met 64%, op afstand gevolgd door het openbaar vervoer (17%) en de fiets (14%). Toch zijn de twee grootste Gentse treinstations zeer belangrijke verkeersknooppunten voor pendelaars.

Gent-Sint-Pieters is zelfs het drukste station in Vlaanderen met elke dag meer dan 50.000 instappende reizigers.

Het aantal studenten in Gent groeide exponentieel naar een totaal van 67.000 in 2012. Van de kotstudenten fietst 71% naar de les, gaat 22% te voet en rijden er toch een 2.000-tal met de auto naar de les. Van de pendelstudenten komt 46% dagelijks met de trein naar Gent. 42% van de pendelstudenten stalt de fiets aan het station en ongeveer 15% komt met de wagen, vooral naar campussen buiten het stadscentrum.

Een belangrijk deel van de 'Gentgebruikers' zijn de toeristen. Gemiddeld trekt Gent elke maand ruim 90.000 Vlaamse dagtoeristen aan. In 2011 werden 853.000 overnachtingen geboekt in Gent.

De toename in bevolking en Gentgebruikers, en de algemene tendensen op vlak van verplaatsingsgedrag zorgen voor een evolutie die onhoudbaar is. Het aantal auto's en het aantal verplaatsingen zullen blijven toenemen in onze stad bij ongewijzigd beleid. Fundamentele keuzes dringen zich op.

0.4 Doelstellingen

Bij het opmaken van het bestuursakkoord en de BBC-oefening[1], werd reeds een bijzonder waardevol en intensief én beleidsoverschrijdend proces doorlopen. Vanuit mobiliteitsoogpunt selecteren we hieruit zes relevante thema's die als strategische doelstellingen kunnen beschouwd worden voor het Gentse mobiliteitsbeleid van de komende jaren.

0.4.1 We garanderen de selectieve bereikbaarheid in functie van een kwalitatief stedelijk activiteitenpatroon

Een duurzaam stedelijk mobiliteitsbeleid gaat op zoek naar een goed evenwicht tussen leefbaarheid en bereikbaarheid. Een veelheid en diversiteit van menselijke activiteiten in een leefbare stad willen we mogelijk maken door een duurzaam mobiliteitsbeleid.

0.4.2 We bouwen aan een verkeersveilige en leefbare stad voor iedereen

Verkeersslachtoffers moeten koste wat het kost vermeden worden. Een verkeersveilige stad creëren is een belangrijke doelstelling van dit plan. Verder blijkt dat verkeer en mobiliteit in heel sterke mate bepalend zijn voor hoe de kwaliteit van de onmiddellijke leefomgeving wordt ervaren. Inzetten op een duurzaam mobiliteitsbeleid is de sleutel om luchtverontreiniging en geluidshinder op lokaal niveau aan te pakken en zo te bouwen aan een leefbare stad voor iedereen.

---

[1] Beheers- en Beleidscyclus (BBC), een stadsbrede oefening rond het inpassen van de diverse onderdelen van het stedelijk beleid in een ruimer en integraal denkkader rond het stedelijk beleid.

0.4.3 In 2050 is Gent klimaatneutraal

Gent engageerde zich in 2009 om de lokale CO2-uitstoot tegen 2020 met 20 procent terug te dringen ten opzichte van 2007 en te evolueren naar een klimaatneutrale stad tegen 2050. Gemiddeld gaat 1/3e van alle verbruikte fossiele energie per Gents gezin naar mobiliteit.

0.4.4 Gent speelt duurzame mobiliteit uit als een troef voor economische ontwikkeling (Unique Selling Point USP)

Duurzame mobiliteit hoeft geen economische ontwikkeling in de weg te staan, integendeel. Het kan de kwetsbaarheid terugdringen en economische groei net in de hand werken. In die zin kan werken aan een duurzame mobiliteit gezien worden als insteek voor het creëren van de juiste randvoorwaarden voor een creatief ondernemersklimaat en het aantrekken van kennis en talenten.

0.4.5 Gent wordt een kindvriendelijke stad en zet hierdoor actief in op het tegengaan van mobiliteitsarmoede

Een duurzaam mobiliteitsbeleid moet streven naar een kleiner ruimtegebruik door verkeer. Veel van de verharde ruimte voor verkeer wordt immers ontzettend inefficiënt gebruikt. Stadverlaters halen aan dat naast het gebrek aan betaalbaarheid ook het gebrek aan speelruimte voor jonge kinderen een belangrijke factor is om de stad te verlaten. Maar de ambitie om een kindvriendelijke stad te worden overstijgt ook de belangen van het kind. De groeiende groep ouderen en andere mobiliteitsarme doelgroepen hebben ook baat bij een kindvriendelijke omgeving. Op die manier kunnen ook zij zich autonoom, veilig, vlot en comfortabel blijven verplaatsen op het openbaar domein. Het bestrijden van mobiliteitsarmoede is tegelijkertijd het bestrijden van sociale uitsluiting en het faciliteren van deelname aan het maatschappelijk leven.

0.4.6 Binnen een co-creatieve aanpak werken we samen met burgers en stakeholders aan een duurzaam (uit-)gedragen mobiliteitsbeleid

Samen werken, samen nadenken, experimenteren en vormgeven, wordt meer en meer noodzakelijk en kan ook tot beter gedragen oplossingen leiden. Steeds meer merken we dat burgers en bedrijven zichzelf verenigen, creatieve oplossingen op maat bedenken en engagement opnemen. De sleutel ligt in het optimaal aanwenden van deze energie tot een positief verhaal dat bovendien erg draagvlakversterkend blijkt te zijn.

0.5 Visie

De vraag ligt voor hoe we Gent toegankelijker én aantrekkelijker maken voor bewoners, handelaars, bedrijven, toeristen en anderen, en tegelijkertijd de levenskwaliteit in de stad verbeteren.

Het antwoord schuilt in een duurzaam stadsvervoerssysteem dat opportuniteiten biedt voor het openbaar domein. Minder druk vanuit het verkeer zorgt ervoor dat meer mogelijk is op pleinen en straten. De vele boeiende en innovatieve activiteiten, typisch voor Gent, krijgen letterlijk en figuurlijk meer ruimte. Het zorgt ook voor aangenamer wonen.

Dit antwoord bestaat uit een aanpak met vier streefdoelen die onze duurzame mobiliteitsstrategie samenvatten:

- Verzekeren van nabijheid
- Verlagen van het aantal overbodige kilometers
- Versterken van stappen, trappen en openbaar vervoer
- Verschonen van vervoersmiddelen

0.6 Krachtlijnen van het Mobiliteitsplan

De grote toename van het aantal mobiliteitsgebruikers in Gent stelt de stad voor enorme uitdagingen om de mobiliteit op een veilige, leefbare en duurzame manier te organiseren. Binnen het nieuwe Mobiliteitsplan Gent is daarvoor een geïntegreerde, strategische visie ontwikkeld, met onderliggend de volgende tien krachtlijnen.

1. Mobiliteit functioneert als **motor voor een duurzame leef- en werkomgeving.**

   Gent evolueert naar een sturend mobiliteitsbeleid, met een mogelijke impact op en wisselwerking met andere beleidsdomeinen zoals ruimtelijke ordening, economie, milieu en wonen. Die sturende rol van mobiliteit leidt tot een vlot bereikbare stad waar het goed leven is, onder meer door in te zetten op autoluwe woonkernen.

2. Het historisch **centrum weert het doorgaand verkeer** en krijgt een **groter voetgangersgebied.**

   Te veel doorgaand gemotoriseerd verkeer in de binnenstad bemoeilijkt de bereikbaarheid voor fietsers, openbaar vervoer én bestemmingsverkeer per auto. De bereikbaarheid moet beter door het knippen van doorgaand verkeer. We willen geen doorgaand verkeer binnen de R40. Op die manier kan het verkeer dat in die binnenstad moet zijn, vlotter verlopen.

   Een uitbreiding van het voetgangersgebied en een nieuw circulatieplan is een directe aanzet om Gent nog aantrekkelijker en leefbaarder te maken voor bewoners, kantoren, onderwijs, winkels, enzovoorts.

3. **Gent versterkt haar fietsinfrastructuur** in functie van nieuwe ontwikkelingen en een **stadsregionaal fietsnetwerk.**

   Investeren in de veiligheid en kwaliteit van het bestaande fietsnetwerk blijft één van de prioriteiten in Gent. Nieuwe (randstedelijke) ontwikkelingen en kunstwerken creëren bijkomende hoofdstedelijke fietsroutes en de focus wordt verruimd naar een stadsregionaal netwerk dat de fietsverbindingen met de buurgemeenten valoriseert.

4. Gent faciliteert een **vlotte doorstroming van het openbaar vervoer** en de **belangrijkste buslijnen worden omgevormd tot tramlijnen**.

   Het openbaar vervoer moet nog een stuk aantrekkelijker worden door een snellere doorstroming van bussen en trams, een modernisering van bestaande tramassen, de vertramming van de buslijnen 7 en 3 (en daarna de andere stamlijnen) en het actief inspelen op nieuwe stadsontwikkelingen waar het openbaar vervoer cruciaal is voor een goede ontsluiting.

5. Het Gentse **parkeerbeleid stuurt de gewenste stedelijke mobiliteit**.

   Goed gekozen parkeermaatregelen zijn onder meer doeltreffend om de binnenstad autoluwer te maken en minder doorgaand verkeer door woonstraten te sturen. Gent kiest met haar parkeerbeleid voor een aanpak op maat van bewoners, bezoekers, pendelaars, handelaars en klanten, technische en medische interventies, enzovoorts.

6. De Stad Gent wenst in de stedelijke agglomeratie de toegelaten snelheid op het **hoofdwegennet te beperken tot 100 km/u**, op de **primaire wegen tot 90 km/u** en op de **secundaire wegen tot 70 km/u of minder**. **Binnen de R40 geldt voortaan een maximum snelheid van 30 km/u** en de 'zone 30' wordt ook uitgebreid naar woongebieden buiten de stadsring.[2]

   In de Gentse stadsregio lopen verschillende autosnelwegen dwars door of rakelings langs zeer dicht bebouwd gebied. Dit is nefast voor de luchtkwaliteit en veroorzaakt geluidsoverlast, onder meer door de hoge verkeerssnelheden. Gent wil daarom consequent een snelheid van 100km/u op autosnelwegen, behalve op het deel op de E17 dat al 90 km/u is. Primaire wegen, zoals de R4 en de verbindingen tussen R4 en autosnelwegen, worden beperkt tot 90 km/u. Een lagere snelheid verhoogt de veiligheid, capaciteit en doorstroming in een verkeersomgeving met heel veel op- en afritten. Alle andere wegen zijn 70 km/u of minder.

   De globale positieve evaluatie van de bestaande zones 30 zet de deur open naar een omvangrijke uitbreiding in andere woongebieden. Een lager snelheidsregime bevestigt het verblijfskarakter in woonstraten en heeft een directe positieve invloed op de verkeersveiligheid en –leefbaarheid.

7. De Stad Gent wil een duurzaam en leefbaar alternatief **voor de bestaande B401 en het E17-viaduct** in Gentbrugge. Daarnaast wil de stad een **kwalitatieve Sifferverbinding in het noorden.**

   Binnen het gebied begrensd door de R40 mag de primaire structuur van de fly-over B401 geen vervolg meer kennen. Het stadsbestuur aanvaardt niet dat het viaduct van de E17 in Gentbrugge in dezelfde hoedanigheid op dezelfde locatie heropgebouwd wordt, wat niet wil zeggen dat het huidige tracé een probleem vormt. En in het noorden van Gent moet de grootstedelijke ring R4 afgewerkt worden.

8. **Gent richt een Verkeerscentrum op** om verkeerstromen optimaal en dynamisch aan te sturen.

   De Stad Gent wil een Verkeerscentrum uitbouwen dat op stadsregionale basis in real time info kan verstrekken over de actuele verkeerssituatie op het Gentse wegennet, en

---

[2] Het Vlaams Gewest volgt de Stad niet in deze visie om naar een algemene permanente snelheidsverlaging te gaan en ziet eerder heil in een dynamische snelheidsregime door middel van dynamische snelheidsaanduiding zodat de snelheid kan beperkt worden in tracélengte en tijdsperiode. De Stad Gent is van mening dat dit echter geen oplossing biedt ten aanzien van de luchtkwaliteit, geluidshinder en de verkeersveiligheid die ook in daluren van belang blijven.

verkeersstromen actief kan aansturen. Het stedelijke Mobiliteitsbedrijf wil daarvoor maximaal samenwerken met het Vlaams Verkeerscentrum om het verkeer al vanop het hogere wegennet tot in het stadscentrum in goede banen te leiden. Onder meer voor grootschalige evenementen en werkzaamheden wordt een structurele samenwerking uitgebouwd met alle betrokken partners, onder meer op vlak van communicatie en data-uitwisseling.

9. Het mobiliteitsbeleid verruimt de focus tot buiten de stadsgrenzen en ontwikkelt een **stadsregionale samenwerking**.

   Het nieuwe mobiliteitsplan bekijkt mobiliteit op stadsregionaal niveau. Het gaat daarbij niet om een afgebakende bestuurlijke entiteit. De stadsregionale benadering is een strategische keuze om het mobiliteitsbeleid binnen een voldoende ruime invloedssfeer te bekijken.

10. **Gent omarmt co-creatie** als een waardevolle dynamiek die onder meer de mobiliteit in Gent mee vormgeeft.

    De traditionele verhoudingen tussen de overheid en haar stakeholders verschuiven naar co-creatie. Vernieuwende, creatieve (mobiliteits)initiatieven komen uit de meest diverse hoeken (bewoners, scholen, bedrijven en allerlei organisaties). De Stad erkent de grote potentie van co-creatie en wil positieve initiatieven stevig ondersteunen en alle kansen geven.

1. INLEIDING: MOBILITEIT ALS DRAAISCHIJF VOOR EEN DUURZAME LEEF- EN WERKOMGEVING

Mobiliteit vertaalt zich traditioneel veelal in probleemoplossende maatregelen die allerlei vormen van verkeershinder moeten wegwerken of temperen. Maar die benadering stoot al snel op beperkingen op vlak van beschikbare ruimte en middelen en tegengestelde verwachtingen van verschillende betrokken partijen.
Met een **ambitieus en sturend mobiliteitsbeleid** wil de Stad Gent de bestaande grenzen doorbreken. De juiste strategische keuzes moeten mobiliteit een nieuwe rol toekennen. Het mag niet beperkt blijven tot een reeks op te lossen problemen. Mobiliteit moet functioneren als een krachtige **motor voor een duurzame leef-en werkomgeving**, voor een leefbare stad waar iedereen kan wonen, werken, winkelen, onderwijs volgen en ontspannen.

Mobiliteit is het resultaat van een complexe optelsom van individuele verwachtingspatronen en menselijk gedrag dat zich manifesteert binnen de openbare ruimte. Net als bij het economisch systeem geldt daarbij een spel van vraag en aanbod. Een duurzaam mobiliteitsbeleid moet zich dan ook richten op zowel de vraag- als de aanbodzijde. Dit vereist een **geïntegreerde aanpak** over verschillende beleidsdomeinen en sectoren heen. Echt duurzame resultaten zijn maar mogelijk op basis van een constructieve samenwerking tussen de verschillende stakeholders (overheden, stadsdiensten, burgers, bedrijven,…). Deze nota biedt een kader voor een verdere thematische uitwerking en reikt de hand naar iedereen die hierbij betrokken is.

Dit mobiliteitsplan is het resultaat van de zoektocht naar een coherente aanpak voor een integraal en duurzaam mobiliteitsbeleid. De nieuwe visie verlaat de platgetreden paden en mikt hoger dan een opfrissing van de klassieke recepten. Er is meer nodig dan het aanleggen van fietspaden, het inzetten op park and ride, goedkoop openbaar vervoer of het verfijnen van ruimtelijke ordeningsprincipes. Deze nota wil een integrale benadering waarin alle vervoersmodi in relatie tot elkaar staan. Gent kiest daarbij voor **selectieve bereikbaarheid**. Een leefbare stad moet bereikbaar zijn, maar niet altijd, overal, op eender welke manier. Keuzes zijn noodzakelijk en worden in deze nota vanuit verschillende invalshoeken uitgewerkt: verkeerscirculatie, snelheidsregimes,…

Het nieuwe mobiliteitsplan wil een strategisch referentiekader voor heel Gent uittekenen, en zelfs meer dan dat. Omdat de invloedssfeer van Gent verder reikt dan de stadsgrenzen stoppen ook de mobiliteitsuitdagingen niet aan die grenzen. Buurgemeenten voelen goed de nabijheid van de stad, en omgekeerd voelt Gent heel sterk de mobiliteitsdruk vanuit de omliggende gemeenten. Deze nota bekijkt mobiliteit daarom op **stadsregionaal niveau**. De stadsregio wordt in deze context niet beschouwd als een afgebakende bestuurlijke entiteit. De stadsregionale benadering is een strategische keuze om het mobiliteitsbeleid binnen een voldoende ruime invloedssfeer te bekijken.

De nieuwe mobiliteitsvisie reikt niet enkel voorbij de geografische grenzen maar ook voorbij het beleidsdomein mobiliteit in strikte zin. De Stad Gent erkent al langer de cruciale link tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening en stemt de opmaak van haar planprocessen daar op af. Deze nota verkent ook de **raakvlakken met andere beleidsthema's** zoals economie, wonen en

milieu. Dit vanuit de stellige overtuiging dat een puur sectorale aanpak niet meer toereikend is om de maatschappelijke uitdagingen van vandaag aan te gaan.

De tijdshorizon van dit mobiliteitsplan ligt op **2030**. De scope ligt hoe dan ook ruimer dan operationele doelstellingen op korte en middellange termijn. Tegelijk ligt de horizon dicht genoeg om realistische strategische doelstellingen te kunnen definiëren.

De formele context: verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan

Gemeentelijke mobiliteitsplannen worden in Vlaanderen opgemaakt volgens de bepalingen van het Mobiliteitsdecreet.

De Mobiliteitsplannen hebben een maximale "houdbaarheidsdatum" van 5 jaar. Het laatste officiële mobiliteitsplan voor Gent dateert van 2003. In 2008 werd, zoals voorgeschreven, het bestaande plan geëvalueerd via een zogenaamde "sneltoets". Gent had toen de keuze om ofwel een totaal nieuw mobiliteitsplan te gaan schrijven of het bestaande te actualiseren. Een tussenoplossing was ook mogelijk door te gaan "verbreden en verdiepen", waarbij het bestaande mobiliteitsplan wordt verbreed met enkele nieuwe thema's en daarnaast ook bestaande thema's dieper worden uitgewerkt.

De Stad Gent koos voor dit spoor. Na de sneltoets begon een periode van 24 maanden waarbinnen de volledige procedure moest doorlopen worden. Op Vlaams niveau werd hiertoe een stappenplan opgemaakt die de gemeenten richtlijnen geeft hoe in dit spoor te werk moet gegaan worden. Vanuit de Dienst Mobiliteit en het beleid werd ingeschat dat dit een veel te stringente aanpak betrof die niet meteen op maat was van de uitdagingen die binnen deze stad bestaan. Toch was het noodzakelijk om een conform verklaard mobiliteitsplan te hebben om verdere samenwerking rond mobiliteitsprojecten te kunnen waarborgen. Er werd vervolgens op zoek gegaan naar een aanpak die enerzijds tegemoet kon komen aan de decretale verplichtingen en anderzijds een plan kon voort brengen dat bruikbaar is voor iedereen die rond mobiliteit in Gent wil werken.

Het in 2009 gestarte proces rond het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan, heeft inhoudelijk geleid tot de opmaak van drie draft deelrapporten;

1. Integraal fietsbeleid
2. Zwaar vervoer
3. Evaluatie zone 30

Begin 2013 ging de nieuwe bestuursploeg aan de slag, het bestuursakkoord bevat een uitgebreid mobiliteitsluik. Omwille van dit nieuwe ambitieniveau was het nodig om extra tijd te nemen om de teksten te gaan herschrijven en verder uit te diepen. Als gevolg daarvan werd de conformiteit van het oude mobiliteitsplan opnieuw verlengd tot maart 2015.

Alle deelnota's werden in 2013 gescreend op hun actualiteitswaarde en werden grotendeels ondergebracht bij de inhoudelijke uitwerking per thema in het ontwerp mobiliteitsplan:

1. Integraal fietsbeleid
    - Dit deelrapport bevatte twaalf generieke aanbevelingen en werd aangevuld met een conceptuele basis voor een toekomstig stadsregionaal fietsroutenetwerk
2. Zwaar vervoer
    - Werd grotendeels overgenomen en verder afgewerkt in de hoofdstukken zwaar vervoer en touringcars
3. Evaluatie zone 30
    - Was reeds grotendeels achterhaald omdat de beslissing reeds was genomen in het bestuursakkoord om zone 30 te gaan veralgemenen in het R40 gebied en de woongebieden. Het nieuwe beleid werd uitgeschreven in het luik zone 30

Dit plan blijft dus formeel nog het resultaat van het in 2009 opgestarte proces van het verbreden en verdiepen, maar is sterk doorspekt met nieuwe ambities ten aanzien van duurzame mobiliteit.

INFORMATIEF GEDEELTE

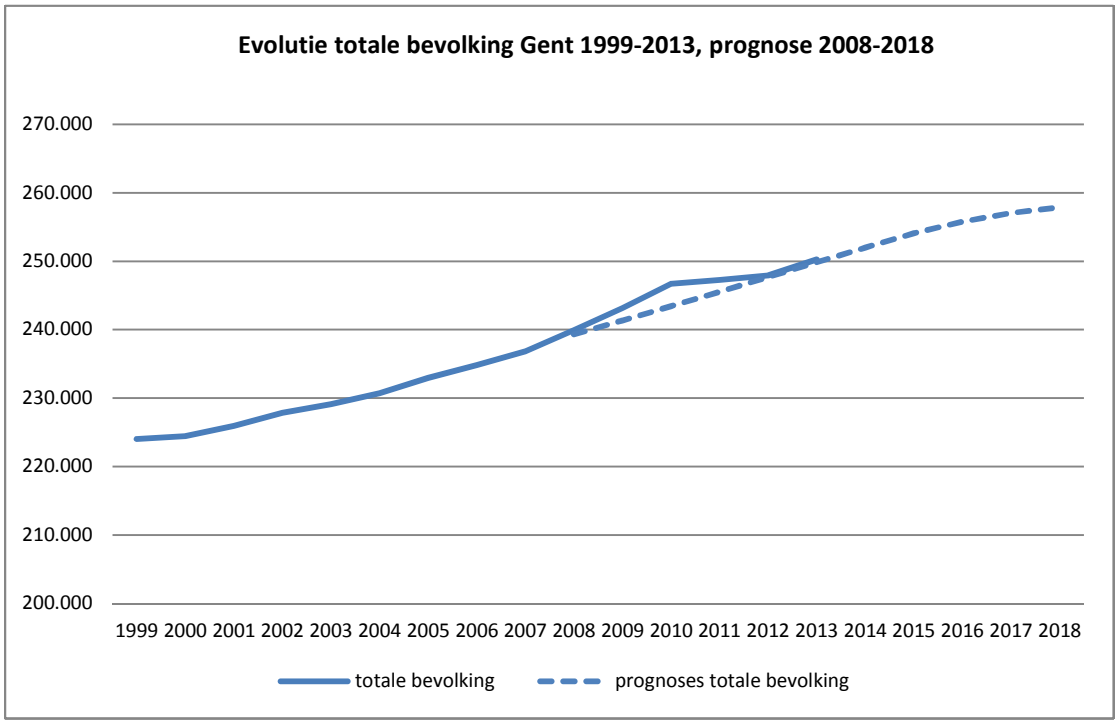
2. OMGEVINGSANALYSE

De stad heeft de afgelopen jaren een aantal ingrijpende wijzigingen ondergaan, ook in de toekomst zal dit wellicht het geval zijn. Deze wijzigingen zullen ook een belangrijke impact hebben op de mobiliteit, en dus ook op de manier waarop we in de toekomst met die mobiliteit moeten omgaan. De tendenzen in deze omgevingsanalyse zorgen ervoor dat een nieuwe aanpak op vlak van mobiliteit zich opdringt.

2.1 Gentenaars en Gent-gebruikers en hun mobiliteitsgedrag

2.1.1 Gentenaars

Tot het eind van de jaren 90 kende de stad een constante daling van het aantal inwoners, tot een dieptepunt in 1998, met 224.000 inwoners. Vanaf dan kende de stad een constante bevolkingsgroei, om in 2013 de kaap van de 250.000 inwoners te overschrijden. In de toekomst wordt nog een verdere groei verwacht.



Figuur 1. Evolutie totale bevolking Gent 1999-2013, prognose 2008-2018 (Bron: Stad Gent – Gent in cijfers 2013 – Gentenaars en Gentgebruikers)

Gent heeft een veel jonger profiel dan de rest van Vlaanderen. Ook peuters (0-4 jaar) en 85-plussers zijn relatief talrijker aanwezig in Gent dan in Vlaanderen.

Gent telt bovendien steeds meer inwoners, maar het aantal gezinnen groeit niet aan hetzelfde tempo. Dat aantal bedraagt in 2013 115.2823. Het gemiddeld aantal inwoners per huishouden stijgt. Dat is opvallend, omdat tot voor kort een gezinsverdunning te zien was. In 2013 telde een Gents gezin gemiddeld 2,17 personen. Opmerkelijk is dat in Gent bijzonder veel alleenstaanden leven. Iets minder dan de helft van de Gentse huishoudens (42%) bestaat uit een alleenstaande volwassene.

De stijging van het aantal inwoners heeft gevolgen. De laatste 10 jaar zijn in Gent 17.000 wagens bijgekomen. Al deze wagens op een rij is meer dan 70 km lang. Het is zonneklaar dat het stijgende bevolkingsaantal de parkeerdruk doet stijgen.

Wanneer we ook bezit van bedrijfswagens bij de Gentse gezinnen meerekenen, dan zien we dat een Gents gezin gemiddeld over 1,2 wagens beschikt. Opvallend is dat 1 op 5 respondenten aangeeft over 1 of meerdere bedrijfswagens te beschikken. Het aandeel respondenten dat géén wagen heeft, bedraagt 12%.

Ruim 160.000 inwoners behoren tot de leeftijdscategorie 18 tot 65 jaar. In 2012 maakt ze 64% uit van de totale bevolking. De leeftijdsgroep tussen 20 en 40 jaar heeft een veel groter aandeel in de bevolking in Gent dan in Vlaanderen. De omvang van de 'actieve bevolking' tussen 18 en 65 jaar is belangrijk vanuit economisch standpunt. Hoe groter de groep, hoe groter het draagvlak voor de 'afhankelijke bevolking': de jongeren en de gepensioneerden. De omvang van deze 'actieve bevolking' vertelt niet het hele verhaal. Dit is immers de leeftijdsgroep die zich op de arbeidsmarkt kan begeven. Niet iedereen uit die groep is echter daadwerkelijk beroepsactief, zoals de studenten, de huisvrouwen en -mannen, de werklozen en de vroeggepensioneerden. Het aantal Gentse loontrekkenden bedraagt in 2012 89.0004. Bijna de helft van deze loontrekkenden (47,4%) heeft een job in de stad gevonden.

Volgens het mobiliteitsonderzoek 2012[5] maken Gentenaren meer dan 650.000 verplaatsingen per dag. Iets meer dan de helft van alle verplaatsingen (54%) gebeurt met de wagen, zij het als chauffeur of passagier. Een derde van alle verplaatsingen gebeurt met de fiets (22%) of te voet (14%)[6]. In vergelijking met het jaar 2000 is het aandeel van fietsers in het totale aantal verplaatsingen gestegen van 14% naar 22%. Zeer opvallend is echter dat het dagelijke aantal autobewegingen door Gentenaars in dezelfde periode is gestegen met 70.000! Dat heeft te maken met een stijging van het totale aantal verplaatsingen, maar ook met het feit dat automobilitsten steeds vaker alleen in hun wagen zitten. In ieder geval verhoogt dit de druk van het autoverkeer op woonstraten en wijken.. Het openbaar vervoer blijkt goed voor 9% van alle verplaatsingen. Het gebruik van de motor of bromfiets blijft beperkt tot 1% van de verplaatsingen.

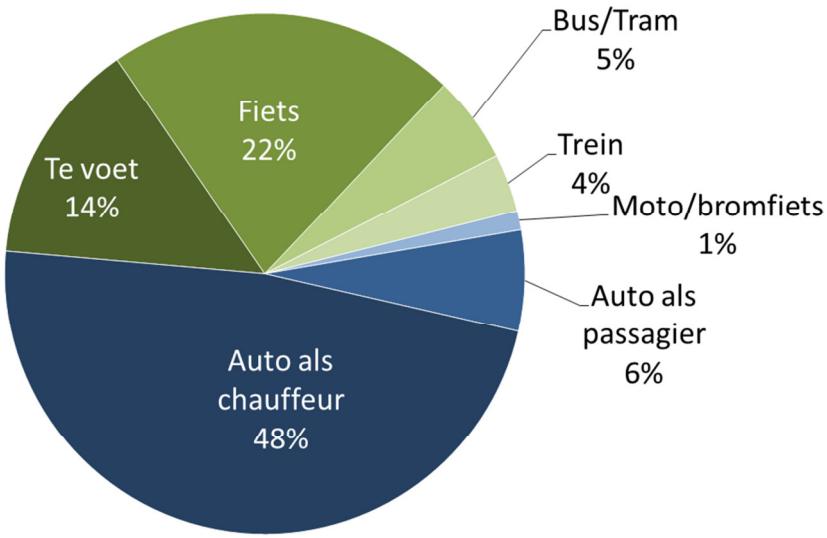
---

[3] Bron: Gent in cijfers

[4] Bron: www.steunpuntwse.be

[5] Bron: Mobiliteitsbedrijf Gent

[6] Hierbij geldt wel de opmerking dat we enkel kijken naar de 'hoofdvervoerswijze'; gezien het voor- en na-transport naar/van openbaar vervoer-haltes niet gerekend wordt, is het aandeel fietsers en voetgangers een onderschatting



totaal aantal inwoners Gent 2012		247.941
auto als chauffeur	48%	119.012
te voet	14%	34.712
fiets	22%	54.547
bus/tram	5%	12.397
trein	4%	9.918
moto/bromfiets	1%	2.479
auto als passagier	6%	14.876

Figuur 2. Hoofdvervoerswijze van een gemiddelde verplaatsing uitgevoerd door een Gentenaar

Een derde van de verplaatsingen gemaakt door de Gentenaren (35%) zijn zogenaamde 'functionele' verplaatsingen. Hieronder verstaan we verplaatsingen naar school, naar het werk en verplaatsingen in het kader van het werk (d.i. zakelijke verplaatsingen). Bijna een vierde van alle verplaatsingen (23%) wordt ondernomen in het kader van een bezoek aan de supermarkt of diensten (b.v. naar de dokter, bank, ...). Ook recreatieve doeleinden (ontspanning/sport/cultuur, iemand bezoeken, wandelen/fietstocht, ...) zijn goed voor een vierde (26%) van alle verplaatsingen. 15% van de verplaatsingen gebeurt om iemand/iets weg te brengen of op te halen.

Wanneer de Gentenaar ergens **te voet** naar toe gaat, is dit voornamelijk om te gaan winkelen (28%) of om zich te ontspannen (21%). Een vijfde van de verplaatsingen te voet (19%) gebeurt in het kader van school-/werkverkeer. Verplaatsingen met de **fiets** gaan in hoofdzaak richting het werk (27%), de winkel (21%) of richting een ontspannings-, sport- of culturele activiteit (18%). Het openbaar vervoer kent een hoog functioneel gebruik. De **trein** wordt voor twee derde (67%) gebruikt om naar het werk te gaan. Eén op zeven verplaatsingen met de trein (14%) gebeurt in het kader van ontspanning (sport/cultureel). Ook **bus en tram** kennen een hoog functioneel gebruik : 23% van de bus-/tramritten gaat richting het werk en 17%

richting school. Ook om te winkelen (20%), in het kader van diensten (10%) en om zich naar een ontspanningsactiviteit (15%) te begeven, wordt gebruik gemaakt van bus of tram. De **wagen**, als chauffeur of passagier, wordt voor zowat alle activiteiten in gelijke mate gebruikt.

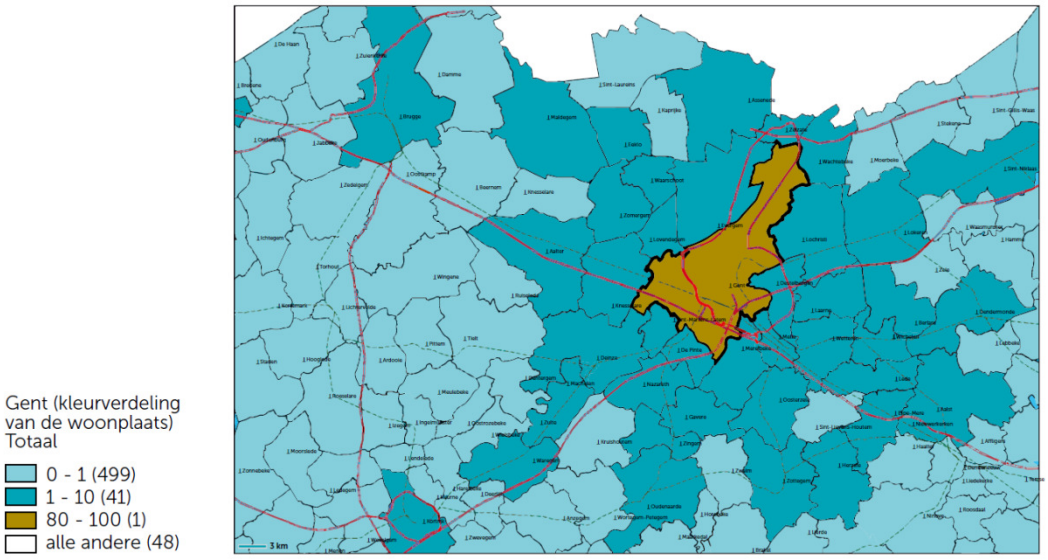
2.1.2 Gentgebruikers

2.1.2.1 Pendelaars

In 2011 telde Gent 174.000 arbeidsplaatsen[7]. De gegevens van Steunpunt Werk en Sociale Economie geven aan dat 55,4% van deze arbeidsplaatsen wordt ingevuld door een niet-Gentenaar. Bijna 96.500 niet-Gentenaars komen in Gent werken. Goed 39.500 Gentenaars werken buiten Gent. Daarnaast heeft bijna de helft van de Gentse loontrekkenden (47,4%) een job in de stad gevonden.

De centrumfunctie van Gent qua werk is duidelijk: de groep 'inkomende' pendelaars is merkelijk groter dan de 'uitgaande' groep..

Mobiliteitsproblemen maken onverminderd deel uit van de reputatie van onze stad. Een aanzienlijk deel van de verplaatsingen zijn gelinkt aan woon-werkverplaatsingen. Om de impact daarvan in kaart te brengen, verplicht de federale overheid om de drie jaar alle organisaties met meer dan 100 werknemers om de Federale Diagnostiek Woon-werkverkeer in te vullen. Bij alle Gentse bedrijven met meer dan 100 werknemers zien we dat in 2011 in de woon-werk-verplaatsing de auto het belangrijkste vervoersmiddel is (64%), op verre afstand gevolgd door het openbaar vervoer (17%). De fiets kan 14% van de werknemers bekoren.



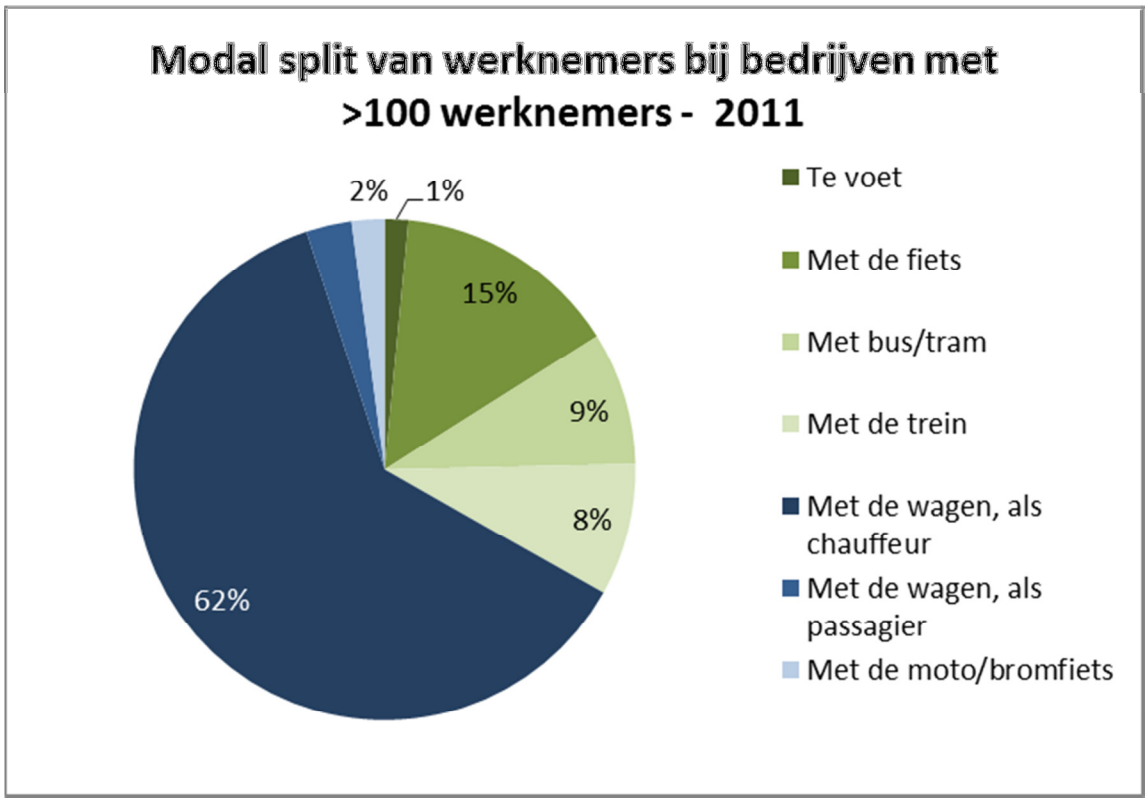
G&G 54. Woonplaats van de loontrekkenden die in Gent werken in 2008.
Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer.

Figuur 3: Woonplaats van de loontrekkenden die in Gent werken - 2008

[7] Bron: Socio-Demografische data 2011 – Vlaams Verkeerscentrum

Pendelbeweging buurgemeenten			
Gemeente	In (naar Gent)	Uit (uit Gent)	Saldo
Evergem	5.680	999	4.681
Merelbeke	3.591	1.374	2.217
Lochristi	3.064	930	2.134
Destelbergen	2.670	1.175	1.495

Tabel 1: Inkomende en uitgaande pendel, in 2008 (bron: FOD Mobiliteit en Vervoer)

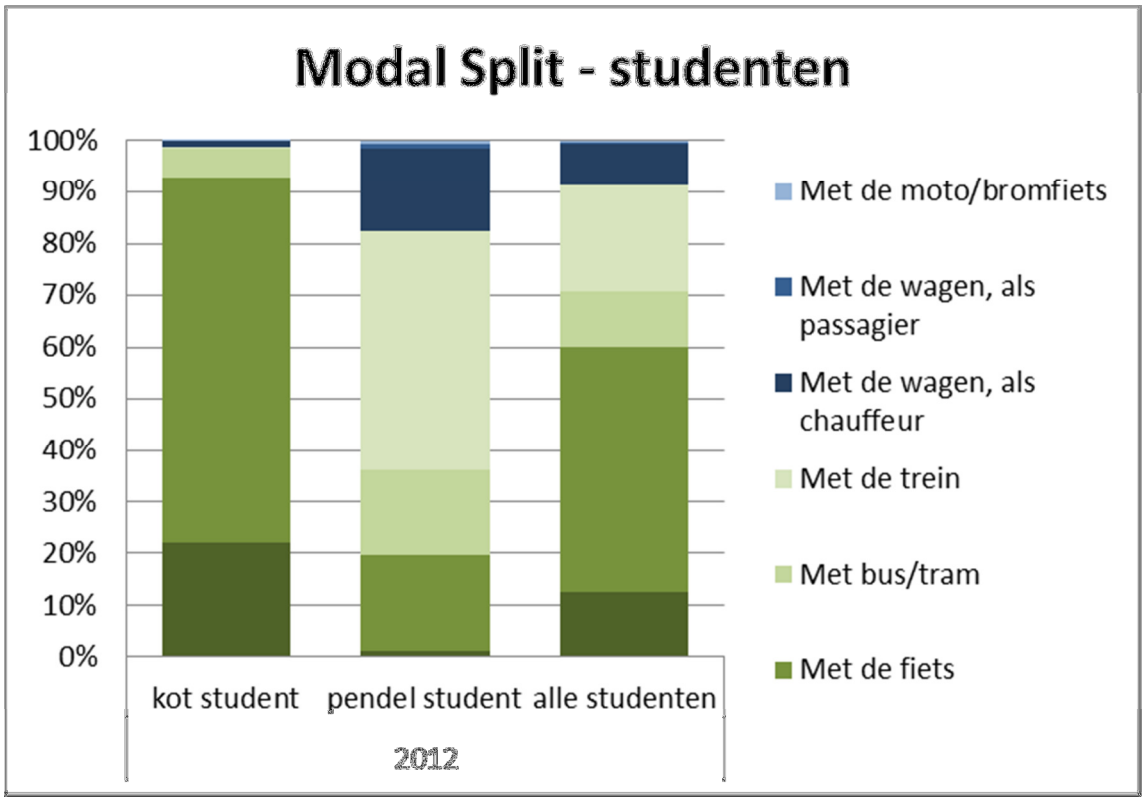


Figuur 4. Modal split van werknemers bij bedrijven met > werknemers – 2011

Het beperkte percentage van de trein verhult dat de twee grootste Gentse treinstations een belangrijk verkeersknooppunt vormen voor inkomende en uitgaande pendelaars. Volgens de NMBS is Gent-Sint-Pieters het belangrijkste station in Vlaanderen met elke dag 50.500 instappende reizigers.

2.1.2.2 Scholieren en studenten

Gent trekt niet alleen werknemers aan van buiten de stadsgrenzen. Ook zeer veel scholieren en studenten komen van buiten de stad naar Gent. In 2011 zitten er voor elke 100 scholieren die in de stad wonen, 163 in Gent in het secundair onderwijs. De aantrekkingskracht van de Gentse scholen reikt dus tot ver buiten de stadsgrenzen. Bron: Vlaamse Overheid - Departement Onderwijs en Vorming.



Figuur 5. Gentse studenten: modal split (2012)

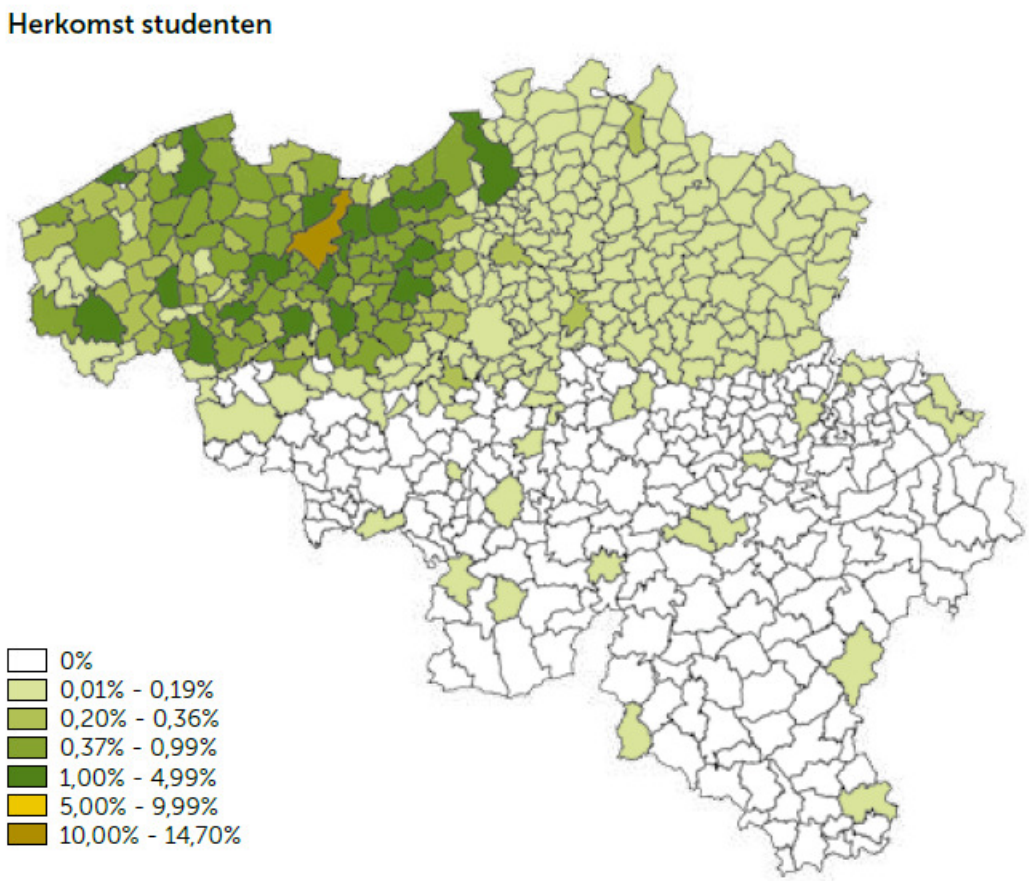
Het exacte aantal 'kotstudenten' is niet gekend. In het rapport 'Gent in Cijfers 2012: Gent, stad voor Gentenaars en studenten' wordt een inschatting gemaakt van het aantal kotstudenten. Deze schatting komt uit op ongeveer 43% van het totaal aantal studenten.

In 2012 is door de Stad nog een bevraging georganiseerd bij de Gentse studenten (zowel hogeschool- als universiteitsstudenten). Een 4000-tal studenten werd bevraagd naar onder andere hun fiets- en autogebruik.

Van het aantal kotstudenten fietsen 71% van deze studenten naar de les. 22% gaan te voet naar de campussen. Opmerkelijk is dat er toch een 2.000-tal kotstudenten die de wagen nemen om naar de les gaan.

Ongeveer 15.000 pendelstudenten (46%) komen dagelijks met de trein naar Gent. Opmerkelijk is dat 42% van deze pendelstudenten hun fietsen (ongeveer 6.500!) aan het station stallen.

Uit de enquête blijkt dat ongeveer 15% van de pendelstudenten met de wagen komt. Voornamelijk campussen buiten het stadscentrum trekken autogebruikers aan.



G&G 63. Verdeling van studenten naar domiciliegemeenten, op 15 december 2011. Er wordt rekening gehouden met de campussen in Gent, Melle en Merelbeke. Bron: Stad Gent en Vlaamse Overheid - Departement Onderwijs en Vorming.

Figuur 6: Verdeling van studenten naar herkomst

2.1.2.3 Havengebied:

Een Groot deel van het Gentse grondgebied wordt ingenomen door het uitgestrekte havengebied. Deze zone heeft een erg specifiek mobiliteitsprofiel dat mede sterk bepalend is voor de totaliteit van Gent. In de Gentse haven zijn 27.200 directe arbeidsplaatsen. Sinds 2008 wordt op regelmatige basis mobiliteitsonderzoek uitgevoerd bij de werknemers van het havengebied door VOKA en Vegho[8]. Deze enquête kent steeds een zeer hoge responsgraad (+/-25%). Daaruit blijkt dat de hoofdmoot van de werknemers vooral met de auto naar het werk komt. Toch is sinds 2008 een zeer duidelijke trend vast te stellen in stijging van het fietsgebruik. De meest recente enquête gaf aan dat bijna 20% van de werknemers de fiets kiest als verplaatsingsmiddel voor woon-werk verkeer. Bij de kwalitatieve bevraging blijkt het

[8] Vegho: Vereniging van Gentse Havengebonden bedrijven

potentieel nog hoger te zijn gezien het grote aandeel respondenten dat overweegt een elektrische fiets aan te schaffen.

Het openbaar vervoer scoort echter bijzonder laag; slechts 5%. Dit valt te verklaren door de specifieke ruimtelijke structuur van het havengebied en de lange reistijden en vaak lange interne verplaatsingen binnen de bedrijvensites die niet door het openbaar vervoer kunnen worden opgevangen. Toch geven 10 tot 39% van de respondenten aan wel bereid te zijn het openbaar vervoer te gebruiken indien beschikbaar en performant. Een aantal bedrijven biedt nog steeds bedrijfsbusvervoer aan en ook de service van Max Mobiel zijn bij de 5% gerekend.

2.1.2.4 Toeristen

Een belangrijk deel van de 'Gentgebruikers' zijn de toeristen. Gemiddeld trekt Gent elke maand ruim 90.000 Vlaamse dagtoeristen aan. In 2011 werden 853.000 overnachtingen geboekt in Gent. Deze bezoekers dragen ook bij tot het toename van het verkeer binnen Gent.

3. DOELSTELLINGEN

In eerste instantie worden in deze nota een aantal doelstellingen geformuleerd, die de richting geven waar we met het mobiliteitsbeleid naar toe willen, dit zowel op langere (strategische doelstellingen) als op kortere termijn (operationele doelstellingen).

Dit hoofdstuk is gebaseerd op de zogenaamde Beheers- en Beleidscyclus (BBC), een stadsbrede oefening rond het inpassen van de diverse onderdelen van het stedelijk beleid in een ruimer en integraal denkkader rond het stedelijk beleid.

Binnen BBC zijn expliciet een aantal doelstellingen geformuleerd rond het mobiliteitsthema. In het kader van deze strategische mobiliteitsvisie is hierop verder gewerkt, en is vooral de scope verruimd, zodat ook andere doelstellingen worden behandeld die rechtstreeks of onrechtstreeks een (soms cruciale) impact kunnen hebben op mobiliteit, of omgekeerd. Dit laatste is cruciaal, wil mobiliteit inderdaad de sturende rol opnemen die in de inleiding duidelijk als ambitieniveau is meegegeven.

Tot slot van dit hoofdstuk wordt ook ingegaan op de indicatoren, die gekoppeld zijn aan die strategische en operationele doelstellingen.

3.1 Strategische doelstellingen

Door in eerste instantie stil te staan bij de strategische doelstellingen krijgt dit document een strategisch karakter en een bepaald ambitieniveau. Bij het opmaken van het bestuursakkoord en de BBC-oefening, werd reeds een bijzonder waardevol en intensief proces doorlopen dat beleidsdomeinoverschrijdend en dus integraal in plaats van sectoraal is. Vanuit mobiliteitsoogpunt selecteren we hieruit zes relevante thema's die als strategische doelstellingen kunnen beschouwd worden voor ons mobiliteitsbeleid van de komende jaren:

A. We garanderen de selectieve bereikbaarheid in functie van een kwalitatief stedelijk activiteitenpatroon
B. We bouwen aan een verkeersveilige en leefbare stad voor iedereen
C. In 2050 is Gent klimaatneutraal
D. Gent speelt duurzame mobiliteit uit als een troef voor economische ontwikkeling (Unique Selling Point USP)
E. Gent wordt een kindvriendelijke stad en zet hierdoor actief in op het tegengaan mobiliteitsarmoede
F. Binnen een co-creatieve aanpak werken we samen met burgers en stakeholders aan een duurzaam (uit-)gedragen mobiliteitsbeleid

3.1.1 We garanderen de selectieve bereikbaarheid in functie van een kwalitatief stedelijk activiteitenpatroon

Een grootstedelijk gebied als dat van Gent kenmerkt zich door de veelheid en diversiteit van menselijke activiteiten op een relatief beperkt grondgebied. Voor de meeste activiteiten is het noodzakelijk dat er ook een verplaatsing moet worden voor gemaakt. Een duurzaam stedelijk mobiliteitsbeleid heeft niet tot doel dat de individuele mogelijkheid om zich te verplaatsen wordt ingeperkt, maar gaat op zoek naar een goed evenwicht tussen leefbaarheid en een multimodale – selectieve bereikbaarheid.

We wensen ook te benadrukken dat een stedelijk activiteitenpatroon geen exclusiviteit is voor de stadscentrumbewoner, maar bedoeld is voor iedereen die op één of andere manier wenst gebruik te maken van de stedelijke ruimte, vb. bezoekers, werknemers, leerlingen en studenten,….

Ook het stedelijk activiteitenpatroon moet ruim worden gezien. Het gaat hier vb. niet alleen over vb. het winkelen in de binnenstad, maar ook vb. over de vele parken en de stadsbossen.

3.1.2 We bouwen aan een verkeersveilige en leefbare stad voor iedereen

Objectief wordt niet langer meer aanvaard dat verkeerslachtoffers de prijs zijn die een gemeenschap betaalt om bereikbaar te kunnen zijn. Maar ook subjectief, vb. uit de bevraging van de stadsmonitor, blijkt dat verkeer en mobiliteit in heel sterke mate bepalend zijn voor hoe de kwaliteit van de onmiddellijke leefomgeving wordt ervaren.

Uit het laatste leefbaarheidsonderzoek (2013) blijkt dat verkeer een van de meest storende bronnen van hinder is. Analyse van de top-10 levert 3 clusters op van bronnen:

- De netheidsproblematiek veroorzaakt door zwerfvuil, sluikstorten en hondenpoep
- Geluidsoverlast veroorzaakt door het verkeer en nachtlawaai
- Luchtverontreiniging veroorzaakt door stank van wegverkeer en industrie

Luchtverontreiniging en geluidshinder veroorzaken ook gezondheidsproblemen. Inzetten op een duurzaam mobiliteitsbeleid is de sleutel om luchtverontreiniging en geluidshinder op lokaal niveau aan te pakken en zo te bouwen aan een leefbare stad voor iedereen.

3.1.3 In 2050 is Gent klimaatneutraal

In januari 2009 ondertekende Gent als eerste stad in Vlaanderen het Burgemeestersconvenant (of *Covenant of Mayors*), een initiatief om lokale besturen te mobiliseren tegen klimaatverandering. Gent engageerde zich ermee om de lokale CO_2-uitstoot tegen 2020 met 20 procent terug te dringen ten opzichte van 2007 en te evolueren naar een klimaatneutrale stad in 2050.

Klimaatverandering wordt voornamelijk veroorzaakt door de hoge uitstoot van CO_2, afkomstig van de verbranding van fossiele brandstoffen. De uitputting van de voorraden maakt van fossiele brandstoffen steeds meer een risicofactor voor een gezond economisch klimaat, zowel wat betreft de logistieke sector als op het niveau van huishoudens. Gemiddeld gaat 1/3^{e} van alle verbruikte fossiele energie per Gents gezin naar mobiliteit.

Indien we de koers naar klimaatneutraliteit willen varen dan moet minimaal aan volgende voorwaarde worden voldaan: de uitstoot in 2050 daalt met 80% ten opzichte van 1990, in 2030 met 50% en in 2020 met 20%.

3.1.4 Gent speelt duurzame ontwikkeling uit als een troef voor economische ontwikkeling (Unique Selling Point USP)

Nauw verwant met de Hoofd Strategische doelstelling (BBC):

> *"Gent wendt de aanwezige creativiteit en de ruimte optimaal aan voor een gediversifieerde en duurzame economie en industrie waarin talent, ondernemingszin, arbeid en tewerkstelling worden gestimuleerd."*

Vaak wordt een duurzaam mobiliteitsbeleid gezien als een bedreiging voor economische activiteiten. Binnen het vergunningenbeleid vb. blijken conclusies uit Mobiliteitseffectenrapporten nogal eens problematisch.

Anderzijds komt mobiliteit ook vaak in een dienende positie te staan ten aanzien van economische ontwikkelingen. Terwijl het puur enten van economische activiteiten op enkel (een vermeende) autobereikbaarheid zorgt voor een erg kwetsbaar systeem.

Mobiliteit is echter veel complexer dan puur het garanderen van bereikbaarheid. Buitenlandse voorbeelden[9] geven duidelijk aan dat het spanningsveld tussen een mobiliteitssysteem en een economisch systeem er niet noodzakelijk hoeft te zijn. Integendeel: nieuwe trends, die ook reeds voelbaar zijn in het Gentse, geven aan dat het duurzaam mobiliteitsprofiel van een stad ook kan uitgespeeld worden als een economische troef. Het is die uitdaging die we binnen het vernieuwde Gentse mobiliteitsbeleid willen aangaan.

Duurzame mobiliteit hoeft geen economische ontwikkeling in de weg te staan, integendeel. Gent is ervan overtuigd dat duurzame mobiliteit net een belangrijke troefkaart is die tal van hedendaags economische ontwikkelingen enkel ten goede kunnen komen. De klassieke mobiliteitsrecepten voldoen niet langer voor alle evoluties binnen het economisch weefsel. De afhankelijkheid van gemotoriseerde verplaatsingen werkt een grote kwetsbaarheid immers in de hand. Duurzame mobiliteit kan de kwetsbaarheid terugdringen en economische groei net in de hand werken.

In die zin kan werken aan een duurzame mobiliteit gezien worden als insteek voor het creëren van de juiste randvoorwaarden voor een creatief ondernemersklimaat en het aantrekken van kennis en talenten.

Doel: waar kunnen we als twee beleidstakken elkaar in gaan versterken? Bijvoorbeeld:

- *Nieuwe winkelen en invloed op profilering binnenstad en andere shoppinggebieden*
- *Voetgangersgebied en alternatieve vervoerswijzen als versterking van het creative HUB - concept*
- *Uitgiftebeleid bij ontwikkeling bedrijventerreinen in functie van multimodale bereikbaarheid*
- *Functieverwevenheid; maakindustrie is al grotendeels onzichtbaar verweven binnen woonweefsel*
- *Randvoorwaarden om telewerk mogelijk te maken in satellietkatoorlocaties*
- *….*

3.1.5 Gent wordt een kindvriendelijke stad en zet hierdoor actief in op het tegengaan van mobiliteitsarmoede

Stadsvlucht van jonge gezinnen met kinderen is ondanks de totale bevolkingstoename nog steeds een feit. In de analyse van de Gentse verhuisbewegingen[10] is duidelijk terug te vinden dat jonge gezinnen de wijken in het centrum verlaten voor wijken aan de rand (interne

[9] Sprekend voorbeeld is Kopenhagen, die haar duurzaam mobiliteitsprofiel prominent gebruikt als city-marketing argument

[10] Stad Gent (2014). *Gent in cijfers 2014 – trends in verhuisbewegingen.* Gent: Data analyse & GIS

migratie). Maar ook dat Gent jonge gezinnen verliest aan andere gemeenten (externe migratie), hierbij valt op dat vooral de buurgemeenten die deel uitmaken van het stadsgewest Gent, hierbij het aantrekkelijkst zijn. De keuze om uiteindelijk de stad te verlaten heeft naast betaalbaarheid van de woning ook te maken met het gebrek aan speelruimte voor jonge kinderen. Ook verkeersleefbaarheid heeft vermoedelijk invloed op de stadsvlucht. Het bestaand aanbod op openbaar domein is nog vaak ontoereikend of te versnipperd over kleine "eilandjes". Een duurzaam mobiliteitsbeleid heeft een belangrijke rol te spelen in het bereikbaar maken van deze plekken, in het ontwikkelen van kindvriendelijke netwerken en het tegengaan van de barrièrewerking van verkeersinfrastructuur.

Anderzijds is de openbare ruimte tot eind jaren 90 in belangrijke mate ingericht op maat van bewegend autoverkeer, maar ook geparkeerde voertuigen eisen eigenlijk het grootste gedeelte van hun levensduur aanzienlijke delen van het openbaar domein op. Een duurzaam mobiliteitsbeleid moet streven naar een kleiner ruimtegebruik door verkeer, heel veel van de verharde ruimte voor verkeer wordt immers ontzettend inefficiënt gebruikt. Het leidt ook tot een heel schraal, monofunctioneel gebruik van ruimte en van verkeersstructuren.

Dit terwijl voetgangersgebieden, speelstraten, leefstraten, openbaar groen (opnieuw) aantonen welke potentie de straten en pleinen kunnen bieden om ontmoetingsruimte te worden, zeker in wijken waar private groen- en speelruimtes nagenoeg onbestaande zijn.

Maar de ambitie om een kindvriendelijke stad te worden overstijgt ook puur de belangen van het kind. Ook andere doelgroepen zijn afhankelijk of zullen afhankelijk worden van anderen om mobiel te zijn en te blijven. De groeiende groep ouderen en andere mobiliteitsarme doelgroepen hebben ook baat bij een kindvriendelijke omgeving, zodat ook zij zich autonoom, veilig, vlot en comfortabel kunnen blijven verplaatsen op het openbare domein. Bovendien bevordert een beleefbaar openbaar domein de mogelijkheid tot toevallige en informele contacten. Wanneer mobiliteitsarme personen kunnen terugvallen op een sociaal netwerk, is de nood tot externe hulp ook minder wat de zelfredzaamheid kan verhogen.

Het wegwerken van mobiliteitsarmoede is dan ook een belangrijke doelstelling. Wie onvoldoende mobiel is, botst op tal van praktische beperkingen die een volwaardige deelname aan onze samenleving in de weg staan. We spreken van mobiliteitsarmoede wanneer iemand op meerdere domeinen van het maatschappelijk leven wordt uitgesloten. Het kan dan gaan over onderwijskeuzes, buitenshuis werken, cultuurbeleving, sociale contacten, aankopen, enzovoort.

De combinatie van afhankelijkheid van vervoer met de slechte bereikbaarheid van bepaalde locaties, maakt diverse groepen mensen mobiliteitsarm: mensen met fysische beperkingen, zorgbehoevenden, mensen in armoede, bewoners van het platteland, nieuwe Gentenaars,… Mobiliteitsarmoede is grotendeels afhankelijk van de socio-economische positie in de maatschappij, met een gebrek aan koopkracht aan de basis. Tegelijkertijd is mobiliteitsarmoede vaak een cruciaal element in sociale uitsluiting.

De ernst van de bereikbaarheidsproblematiek en vervoersafhankelijkheid neemt toe naarmate mensen meer zorgbehoevend of armer zijn. Hun sociaal netwerk is vaak erg beperkt waardoor carpoolen of 'meerijden met' niet evident is. Ondanks het grotere vervoersaanbod is wonen in de stad geen garantie tot bannen van mobiliteitsarmoede. Hier wordt het prijskaartje van mobiliteit en de toegankelijkheid ervan bepalend. Toegankelijkheid wordt dan mee bepaald door het lezen van complexe openbaar vervoersschema's, interpreteren van tarieven, het reserveren van een belbus,.. Het aankopen, onderhouden en veilig stallen van een fiets is

evenmin evident. Daarom zijn inspanningen nodig om de oorzaken van mobiliteitsarmoede waar mogelijk maximaal weg te werken.

3.1.6 Binnen een co-creatieve aanpak werken we samen met burgers en stakeholders aan een duurzaam (uit-)gedragen mobiliteitsbeleid

Zoals reeds gesteld in de inleiding overstijgt deze ambitie gedeeltelijk de slagkracht van een stedelijke overheid of puur de sector mobiliteit. Samen werken, samen nadenken, experimenteren en vormgeven, wordt meer en meer noodzakelijk en kan ook tot betere, en beter gedragen oplossingen leiden. Met dit document gaan we expliciet op zoek naar raakvlakken met andere beleidsdomeinen en relevante stakeholders.

De slaagkansen van complexe beleidsthema's, zoals mobiliteit, beperken zich ook niet langer meer tot een exclusieve relatie (van) overheid – (naar) burger. Steeds meer merken we dat burgers en bedrijven zich zelf verenigen, creatieve oplossingen op maat bedenken en engagement opnemen. Denk vb. aan wijkcomité's, die niet komen klagen bij de overheid dat er niets gebeurt in hun buurt, maar die zelf de mensen uit de buurt mobiliseren en samen werken aan oplossingen, die ze ofwel zelf in de hand hebben, ofwel met goed onderbouwde argumenten kunnen voorleggen aan de overheid. De sleutel ligt in het optimaal aanwenden van deze energie tot een positief verhaal dat bovendien erg draagvlakversterkend blijkt te zijn.

4. VISIE

Gent leeft, bruist en groeit. Er wordt geleefd en beleefd, gewerkt en gevierd, gesport en gestudeerd. Gentenaars en bezoekers ervaren echter ook de mobiliteitsuitdagingen van zo'n levendige stad. Je begeven in de verkeersdrukte van alledag is niet altijd een pretje. Auto's staan rijtje te schuiven, parkeerplaats vinden is een hele klus, het openbaar vervoer zit te vaak vast en fietsers laveren zich een weg naar de binnenstad. Met dit duurzaam mobiliteitsplan, zet de Stad Gent een grote stap in de richting van een stad die beter bereikbaar is én leefbaarder voor iedereen.

De vraag ligt voor **hoe** we Gent toegankelijker én aantrekkelijker maken voor bewoners, handelaars, bedrijven, toeristen, enzovoort, en tegelijkertijd de levenskwaliteit in de stad verbeteren.

Het antwoord schuilt in een duurzaam stadsvervoerssysteem dat opportuniteiten biedt voor het openbaar domein. Minder druk vanuit het verkeer zorgt er voor dat meer mogelijk is op pleinen en straten. De vele boeiende en innovatieve activiteiten, zo typisch voor Gent krijgen letterlijk en figuurlijk meer ruimte. Het zorgt ook voor aangenamer wonen.

Het is opmerkelijk hoe steden die al hebben gekozen voor een duurzaam vervoerssysteem met die keuze een waaier aan arbeids- en ondernemingskansen creëren en er in slagen om een bloeiende, innovatieve economie te ondersteunen.

Dit antwoord erkent de milieu- en klimaatuitdagingen van vandaag en biedt ook een langetermijnperspectief. Een perspectief voor een groeiende bevolking met de daarbij horende groeiende mobiliteit.

De mobiliteit doordacht verduurzamen betekent ook de bewegingsvrijheid, de gezondheid, de veiligheid en de levenskwaliteit van de huidige en de toekomstige generaties burgers bevorderen. Het biedt iedereen toegang tot gebruiksmogelijkheden, diensten en activiteiten in en rond de stad. En iedereen is echt iedereen; de stadscentrumbewoner als een bewoner uit de deelgemeenten, ook de kansengroepen en de mensen met een beperking.

Het antwoord bestaat uit een aanpak met **vier streefdoelen** die onze duurzame mobiliteitsstrategie samenvatten.

4.1.1 Verzekeren van nabijheid

Gent groeit en blijft groeien, zowel qua bevolkingsaantal als door nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Sinds de jaren '50 van de vorige eeuw zijn er twee belangrijke trends merkbaar in deze groei. Eén: de inname van ruimte gebeurt vooral in de stadsrand, de deelgemeenten en de buurgemeenten. Twee: deze uitbreiding is dikwijls gericht op één functie en bestaat uit verkavelingen, scholencampussen of bedrijventerreinen. Het verplaatsingspatroon dat hierdoor ontstond kennen we. Om ergens te geraken, hebben mensen vaak de auto nodig. Opvallend is dat het aantal autoverplaatsingen sinds 2001 met 13% steeg terwijl de bevolking in dezelfde periode met 9,7% steeg. Ook de verplaatsingsafstand blijft toenemen, wat zich vertaalt in extra autokilometers. Deze trend willen we ombuigen.

Met dit eerste streefdoel focussen we op nabijheid. We willen een doordacht locatiebeleid voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en een gediversifieerde functionele invulling ervan bewerkstelligen. Door functies bij elkaar te brengen en te verweven worden ze combineerbaar binnen één verplaatsing. Op die manier kunnen er daadwerkelijk verplaatsingen vermeden worden, zonder dat men moet inboeten aan een kwalitatief activiteitenpatroon.

Binnen de Gentse context streven we er dus naar om het aantal autoverplaatsingen niet meer te laten toenemen in evenredigheid met de bevolkingsgroei. We maken het mogelijk om **meer activiteiten met minder verplaatsingen** te doen. Door functies op een slimme manier te verweven en meer functies te concentreren op knooppunten en assen van openbaar vervoer zal het potentieel van dergelijke ketenverplaatsingen verhogen, laat dit nu net een stedelijke kwaliteit zijn.

Hoewel het verweven van functies om tal van redenen een slimme keuze is, is dit niet voor alle activiteiten mogelijk of wenselijk. In deze gevallen is een aanpak op maat nodig om een efficiënte bereikbaarheid te blijven waarborgen.

4.1.2 Verlagen van het aantal onnodige kilometers

Iedereen wil en moet zich kunnen verplaatsen. Maar af en toe thuis werken bijvoorbeeld, of een conference call organiseren, biedt opportuniteiten. Nieuwe technologieën en economische innovaties spelen hier gretig op in. Zo kopen we kostbare tijd en **vermijden we onnodige verplaatsingen**.

Tegelijk biedt - zoals hierboven net gezegd - een divers stedelijk weefsel zoals in Gent het voordeel dat vele functies dicht bij elkaar zijn gelegen en bestemmingen kunnen worden gecombineerd in één en dezelfde verplaatsing. Bovendien zorgt deze nabijheid er ook voor dat we tegelijkertijd onze **verplaatsingen kunnen verkorten**. De vele functies (dienstencentra, kantoren, winkels, parken, scholen…) op een kleine oppervlakte zorgen ervoor dat we onze verplaatsingen die we toch willen en moeten maken, kunnen beperken in tijd en afstand en bovendien gemakkelijker te voet of met de fiets kunnen afleggen.

4.1.3 Versterken van stappen, trappen en openbaar vervoer

Door nadrukkelijk te kiezen voor het STOP-principe, nodigt het mobiliteitsbeleid uit om duurzamere vervoerswijzen te gebruiken. Doorgedreven investeringen en een voelbare kwaliteitssprong in de infrastructuur voor voetgangers en fietsers, moet hun aandeel in de modal split sterk vergroten. Het uitbouwen van een heuse stap- en trapcultuur geeft een extra duw in de rug.

Ook de verdere uitbouw van een regelmatig, betrouwbaar en comfortabel openbaarvervoersnetwerk biedt een aantrekkelijk alternatief, ook voor de langere afstanden. Al die duurzame vervoersalternatieven worden extra interessant bij de keuze voor een autoluwere binnenstad, waarbinnen fysiek meer ruimte kan worden gegeven aan Stappers, Trappers en het Openbaar vervoer.

Mobiliteit in Gent is niet alleen het resultaat van het mobiliteitsgedrag van de Gentenaars, maar evenzeer dat van de vele bezoekers en gebruikers van de stad. Een sturend parkeerbeleid zal, meer dan het volgend parkeerbeheer uit het verleden, een cruciale rol spelen in de vervoerskeuze die mensen maken.

4.1.4 Verschonen van vervoersmiddelen

In de brede waaier aan beschikbare gemotoriseerde vervoersmiddelen moet de keuze in de eerste plaats gaan naar schone, stille en energiezuinige voertuigen. Dit om de strijd aan te gaan met onze slechte luchtkwaliteit, de toenemende geluidsoverlast en aanverwante gezondheidsproblemen én uit pure noodzaak om de uitstoot van broeikasgassen drastisch te reduceren.

Elektrische mobiliteit is zonder twijfel een belangrijk onderdeel van het mobiliteitssysteem van de toekomst. Fossiele brandstoffen geraken uitgeput, dus elektrificatie is zelfs een economische noodzaak. Ondanks het feit dat de markt van elektrische voertuigen zeer traag groeit, wordt tegen 2020 een marktaandeel van 4 à 6% verwacht. Ook voertuigen op aardgas (CNG) zijn opvallend schoner en stoten minder CO2 uit dan klassieke brandstoffen. Bovendien kunnen CNG-voertuigen in de toekomst overschakelen op biogas of synthetisch gas dat geproduceerd wordt met groen waterstofgas.

In de stad leveren schonere voertuigen twee onmiddellijke voordelen op: gezondere lucht en een stillere omgeving. Maar die voertuigen moeten we ook zo efficiënt mogelijk inzetten. Gemiddeld staat een voertuig 23u per dag stil. Door ze te delen met meerdere personen worden ook kosten en parkeerruimte gedeeld. De stijgende kosten van autobezit leiden tot een mind shift, in de eerste plaats bij de jeugd. Zij willen vooral mobiliteit gebruiken en daarvoor betalen, in plaats van een auto te bezitten.

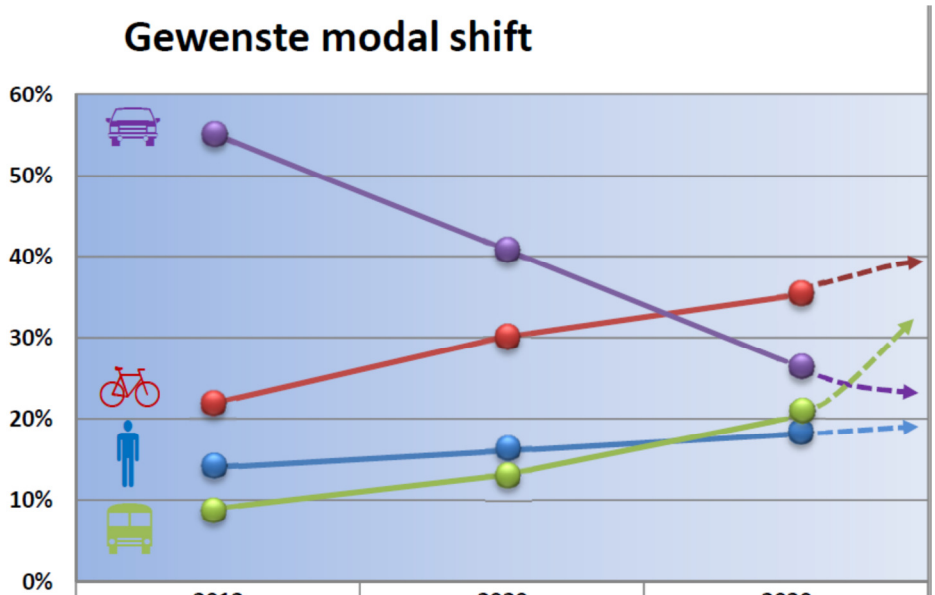
Een hedendaags mobiliteitssysteem speelt in op die veranderende samenleving. De tijd is er rijp voor.

4.2 De krachtlijnen en operationele doelstellingen van het mobiliteitsplan

1. Mobiliteit functioneert als **motor voor een duurzame leefomgeving.**

Gent evolueert naar een sturend mobiliteitsbeleid, met een mogelijke impact op en wisselwerking met andere beleidsdomeinen zoals ruimtelijke ordening, economie, milieu en wonen. Die sturende rol van mobiliteit leidt tot een vlot bereikbare stad waar het goed leven is, onder meer door in te zetten op autoluwe woonkernen. Deze ambitie is zeer sterk verbonden met het streven naar een verduurzaming van het verplaatsingsgedrag

Gent wenst tegen 2050 klimaatneutraal te zijn, de stedelijke mobiliteit heeft een belangrijke taakstelling om deze doelstelling te behalen. In functie van deze strategische doelstelling op lange termijn werd in deze operationele doelstelling het pad uitgezet door modal split streefcijfers te bepalen voor 2020 en 2030. Naar 2050 toe wordt het groeipad voor stappen, trappen en openbaar vervoer aangehouden – voor fietsen streven we naar 40% tegen 2050 - terwijl het aantal autoverplaatsen verder afneemt.



	2012	2020	2030
Stappers	14%	16%	18%
Trappers	22%	30%	35%
Openbaar vervoer	9%	13%	20%
Personenwagens	55%	41%	27%

Tabel 2: Operationele doelstelling 1: realisatie modal shift

In bovenstaande tabel dient opgemerkt te worden dat de cijfers 2012 gebaseerd zijn op het onderzoek verplaatsingsgedrag dat enkel bij Gentenaars werd afgenomen. De projecties naar 2020 en 2030 slaan wel degelijk op het ganse grondgebied van Gent door alle gebruikers van de stad. Nieuwe technieken van verkeersmonitoring maken dergelijk onderzoek meer en meer mogelijk. Het mobiliteitsbedrijf zal hier in het kader van het opzetten van het Verkeerscentrum ook sterker gaan op inzetten (zie infra).

2. Het historisch **centrum weert het doorgaand verkeer** en krijgt een **groter voetgangersgebied.**

   Te veel doorgaand gemotoriseerd verkeer in de binnenstad bemoeilijkt de bereikbaarheid voor fietsers, openbaar vervoer én bestemmingsverkeer per auto. De bereikbaarheid moet beter door het knippen van doorgaand verkeer. We streven naar geen doorgaand verkeer meer binnen de R40, zodat het verkeer dat in die binnenstad moet zijn, vlotter kan verlopen.

   Op langere termijn kan zo gaandeweg een autoluwere zone gecreëerd worden binnen de R40

   Een uitbreiding van het voetgangersgebied en een nieuw circulatieplan is een directe aanzet om Gent nog aantrekkelijker en leefbaarder te maken voor bewoners, kantoren, onderwijs, winkels, toerisme…

3. **Gent versterkt haar fietsinfrastructuur** in functie van nieuwe ontwikkelingen en een **stadsregionaal fietsnetwerk.**

   Investeren in de veiligheid en kwaliteit van het bestaande fietsnetwerk blijft een van de prioriteiten in Gent. Nieuwe (randstedelijke) ontwikkelingen en kunstwerken creëren bijkomende hoofdstedelijke fietsroutes en de focus wordt verruimd tot een stadsregionaal netwerk dat de fietsverbindingen met de buurgemeenten valoriseert.

   De fietsinfrastructuur wordt verbeterd door:

   - Tegen 2020 **50 km extra fietsinfrastructuur** aan te leggen
   - Tegen 2020 **80 km uitbreiding of verbetering** van bestaande fietsinfrastructuur

4. Gent faciliteert een **vlotte doorstroming van het openbaar vervoer** en de **belangrijkste buslijnen worden omgevormd tot tramlijnen**.

   Het openbaar vervoer moet nog een stuk aantrekkelijker worden door een snellere doorstroming van bussen en trams, een modernisering van bestaande tramassen, de vertramming van de buslijnen 7 en 3 (en daarna de andere stamlijnen) en het actief inspelen op nieuwe stadsontwikkelingen waar het openbaar vervoer cruciaal is voor een goede, duurzame ontsluiting.

De commerciële snelheid van bussen en trams in gent moet tegen 2030 aanzienlijk toenemen.

	2013	2020	2030
Commerciële snelheid	16,46 km/u	20 km/u	23 km/u
Aantal km traminfrastructuur	30km	50 km	75 km

Tabel 3: Evolutie gewenste commerciële snelheid openbaar vervoer

5. Het Gentse **parkeerbeleid stuurt de gewenste stedelijke mobiliteit**.

   Goed gekozen parkeermaatregelen zijn onder meer doeltreffend om de binnenstad autoluwer te maken en minder doorgaand verkeer door woonstraten te sturen. Gent kiest met haar parkeerbeleid voor een aanpak op maat voor bewoners, bezoekers, pendelaars, handelaars en klanten, pendelaars, technische en medische interventies, enzovoort.

6. De Stad Gent wenst in de stedelijke agglomeratie de toegelaten **snelheid op het hoofdwegennet te beperken tot 100 km/u**[11]**, op de primaire wegen** tot **90 km/u** en op **de secundaire wegen tot 70 km/u of minder**. **Binnen de R40 geldt voortaan een maximum snelheid van 30 km/u** en de 'zone 30' wordt ook uitgebreid naar woongebieden buiten de stadsring.

   In de Gentse stadsregio lopen verschillende autosnelwegen dwars door of rakelings langs zeer dicht bebouwd gebied. Dit is nefast voor de luchtkwaliteit en veroorzaakt geluidsoverlast, onder meer door de hoge verkeerssnelheden. Gent wil daarom consequent een snelheid van 100km/u op autosnelwegen, behalve het deel op de E17 dat al 90 km/u is. Primaire wegen, zoals de R4 en de verbindingen tussen R4 en autosnelwegen, worden beperkt tot 90 km/u. Een lagere snelheid verhoogt de veiligheid, capaciteit en doorstroming in een verkeersomgeving met heel veel op- en afritten. Alle andere wegen zijn 70 km/u of minder.

[11] Het Vlaams Gewest volgt de Stad niet in deze visie om naar een algemene permanente snelheidsverlaging te gaan en ziet eerder heil in een dynamische snelheidsregime door middel van dynamische snelheidsaanduiding zodat de snelheid kan beperkt worden in tracélengte en tijdsperiode. De Stad Gent is van mening dat dit echter geen oplossing biedt ten aanzien van de luchtkwaliteit, geluidshinder en de verkeersveiligheid die ook in daluren van belang blijven.

De globale positieve evaluatie van de bestaande zones 30 zet de deur open naar een omvangrijke uitbreiding in andere woongebieden. Een lager snelheidsregime bevestigt het verblijfskarakter in woonstraten en heeft een directe positieve invloed op de verkeersveiligheid en –leefbaarheid.

7. De Stad Gent wil een duurzaam en leefbaar **alternatief voor de bestaande B401 en het E17-viaduct** in Gentbrugge**.** Daarnaast wil de Stad **een kwalitatieve Sifferverbinding** in het noorden.

   Binnen het gebied begrensd door de R40 mag de primaire structuur van de fly-over B401 geen vervolg meer kennen. Het stadsbestuur aanvaardt niet dat het viaduct van de E17 in Gentbrugge in dezelfde hoedanigheid op dezelfde locatie heropgebouwd wordt, wat niet wil zeggen dat het huidige tracé een probleem vormt En in het noorden van Gent moet de grootstedelijke ring R4 afgewerkt worden.

8. **Gent richt een Verkeerscentrum op** om verkeersstromen optimaal en dynamisch aan te sturen.

   De stad Gent wil een Verkeerscentrum uitbouwen dat op stadsregionale basis in real time info kan verstrekken over de actuele verkeerssituatie op het Gentse wegennet, en verkeersstromen actief kan aansturen. Het stedelijke Mobiliteitsbedrijf wil daarvoor maximaal samenwerken met het Vlaams Verkeerscentrum om het verkeer al vanop het hogere tot in het stadscentrum in goede banen te leiden.

   Onder meer voor grootschalige evenementen en werkzaamheden wordt een structurele samenwerking uitgebouwd met alle betrokken partners, onder meer op vlak van communicatie en data-uitwisseling.

9. Het mobiliteitsbeleid verruimt de focus tot buiten de stadsgrenzen en ontwikkelt een **stadsregionale samenwerking**.

   Het nieuwe mobiliteitsplan bekijkt mobiliteit op stadsregionaal niveau. Het gaat daarbij niet om een afgebakende bestuurlijke entiteit. De stadsregionale benadering is een strategische keuze om het mobiliteitsbeleid binnen een voldoende ruime invloedssfeer te bekijken.

10. **Gent omarmt co-creatie als een waardevolle dynamiek** die onder meer de mobiliteit in Gent mee vormgeeft.

    De traditionele verhoudingen tussen de overheid en haar stakeholders verschuiven naar co-creatie. Vernieuwende, creatieve (mobiliteits)initiatieven komen uit de meest diverse hoeken (bewoners, scholen, bedrijven en allerlei organisaties). De Stad erkent de grote potentie van co-creatie en wil positieve initiatieven stevig ondersteunen en alle kansen geven.

4.3 Relatie met andere beleidsplannen

4.3.1 Bovenlokale plannen

4.3.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)[12]

De stad Gent is geselecteerd als grootstedelijk gebied.

In de provincie Oost-Vlaanderen dienen van de extra benodigde woongelegenheden maximaal 61% in de stedelijke gebieden te worden voorzien. Het deel dat Gent toekomst, is bepaald binnen het Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen.

Gent is geselecteerd als economisch knooppunt. De zeehaven van Gent werd geselecteerd als poort. Een locatie in het zeehavengebied Gent is geselecteerd als internationaal georiënteerd multimodaal logistiek park. 80 tot 85% van de nieuwe bedrijventerreinen dienen zich te ontwikkelen in de economische knooppunten. Voor de provincie Oost-Vlaanderen wordt de verhouding vastgelegd op 77-82%. De regionale bedrijventerreinen in de grootstedelijke gebieden, en de bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven worden door het Vlaams Gewest in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen afgebakend.

Volgende hoofdwegen zijn gelegen op het grondgebied van Gent: A10 (E40) en de A14 (E17) In de onmiddellijke omgeving is ook de voor Gent belangrijke A11 (N49) gelegen waarop de R4 aansluit.

De R4 is geselecteerd als primaire weg type I. Enkel de stukken tussen de A10 (Drongen) tot de A11/N49 (Zelzate), en van aansluiting 16 op de A10 (Merelbeke) tot de A14/E17 evenals de B402 zijn opgenomen als primaire weg I.

De primaire wegen II worden aangeduid in de gewestplannen of gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. De secundaire wegen en de lokale wegen worden respectievelijk behandeld in de provinciale ruimtelijke structuurplannen en in de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen.

Binnen het netwerk van hoofdspoorwegen van voor het personenvervoer is de spoorlijn Antwerpen-Gent-Kortrijk-Rijsel is geselecteerd binnen het net van internationale verbindingen en de verbindingen van Vlaams niveau.

Binnen het netwerk van hoofdspoorwegen van het goederenvervoer zijn de lijnen: Zeebrugge-Brugge-Gent-Moeskroen-Rijsel, Zeebrugge-Gent-Denderleeuw-Aat-Parijs en de as Zeebrugge-Gent-Dendermonde-Mechelen-Leuven-Ottignies-Luxenburg geselecteerd als net van (inter) nationale verbindingen.

Het kanaal Gent-Terneuzen werd samen met de Ringvaart (Gent) als hoofdwaterweg geselecteerd.

---

[12] Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen; gecoördineerder versie van 2011; Vlaamse overheid, Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed

De aansluiting van de zeehavens van Oostende en Zeebrugge op het hoofdwaterwegennet, wordt beschouwd als zijnde een hoofdwaterweg. Onderzoek zal plaatsvinden naar drie mogelijke alternatieven voor deze internationale verbindingsfunctie:

1. De verbetering van het kanaal Gent-Brugge;
2. De verbinding tussen Zeebrugge en het kanaal Gent-Terneuzen;
3. De uitbouw van de kustvaart op de Scheldemonding;

4.3.1.2 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen[13]

Het provinciaal Ruimtelijk Structuurplan van de provincie Oost-Vlaanderen is definitief vastgelegd door de provincie op 10 december 2003 en is na de publicatie in het staatsblad van kracht sinds 24 maart 2004.

Informatief deel

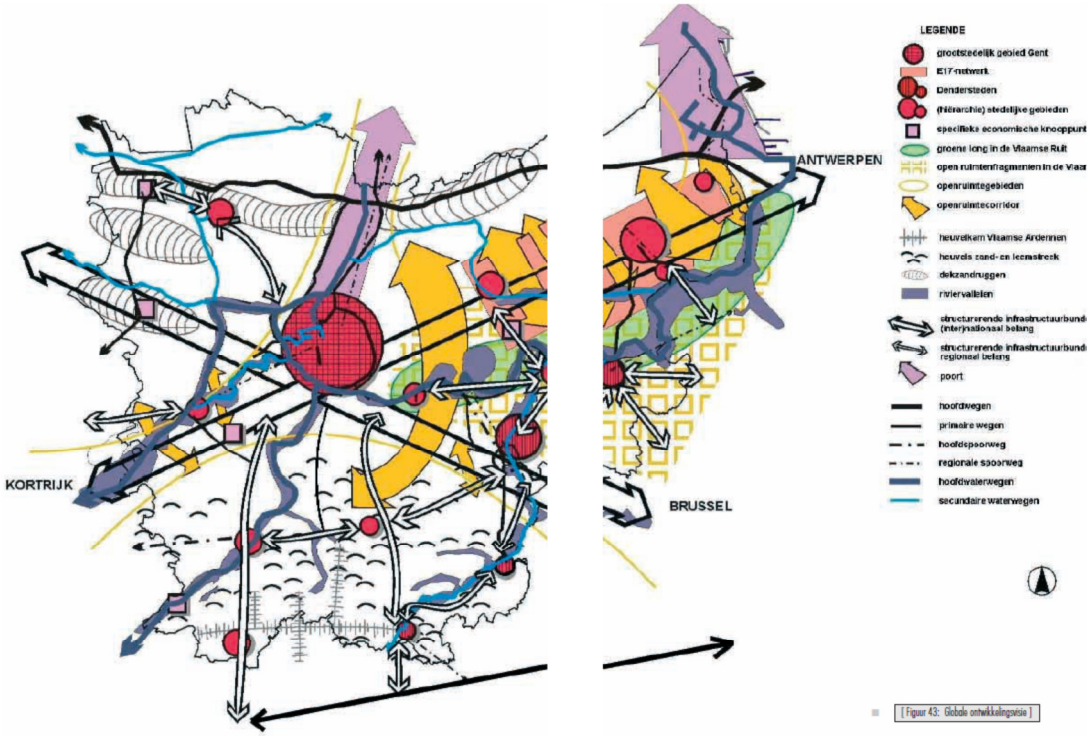
Drie steden – Brussel, Antwerpen en Gent - domineren als grootstedelijke centra heel de provincie Oost-Vlaanderen. Ze zijn structuurbepalend, zowel inzake de ruimtelijk-economische structuur, de ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur als inzake de nederzettingstructuur. Het overgrote deel van de provincies Oost- en West-Vlaanderen behoort tot de grootstedelijke invloedssfeer van Gent.

Richtinggevend deel

Globale ontwikkelingsvisie voor de Oost-Vlaamse deelruimte in de Vlaamse Ruit

Het grootstedelijke gebied Gent en het E17-netwerk moeten instaan voor het opvangen van de dynamiek inzake wonen en bedrijvigheid die uitgaat van de Vlaamse ruit

[13] Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen; 2004; provincie Oost-Vlaanderen



Figuur 7: Globale ontwikkelingsvisie vanuit het PRSOVL

<u>Ontwikkelingsvisie voor de deelruimte</u>

HET OOST-VLAAMS KERNGEBIED, GROEIPOOL IN OOST-VLAANDEREN

Centraal in het Oost-Vlaams Kerngebied ligt het Grootstedelijk gebied Gent. Hoog dynamische ontwikkelingen worden opgevangen in het stedelijk gebied. Hoewel de omgevende dorpen een sterke functionele relatie hebben met het stedelijk gebied, moet verdere uitdeining van de stedelijke functies voorkomen worden. De belangrijke rol van de open ruimte voor het stedelijk gebied moet behouden en versterkt worden. Verdere verstedelijking moet in elk geval vermeden worden. Op Vlaams niveau wordt met het oog op de afbakening van het stedelijk gebied een visie ontwikkeld. De ruimtelijke concepten voor het Oost-Vlaams Kerngebied bevatten volgende aandachtspunten voor de afbakening van het stedelijk gebied:

- Een kwantitatieve en kwalitatieve versterking van het stedelijk gebied als woonomgeving;
- de interne en externe bereikbaarheid van de stedelijke functies garanderen;
- een versterking van de omgevende openruimte functies in samenhang met de stedelijke functies.

Een stedelijk lichaam met omgevende dorpen

Er wordt een morfologisch samenhangend stedelijk lichaam ontwikkeld. Ruimtelijk duidelijk onderscheiden, maar met een functionele relatie met de omgevende forenzenwoondorpen. De kernstad, de 19de en 20ste-eeuwse gordel, de stedelijke wijken en een aantal perifere kernen kunnen ontwikkelen in ruimtelijke samenhang met het

stedelijk gebied. Het vergroeien van de omgevende dorpen met dit stedelijk lichaam moet worden tegengegaan. In die dorpen kunnen geen bovenlokale voorzieningen en bedrijvigheid ontwikkelen. Ze staan enkel in voor de opvang van de eigen lokale groei inzake wonen.

Openbaar vervoer, de relatie tussen stad en dorpen

De openbaar vervoersassen vormen structurerende elementen voor de stedelijke ontwikkeling en de relatie met de omgevende dorpen. Stedelijke ontwikkelingen worden geënt op bestaande/uit te bouwen openbaar vervoersassen. Ook lokale woonontwikkeling wordt bij voorkeur voorzien nabij haltes van openbaar vervoer.

Het spoorwegnetwerk vormt een verbindend net voor het grootstedelijk gebied intern en met de forenzenwoondorpen, terwijl tram en bus instaan voor een ontsluitend net voor het stedelijk gebied. De verdere uitbouw van het openbaar vervoersnetwerk moet gebeuren door afstemming van het overig openbaar vervoersnet met de omliggende dorpen en in de provincie.

De R4 wordt uitgebouwd als grootstedelijke verdeelweg. Knooppunten van openbaar vervoer met de R4 vormen belangrijke locaties voor regionale bedrijvigheid. Het openbaar vervoersnetwerk en de radiale verzamelwegen moeten dan ook optimaal aansluiten op R4-openbaar vervoersknooppunten. De belangrijkste steenwegen worden gestructureerd als multifunctionele hoofdstraten en moeten, als kleinstedelijke centrumzones, goed bereikbaar zijn voor openbaar vervoer en fiets.

Open ruimte als band tussen stad en buitengebied

De openruimtestructuren worden ingeschakeld als verbinding tussen het stedelijk gebied en de omgevende open ruimte. De valleien worden als ecologische en recreatieve assen doorgetrokken in het stedelijk gebied. De ecologische functie in het stedelijk gebied wordt versterkt en de toeristisch-recreatieve functie van de stad en de open ruimte worden gekoppeld. Aansluitend op het stedelijk gebied worden de randstedelijke groenstructuren ontwikkeld. Zo wordt de open ruimte functioneel ingeschakeld in het stedelijk gebeuren.

Binnen die openruimtestructuren bevindt zich een actieve, toekomstgerichte land- en tuinbouw. De ontwikkeling van een duurzame land- en tuinbouw die een meerwaarde biedt aan het Oost-Vlaams Kerngebied wordt ruimtelijk ondersteund. Belangrijke aandachtspunten in dit verband zijn: het openhouden van de open ruimte voor de rundveehouderij, de belangrijke economische waarde van de sierteelt, de functionele waarde van producten voor de versmarkt, het netwerk van bedrijven die actief zijn op vlak van toerisme, landbouweducatie, thuisverkoop, e.d.

Regionale tewerkstelling op goed ontsloten locaties

De regionale bedrijvigheid wordt gesitueerd op goed bereikbare locaties. De voorkeur gaat uit naar locaties op knooppunten van openbaarvervoersassen met de R4.

Kantoorontwikkelingen worden voorzien op locaties op of nabij knooppunten van openbaar vervoer. Rond de stations Gent Sint-Pieters en Dampoort wordt een hogere dichtheid van kantoren en diensten nagestreefd. Voor kleinere kantoren zijn er mogelijkheden nabij kleinere openbaarvervoersknooppunten.

Zo blijft de centrale functie van het grootstedelijk gebied Gent gegarandeerd en wordt tegelijk congestie, die het intern functioneren kan bedreigen, voorkomen.

Nederzettingen structuur

Gent is geselecteerd als grootstedelijk gebied. Drongen is geselecteerd als hoofdkern. Baarle, Sint-Kruis-Winkel en Desteldonk zijn geselecteerd als woonkern. Luchteren, Drie Leien, Afsnee en Mendonk zijn geselecteerd als niet verder te ontwikkelen kern.

Minimum 61% van de bijkomende woonontwikkelingen dienen zich binnen de stedelijke gebieden te ontwikkelen.

Recreatieve structuur

De Blaarmeersen in Gent is geselecteerd als hoog dynamisch toeristisch recreatieve knoop binnen de toeristisch recreatieve structuur. De Blaarmeersen is eveneens geselecteerd als knooppunt voor dagtoerisme en als knooppunt voor verblijfstoerisme buiten de stedelijk gebieden.

Het kanaal Gent-Oostende behoort tot het toeristisch hoofdroutenetwerk

Economische structuur

Binnen de grenzen gesteld door het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, opteert de provincie voor een maximale ondersteuning van de lokale bedrijvigheid in het buitengebied. Daarom wordt geopteerd om het scenario 23%-77% toe te passen om tegemoet te kunnen komen aan de problematiek van het buitengebied en, indien mogelijk, binnen de gestelde randvoorwaarden, lokale ontwikkelingsmogelijkheden toe te laten. Met name 77% (1 320 ha) van de bijkomende ruimte voor economische activiteiten wordt voorzien in de economische knooppunten, 23% (394 ha) in de niet-economische knooppunten.

Gebiedsgerichte mobiliteitsvisie

Oost-Vlaams Kerngebied: optimaliseren van interne en externe bereikbaarheid

Het Oost-Vlaams Kerngebied heeft betrekking op het grootstedelijk gebied Gent, de Gentse Zeehaven en de eerste gordel van kernen die een sterke functionele relatie hebben met het grootstedelijk gebied en de haven. Het grootstedelijk gebied en de zeehaven hebben een invloedsland dat een groot deel van Oost-Vlaanderen beslaat. Enerzijds staat het in relatie met het zeehavengebied aan Zeeuwse zijde en het 'regionaalstedelijk gebied' Terneuzen90 ; anderzijds functioneert het op zich als een stedelijk en economisch geheel. Vanwege die dubbele functie is zowel de externe als de interne bereikbaarheid erg belangrijk.

De externe bereikbaarheid wordt gegarandeerd door:

- het radiale spoorwegennet van hoofdspoorlijnen en regionale openbaar vervoersassen, die functioneren in een 'voorstedelijk net';
- de geselecteerde hoofdwegen en primaire wegen, aangevuld met een net van secundaire wegen. Cruciaal hierin zijn het goed functioneren van een geoptimaliseerde R4, met het wegwerken

van de ontbrekende schakels R4-zuid en de 'Sifferverbinding', en het goed functioneren van de hoofdverbindingen tussen de R4 en R40, en tussen de R4 en het hoofdwegennet.

De interne bereikbaarheid wordt verzorgd door:

- een grootstedelijk openbaar vervoersnet, dat opgebouwd is rond zes structuurbepalende tramassen, en een aanvullend ontsluitend busnet;
- de vroegere steenwegen, die ontwikkelen als 'hoofdstraten' en '–invalswegen' binnen het stedelijk gebied (prioriteit voor langzaam en openbaar vervoer, aandacht voor leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit, een ondergeschikte verzamelende functie voor autoverkeer).

De hoofdstations Sint-Pieters en Dampoort vormen de verknopingspunten tussen het interne (stedelijke) en het externe (regionale) openbaar vervoer. Gezien de ruime beschikbaarheid van functies binnen beperkte afstanden vormt de fiets een perfect - duurzaam – alternatief voor de auto, mits de uitbouw van een veilig fietsroutenetwerk. In het Zeehavengebied wordt er ten behoeve van het goederenvervoer gewerkt aan uitbreiding van het water- en spoornet en aan een optimalisatie van het wegennet. Het personenvervoer is er vrij autogericht, maar d.m.v. vervoersmanagement wordt werk gemaakt van alternatieve vervoermiddelen (interne en externe fietsontsluiting, opwaarderen diverse vormen van collectief vervoer).

Selectie van de secundaire wegen

De selectie van de secundaire wegen wordt besproken onder 5.3.3.

Waterwegen

Binnen het Ruimtelijke structuurplan Vlaanderen zijn de hoofdwaterwegen geselecteerd. Binnen het PRSOVL zijn de secundaire waterwegen geselecteerd.

Het net van secundaire waterwegen ziet er als volgt uit:

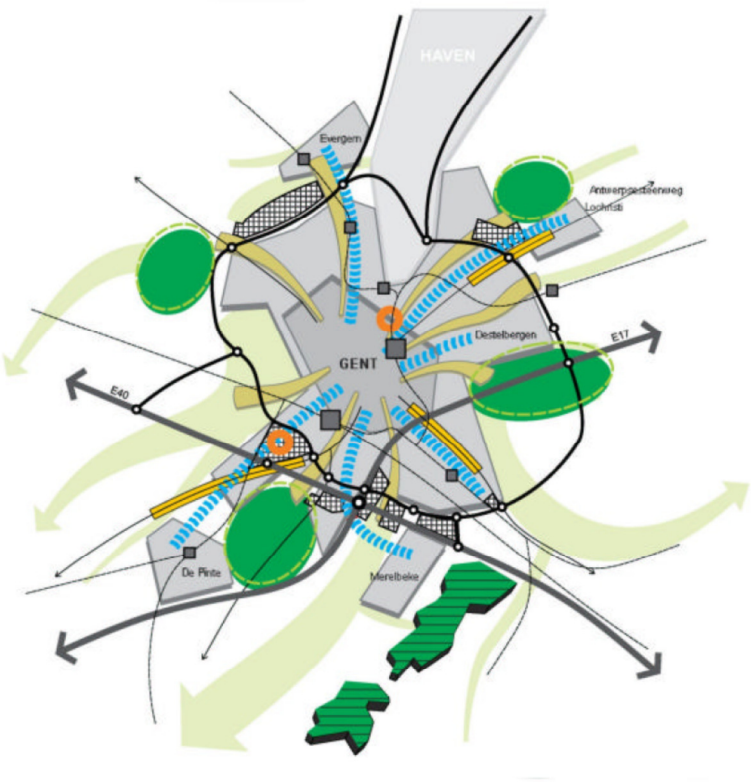
- Kanaal Gent-Brugge (Merendree-Durmen – Brugge);
- Afleidingskanaal van de Leie (Merendree-Durmen – Zeebrugge);
- Leie (Deinze – Gent-Ringvaart);
- Gentse binnenwateren143;
- Vaart van Eeklo;
- Leopoldkanaal;
- Durme – Moervaart;
- Dender

4.3.1.3 Afbakening van het stedelijk gebied

De hypothese van gewenste ruimtelijke structuur is weergegeven op onderstaande figuur. De hypothese bevat enkel elementen van gewestelijk en/of grootstedelijk belang.

Onder meer de volgende elementen zijn binnen het grootstedelijke gebied Gent weergegeven:

- de stedelijke agglomeratie Gent (kernstad, 19de en 20ste eeuwse gordel en stedelijke wijken) en de voorstedelijke kernen Evergem, De Pinte/Hoog-Latem, Merelbeke, Destelbergen en de brede zone rond de Antwerpsesteenweg te Lochristi
- de vier groenpolen: Vinderhoutse bossen, Parkbos, Gentbrugse Meersen-Damvallei en voormalig vliegveld Oostakker/Lochristi
- de valleien van Leie, Schelde, Kale en andere kleinere beekvalleien
- de groenassen die tot in de kern van de stad doordringen
- de R4, die vervolledigd en uitgebouwd wordt als grootstedelijke verdeelweg
- grootstedelijke openbare vervoersassen naar de voorstedelijke kernen
- regionale bedrijvigheid gekoppeld aan de knooppunten van de vervoersassen met R4
- twee grootstedelijke multifunctionele ontwikkelingspolen voor activiteiten die niet in een kleinschalig stedelijk weefsel passen: zone Handelsdok-Vliegtuinlaan en Flanders Expo
- kantoorontwikkeling rond het Sint-Pietersstation en Gent Dampoort



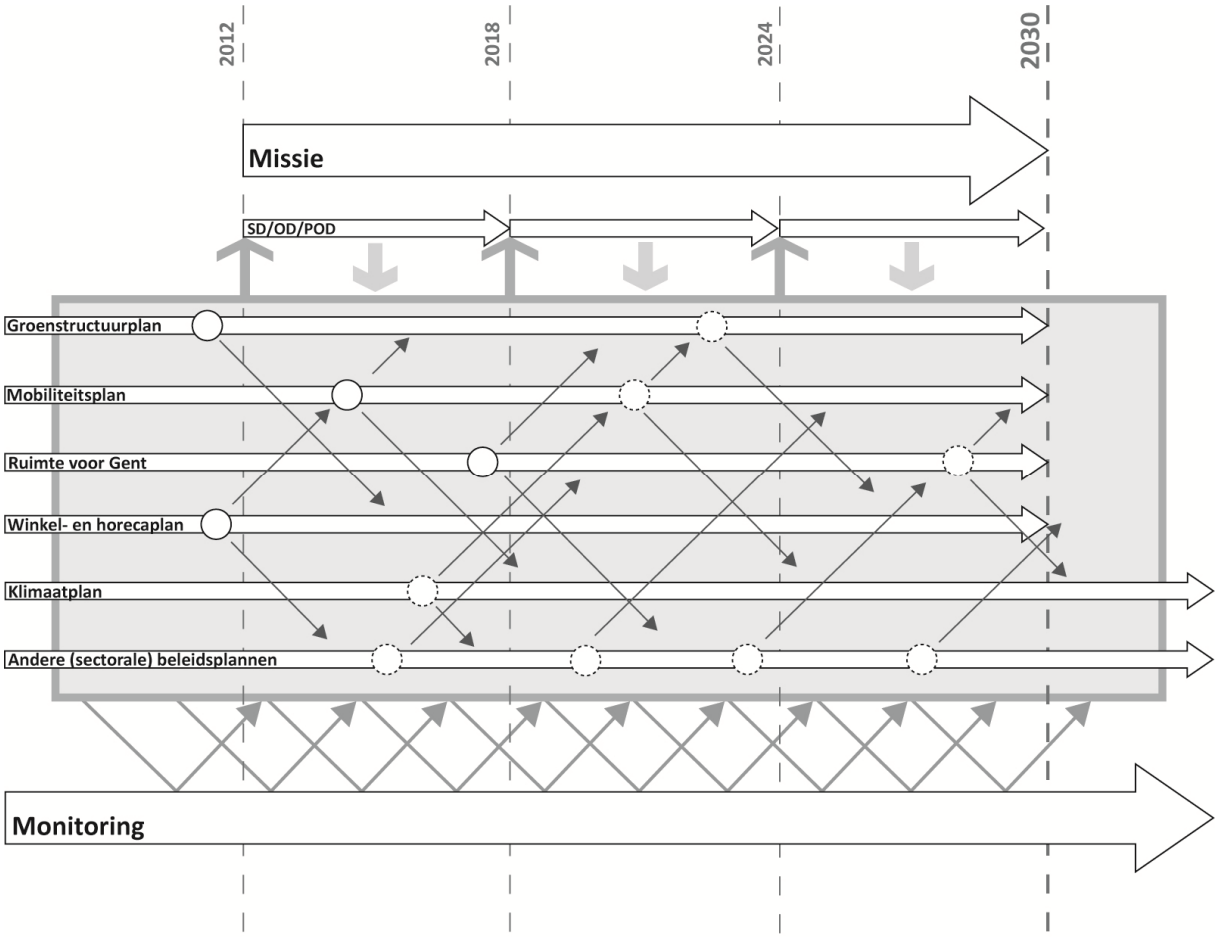
Figuur 8: Hypothese van de gewenste ruimtelijke structuur

4.3.2 Stadsinterne plannen

Strategisch plannen op stedelijk niveau impliceert een verregaande samenwerking vanuit de verschillende relevante sectoren. Binnen de Stad Gent lopen tal van verschillende planprocessen door elkaar; sommige plannen zijn reeds afgewerkt en bekrachtigd door de gemeenteraad (winkel- en horecaplan), anderen bevinden zich nog volop in een oriënterende fase (agenderingsfase Ruimte voor Gent). Elk planproces volgt dus vaak een eigen sectorale logica en kent een eigen procesverloop en procedures die niet noodzakelijk op elkaar zijn afgestemd. Wat wel eigen is aan alle planprocessen, is dat over een langere tijdsperiode een cyclisch patroon waar te nemen is. Niet dat elk plan slechts een beperkte houdbaarheidsdatum heeft, waarna een totaal nieuw plan zich opdringt, maar wel dat na verloop van tijd de noodzaak groeit om vertrekkende van de vorige strategische principes, een doorstart of verdieping uit te werken, omdat bepaalde context gewijzigd is of er zich nieuwe uitdagingen aandienen. Dit gebeurde indertijd met de keuze om het mobiliteitsplan van 2003 niet volledig overboord te gooien, maar te gaan verbreden en verdiepen. Ook de herziening van het structuurplan geschiedde vanuit dezelfde context, door eerst te opteren voor de opmaak van een structuurvisie 2030.

Dat hoeft niet noodzakelijk een probleem te zijn, onderstaande figuur geeft schematisch aan hoe we daar binnen de Stad Gent mee wensen om te gaan. Het formuleren van de stadsbrede "missie" en de daaruitvolgende BBC oefening hebben het kader uitgewerkt waarbinnen alle stedelijke planprocessen kunnen gestroomlijnd worden. op dit niveau kan ook de strategische en thematische verknoping gebeuren tussen alle relevante sectoren. Strategische integrale planning op niveau van deze stad is dan ook het resultaat van het samenspel van het ene plan dat voortbouwt op een reeds bekrachtigd plan en vervolgens zelf de daaropvolgende planprocessen inspireert en aanstuurt.

Wat ook opvalt is dat de meeste recente planprocessen uitgaan vanuit een langer tijdsperspectief; Structuurvisie en mobiliteitsvisie 2030, klimaatneutraliteit 2050, …vanuit dit perspectief worden uiteindelijk acties en activiteiten geformuleerd voor de korte termijn.



(bron: planproces Ruimte voor Gent, 2014)

4.3.2.1 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan – structuurvisie 2030

De Stad Gent heeft in de voorbije decennia een traditie opgebouwd rond het samengaan van ruimtelijke plannen en verkeers- en mobiliteitsplannen. Zo werd het laatste mobiliteitsplan in 2003 ook samen opgemaakt met het Ruimtelijk Structuurplan Gent. Net zoals voor het mobiliteitsplan in 2009 werd beslist om te gaan verbreden en verdiepen, werd het bestaande structuurplan nog steeds actueel genoeg bevonden als beleidsdocument voor de uitwerking van toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Doch drong een aanpassing zich op om zich te gaan wapenen tegen toekomstige uitdagingen die in 2003 nog niet of onvoldoende waren ingeschat.

Net zoals het proces van het verbreden en verdiepen gaandeweg leidde tot de wens om een strategisch kader te gaan uitwerken met een tijdshorizon 2030, drong hetzelfde zich op voor de herziening van het structuurplan. Er werd besloten om nog niet meteen te starten met de opmaak van een nieuw gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, wél wordt nu een voorafgaandelijk een meer strategische visie uitgewerkt in de "Structuurvisie

2030". De gewijzigde uitdagingen worden hierbij[14] als volgt omschreven en zijn nagenoeg identiek aan diegenen die ook voor dit nieuwe mobiliteitsplan relevant zijn:

1. Leefbaarheidsuitdaging: een stad als leefbare omgeving voor jong en oud met voldoende en goed gespreide groene ruimte
2. Klimaatuitdagingen: duurzame en klimaatrobuuste ontwikkeling van de ruimte in Gent
3. Demografische uitdagingen: de groei en gewijzigde samenstelling van de bevolking op een verstandige manier opvangen
4. Mobiliteitsuitdaging: selectieve bereikbaarheid van de stad(sregio) garanderen – "de stad voorbij de auto"
5. Economische uitdagingen: de economie groeit en vernieuwt en dit heeft ook ruimtelijke gevolgen

Niet alleen het procesverloop en de gewijzigde omgevingscontext van mobiliteits- en structuurplanning zijn verwant, ook op het vlak van inhoudelijk uitgangspunten zijn er heel wat raakvlakken, we verwijzen hierbij naar de "Ruimtelijke uitgangspunten" uit de agenderingsnota:

1. Fysisch systeem vormt de basis voor ruimtelijke ontwikkeling
2. Ruimtelijke en functionele kwaliteit en identiteit van de ruimte
3. Duurzaam omgaan met de ruimte
4. Verweving, diversiteit en nabijheid
5. Selectieve bereikbaarheid
6. Ruimtelijke structuur valt niet samen met de gemeentegrens: inpassen in stadsregionaal beleid

Het document "Ruimte voor Gent – Structuurvisie 2030" heeft de ambitie om tegelijkertijd dynamisch en realistisch te zijn; het wil geen blauwdruk zijn voor de toekomst die alle onzekerheden kan wegnemen. Het is dus niet noodzakelijk dat alle acties op vandaag precies gekend zijn en gelokaliseerd moeten worden in de ruimte. De Structuurvisie zal dus geen verhaal zijn van taakstellingen en voorschriften, maar moet begrepen worden als een zoektocht naar de juiste strategieën om de principes van 2003 te gaar realiseren op het terrein. Om het met een voorbeeld te duiden; het is niet zo zeer de vraag WAAR we in kader van onze woondichtheden moeten gaan verdichten, maar wél de vraag HOE we slim kunnen gaan verdichten binnen de gewijzigde omgevingscontext van het Gentse en de nieuwe maatschappelijke uitdagingen.

4.3.2.2 Milieubeleidsplannen

De Stad Gent stelt zich als ambitie om tegen 2050 klimaatneutraal te zijn. Om deze doelstelling te kunnen waarmaken moeten de meest diverse beleidsdomeinen de handen in elkaar slaan om duurzame resultaten te bekomen. De eerste stap is dat er vanuit milieuoogpunt wordt onderzocht welke beleidsdomeinen relevant kunnen zijn om deze doelstelling te behalen en welke actie hierbinnen kunnen overwogen worden? Nu reeds is duidelijk dat mobiliteit hierbij een heel erg belangrijke factor is. Binnen de stad zijn een

[14] RUIMTE VOOR GENT – Structuurvisie 2030 – Agenderingsnota - *goedgekeurd door College van Burgemeester en schepenen op 28 augustus 2014*

aantal plannen reeds opgemaakt of nog in opmaak. Telkens valt op dat erg veel aanbevelingen geformuleerd worden ten aanzien van mobiliteit. Dit valt te verklaren doordat een stedelijk plan zich ook focust op acties die ook op stedelijk vlak, bij de eigen inwoners, kunnen getroffen worden. Aan omgevingspollutie op Europese schaal kan een stedelijk milieuplan bijvoorbeeld weinig doen, maar de emissiepieken die maken dat bepaalde grenswaarden (tijdelijk en plaatsgebonden) overschreden worden kunnen wel meestal vermeden worden door acties te nemen op het vlak van gemotoriseerde mobiliteit. Onder de milieuproblematiek rekenen we ook de geluidshinder, want ook daar is voor een groot deel het verkeer voor verantwoordelijk. Hieronder een overzicht van de meeste recente en relevante plankaders:

Klimaatplan

In januari 2009 ondertekende Gent als eerste stad in Vlaanderen het Burgemeestersconvenant (of *Covenant of Mayors*), een initiatief om lokale besturen te mobiliseren tegen klimaatverandering. Gent engageerde zich hiermee om onze lokale CO_2-uitstoot tegen 2020 met 20 procent terug te dringen ten opzichte van 2007. Uit de CO2-meting blijkt dat mobiliteit verantwoordelijk is voor 1/3 van de CO2 uitstoot en dus belangrijk om op in te zetten in het nieuwe klimaatplan (2014-2019).

Stedelijk actieplan geluid

In uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaai (2002/49/EG) dienen er geluidsbelastingskaarten en actieplannen omgevingslawaai te worden opgemaakt.

De Vlaamse regering besliste op 7 september en 7 december 2007 dat de opmaak van de geluidsbelastingskaarten (eerste fase) en de actieplannen voor de agglomeratie Gent moeten opgemaakt worden door LNE en de Stad Gent.

In juni 2014 werden nieuwe geluidsbelastingskaarten opgemaakt. Op basis van de geluidsbelastingskaarten blijkt dat er veel meer mensen worden blootgesteld aan geluid afkomstig van wegverkeer tov geluid afkomstig van spoorwegverkeer of industrie. De Stad Gent wil zich in haar nieuwe stedelijke actieplan geluid (2014-2019) dan ook focussen op wegverkeer.

Luchtkwaliteitsplan

De belangrijkste luchtverontreinigende stoffen in een stedelijke omgeving zijn NO2 en fijn stof. Deze stoffen zijn voornamelijk afkomstig van verkeer. Vandaar dat het huidige lokaal luchtkwaliteitsplan (2010-2015) zich ook focust op mobiliteitsmaatregelen.

In samenwerking met de Vlaamse overheid wordt momenteel gewerkt aan een nieuw geïntegreerd actieplan lucht.

4.3.2.3 Strategisch Plan Havenbedrijf Gent 2010-2020

Het socio-economisch belang van de haven voor de Gentse en de Vlaamse regio kan nauwelijks worden onderschat. 60.000 mensen hebben een job in of rond de haven in meer dan 300 bedrijven. Economische groei is hierbij een noodzakelijke voorwaarde. De Gentse haven streeft naar diversificatie van de activiteiten, kiest voor de versterking van de bestaande industrieën en zet vooral in op markten met een groot groeipotentieel.

Gent is zeer goed trimodaal ontsloten en heeft de ambitie om uit te groeien tot een belangrijk knooppunt in de West-Europese logistieke vervoersketen. Doelstelling is om de Gentse haven verder uit te bouwen tot een logistiek platform. Hierbij wordt maximaal gebruik gemaakt van binnenvaart en spoor als meest milieuvriendelijke middelen. Tegen 2020 dient daarbij 35% van het goederenvervoer over de weg te gaan, 50% via binnenvaart en 15% over het spoor.

Tenslotte is het ook de ambitie om het personenvervoer in de haven, en dan voornamelijk het woon-werk verkeer, op een meer duurzame wijze te organiseren.

De ontplooiing van economische activiteiten kan maar worden gerealiseerd als de haven steeds op een vlotte en veilige wijze bereikbaar is.

4.3.2.4 Beleidsplan Economie & Ondernemen

Binnen de huidige economische context is het belangrijk om als stedelijke overheid maximaal inspanningen te leveren om het lokale ondernemerschap mee te wapenen voor de toekomst. Dit is essentieel gezien Gent de economische motor is van de ruime regio en provincie. Meer dan 165.000 personen in totaal zijn ofwel tewerkgesteld of werken als zelfstandige in Gent.

Om een verdere duurzame economische ontwikkeling te garanderen en te realiseren, is er nood aan extra en kwaliteitsvolle ruimte om te ondernemen. Hierbij wordt er niet enkel ingezet op de ontwikkeling van nieuwe terreinen, maar wordt er maximaal ingezet op de herontwikkeling van verouderde bedrijventerreinen en brownfields. Via nieuwe kantoorontwikkelingen op strategische locaties is het de ambitie van de Stad Gent om haar positie op de Vlaamse kantorenmarkt te versterken. Gezien de beschikbare ruimte schaars is, wordt er ook gestreefd naar een maximale inpassing van economische activiteiten in het stadsweefsel.

Aspecten als mobiliteit en bereikbaarheid bepalen mee de aantrekkelijkheid om in Gent te ondernemen en te investeren.

Hierbij dient er extra ingezet te worden op het versterken van de bereikbaarheid van bedrijventerreinen onder meer met openbaar vervoer. Kantoren worden ontwikkeld aan knooppunten van openbaar vervoer. Bijzondere aandacht hierbij gaat naar het behouden van kantoorfuncties in de binnenstad gezien de aanwezigheid van een aantal belangrijke knooppunten van openbaar vervoer.

Belangrijk is ook aandacht te besteden aan ondernemers in de 'nieuwe economie'. Vaak gaat het om jonge, innovatieve bedrijven, die een nieuw gelaat geven aan Gent als creatieve en ondernemende stad. We denken hierbij onder meer aan IT, maar ook de nieuw maakindustrie (3D printing), de grafische sector, duurzame distributie, …

Voor deze 'nieuwe' ondernemers, vaak omschreven als 'runworkers', is duurzaamheid een vanzelfsprekend onderdeel van de strategie, maar ze zijn tegelijk zeer flexibel ingesteld. Flexibele oplossingen op maat inzake mobiliteit en parkeren zijn dan ook noodzakelijk.

4.3.2.5 Detailhandel en horeca

Bereikbaarheid is voor de detailhandel en de horeca van levensbelang. In een omgeving waar de traditionele detailhandel meer en meer moet concurreren met buitenstedelijke winkelcentra en met online-handel (e-commerce), is bereikbaarheid een belangrijke troef.

We willen de Gentse binnenstad de komende jaren dan ook profileren als het mooiste openlucht-winkelcentrum van Vlaanderen en omgeving, waar we voluit inzetten op beleving, kwaliteit en comfort. Het verminderen van storende elementen, zoals overmatig autoverkeer in een winkelomgeving is essentieel om deze ambitie waar te maken.

Ook voor de handelskernen in de wijken en deelgemeenten is mobiliteit een belangrijke factor voor succesvol ondernemerschap. Daar gaat het vooral over 'runshoppen', waarbij voldoende rotatie in het parkeren aangewezen is, evenals voldoende fietsstallingen en veilige fietsroutes van en naar de omliggende woonwijken. Hetzelfde geldt voor invalsstraten als de Dampoortstraat, de Zwijnaardse- en de Antwerpsesteenweg en de Nederkouter.

4.3.3 Aftoetsing Mobiliteitsplan Gent aan andere plankaders

Dit Mobiliteitsplan Gent is het resultaat van het in 2009 opgestarte proces rond het verbreden en verdiepen van het oude mobiliteitsplan 2003. De vertrekbasis was en is nog steeds dat de strategische principes van het oude plan waardevol genoeg bevonden zijn om op basis hiervan een doorstart te maken richting 2030. Dit nieuwe mobiliteitsplan is dus net zoals het oude plan geen alleenstaand sectoraal afgebakend plan, maar schakelt zich in of bouwt verder op principes die ook in andere plankaders zitten verweven. Gedurende het proces evolueerde dit te verbreden en verdiepen mobiliteitsplan evenwel naar een strategische visie op maat van deze stad en werd het gesterkt door een hernieuwde ambitie inzake duurzame stedelijke mobiliteit. Door deze evolutie was het dus geen uitgangspunt om hogere plankaders in vraag te gaan stellen of te gaan wijzigen, wél was het de bedoeling om bepaalde aspecten om maat van Gent scherper te gaan stellen. Dit mobiliteitsplan neemt de principes van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen alvast als basis, dit impliceert concreet:

- (Selectieve) bereikbaarheid garanderen
- Verkeersonveiligheid terugdringen
- Verkeersleefbaarheid verhogen
- Schade aan het milieu terugdringen

Het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen bevat ook aanbevelingen om de mobiliteitsvraag te gaan beheersen en hecht daarvoor veel belang aan de mogelijkheden van nieuwe ICT-technieken die het zullen mogelijk maken dat veel verplaatsingen niet meer hoeven gemaakt te worden. Gent wenst hier met haar mobiliteitsplan echter nog een stap verder in te gaan door ook te stellen dat het, gezien de toekomstige uitdaging inzake (groot-)stedelijke mobiliteit, cruciaal is dat er via een doorgedreven mobiliteitsbeleid ook gestuurd wordt ten aanzien van gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. "Mobiliteit als motor voor een duurzame en bereikbare stad"! daarom wordt er sterk ingezet op ruimtelijke principes zoals "nabijheid" en "verwevenheid". Met deze laatste principes is meteen ook het raakvlak met de ruimtelijke visie scherp gesteld. Het was dan ook bijzonder interessant om het proces van het mobiliteitsplan parallel te laten verlopen met het in opmaak zijnde stedelijke planproces rond een nieuwe structuurvisie. Dit is een planproces dat in oorsprong nauw verwant is met het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan. Immers ook het vorige structuurplan voor Gent dateert van 2003, net

zoals bij het mobiliteitsplan werd geoordeeld dat de bestaande principes zeker nog actueel en waardevol genoeg zijn om op verder te gaan bouwen. Ter voorbereiding van de opmaak van een nieuw formeel structuurplan, doorloopt Gent momenteel een planproces om vertrekkende van de principes van 2003 een doorstart te maken richting 2030. Verwevenheid en nabijheid zijn hierbij ook opgenomen als leidende principes. Maar het proces van de structuurvisie zorgt voor een sterke kruisbestuiving met het thema milieu, wat ook kan gesteld worden ten aanzien van het doorlopen proces rond het mobiliteitsplan. Gaandeweg evolueerde het milieuthema tot een belangrijk insteek bij het formuleren van de strategische mobiliteitsdoelstellingen.

Gezien de hierboven beschreven context van het doorlopen proces mag duidelijk zijn dat dit plan zich vooral inschakelt in de reeds ontwikkelde beleidskaders. Gezien het een strategische visie betreft, leidt dit plan dus ook niet meteen tot aanpassingen van concrete elementen zoals de categorisering van primaire en secundaire wegen. Stelt het bovendien ook niet de reeds ontwikkelde visie op openbaar vervoer in vraag door het bestaande Pegasusplan expliciet als basis te blijven beschouwen. Het geformuleerde stadsregionale fietsroutenetwerk is ook niet om de bestaande fietsroutenetwerken van het bord te gaan vegen, maar poogt eerder om de bestaande netwerken en de gelaagdheid ervan te gaan structureren om het stijgende fietsgebruik in de volledige stadsregio te gaan ondervangen en de leesbaarheid ervan te verhogen, hierbij vertrekkende van de reeds ontwikkelde fietsnetwerken.

Op ruimtelijk vlak maakt de Stad Gent zich sterk dat dit plan zich volledig inschakelt binnen een visie die het grootstedelijk gebied Gent voorbereidt op de toekomstige uitdagingen inzake een duurzaam, veilig en betrouwbaar mobiliteitssysteem. De Stad Gent hoopt hierbij dat de door haar ingeslagen weg inspirerend mag zijn om ook toekomstige plankaders van hogere orde af te stemmen op de (groot-)stedelijke mobiliteitsuitdagingen.

RICHTINGGEVEND GEDEELTE

5. RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN MOBILITEITSEFFECTEN

5.1 Ruimtelijke planning

5.1.1 Algemeen

Sinds de eeuwwisseling verlopen de processen voor mobiliteitsplanning en structuurplanning binnen de stad Gent in onderlinge interactie. De bestaande plannen, mobiliteitsplan en structuurplan, zijn zo op elkaar afgestemd en vullen elkaar aan waar nodig. Bij het uitstippelen van een integraal en duurzaam mobiliteitsbeleid komen ook de beleidsdomeinen economie, wonen en milieu in beeld.

De nauwe band tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening blijft relevant. Net als het mobiliteitsplan, dateert het ruimtelijke structuurplan voor Gent van 2003 en ook dat plan is aan een (interne) herziening onderhevig. Beide planprocessen moeten verder gaan dan het bedenken van adequate (infra-)structuren, of een kritische evaluatie van tien jaar oude basisprincipes. De uitdaging ligt veeleer in het vinden van creatieve manieren om die principes toe te passen. Zo is het niet zozeer de vraag waar we willen verdichten om voldoende woningen te voorzien, maar wel hoe we die verdichting kwalitatief kunnen invullen, zonder nefaste gevolgen voor verkeersveiligheid, leefbaarheid, milieu,….

Het Gentse mobiliteitsbeleid streeft uitdrukkelijk naar een integrale benadering van visies inzake milieu, economische ontwikkelingen, wonen en ruimtelijke planning. Tussen die beleidsdomeinen ontstaat soms een spanningsveld waar de doelstellingen mekaar in de weg lijken te staan. Zijn gewenste ontwikkelingen bijvoorbeeld mogelijk als mobiliteits- en milieueffecten worden meegenomen? Voor een kwaliteitsvolle ruimtelijke planning biedt net die interactie van beleidsdomeinen en betrokken partners meer kansen om tot gedragen en duurzame oplossingen te komen.

Ter illustratie staan hieronder enkele aandachtspunten voor een goede integratie van ruimtelijke ordening en mobiliteit:

- Economische ontwikkelingen en duurzame mobiliteit kunnen mekaar versterken. Ruimtelijke ordening moet de nodige randvoorwaarden creëren om functionele verwevenheid mogelijk te maken. Economische ontwikkelingen vragen meer dan een loutere vertaling naar benodigde oppervlaktes.
- Niet enkel de klassieke steenwegen en dominante verkeersaders kunnen ruimtelijk structurerend zijn. Ook hoofdfietsroutes of openbaar vervoersassen kunnen die rol vervullen voor ruimtelijke ontwikkelingen.
- Woondichtheden zijn meer dan een streefgetal (vandaag eerder als maximumnorm beschouwd) vanuit een gewenst ruimtelijk beeld of gewenste woontypologie. Hoogwaardig openbaar vervoer heeft bijvoorbeeld pas zin bij hogere dichtheden dan de Vlaamse stedelijke norm.

De planning van de Ruimtelijke Structuurvisie loopt in 2014 niet meer synchroon aan dit planningsproces. Maar alle actoren zijn wel intensief betrokken bij de opmaak van de

strategische visie mobiliteit. Op die manier is er over gewaakt dat vanuit mobiliteit nu geen uitspraken worden gedaan die in conflict komen met de andere sectoren.

5.2 Strategische projecten

5.2.1 Impact van grootschalige ontwikkelingen

Verplaatsingspatronen binnen het Gentse verliepen historisch gezien vooral van en naar het de binnenstad ('radiale' verbindingen). De ontwikkeling van de bestaande mobiliteitsnetwerken is dan ook nog steeds sterk op dit concept geënt. Er is wel een duidelijke evolutie waarbij in de voorbij decennia steeds meer functies zich buiten die traditionele kern zijn gaan vestigen, en toekomstige ontwikkelingen zullen die trend waarschijnlijk nog versterken. Deze evoluties hebben de noodzaak tot het ontwikkelen van ringstructuren versterkt, ringstructuren die zich gezien de tijdsgeest vooral op individueel gemotoriseerd verkeer hebben georiënteerd, terwijl openbaar vervoer en fietsnetwerk nog sterk van het radiale concept doordrongen bleven. De dominante randstedelijke verkeersinfrastructuren zorgen vandaag voor behoorlijke barrières zodat het moeilijk is om er een volwaardig fiets- en OV-netwerk te gaan uitbouwen. Die ontwikkelingen zijn dermate groot dat Gent evolueert naar een zogenaamde stedelijke polycentrische structuur15. Bovenop de spreiding van diverse activiteiten (wonen, werken, winkelen, onderwijs) ontstaat er meer ruimtelijke en mobiliteitsinteractie tussen verschillende randstedelijke kernen onderling. Dit doorbreekt ten dele het historische radiale verplaatsingspatroon, met de nodige gevolgen op vlak van mobiliteit. Het meest uitgesproken zien we dit in de zuidelijke mozaïek, namelijk de schil rond de zuidelijke R4 parallel met de E40, met tal van ontwikkelingen rond de woonkernen (Sint-Denijs-Westrem, Zwijnaarde, de ruime stationsomgeving Gent-Sint-Pieters en Merelbeke): The Loop, Ghelamco-Arena, scholencampussen (Don Bosco, UGent), ziekenhuiscampussen (Maria Middelares, UZ), diverse bedrijventerreinen, dense commerciële ontwikkelingen (N43), Ardoyen en Eiland Zwijnaarde, …

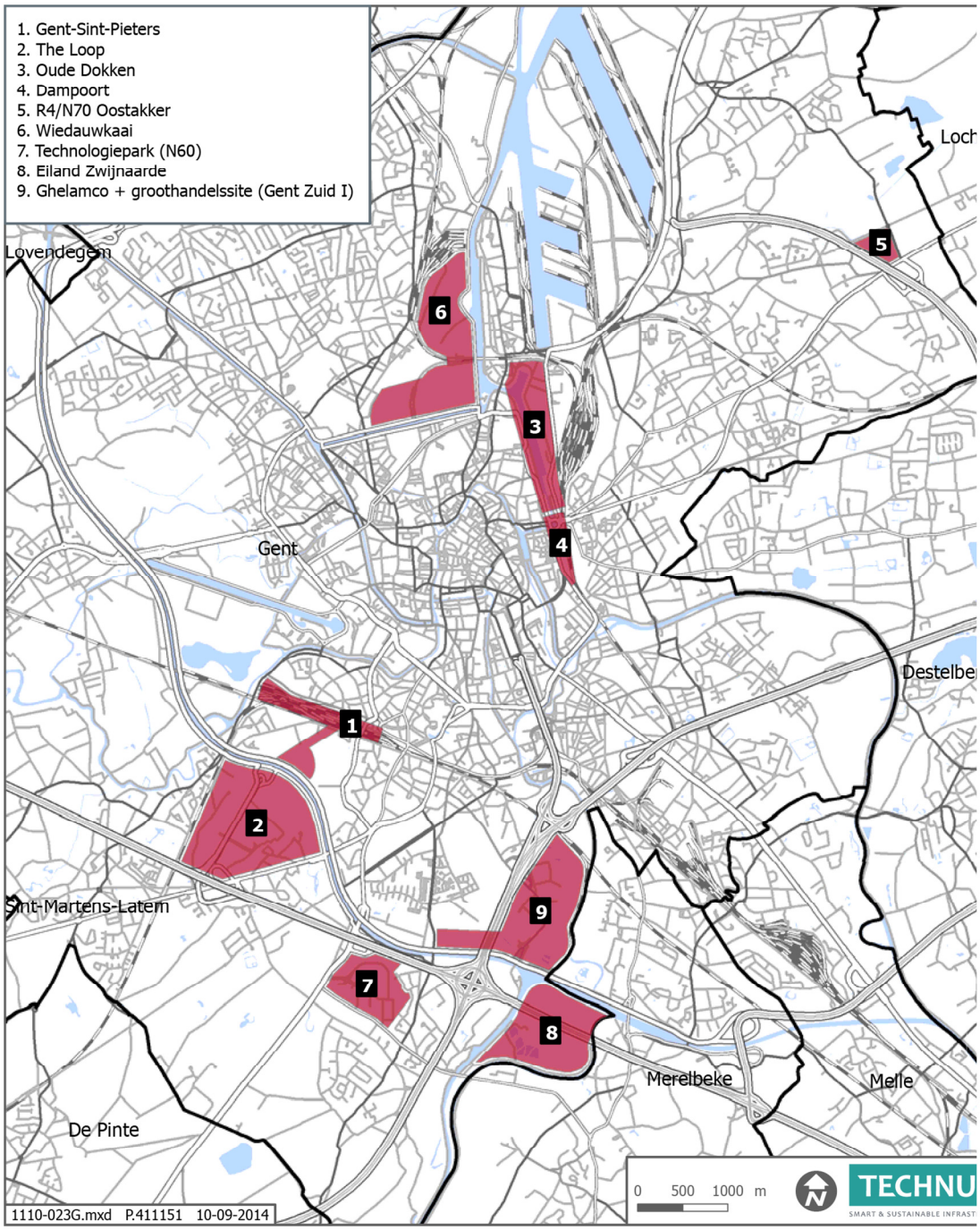
Ook ten noordoosten van de binnenstad doet zich een gelijkaardig fenomeen voor, weliswaar op beperktere schaal, met allerlei ontwikkelingen tussen Gent-Dampoort in het oosten en de FDR, Tondelier, Wiedauwkaai en Wondelgemse Meersen in het noorden.

5.2.2 Ruimtelijk-strategische ontwikkelingen

De onderstaande activiteiten hebben een significante mobiliteitsimpact in het grootstedelijk gebied Gent. Bij elk ruimtelijk-strategisch project is een kort overzicht vermeld van het programma, met enkele belangrijke aandachtspunten qua mobiliteit. Voor de meeste van deze projecten zijn projectgroepen actief die alle aspecten van de ontwikkeling bespreken en coördineren.

---

[15] CROW-publicatie 326 "Mobiliteit en Ruimte" pp. 52-53. Hier worden de Nederlandse steden Utrecht en Breda gecategoriseerd als "stedelijke polycentrische structuren". Deze stelling gaat ook goed op voor de Gentse context.



Figuur 9: Overzicht strategische projecten

1. Sint-Pietersstation en omgeving

<u>Wat:</u>

Herinrichting van het station met een ontwikkeling van de terreinen aan de Fabiolalaan en de achterkant van het station (Mathildeplein) tot gemengde zone voor kantoren en wonen.

<u>Stand van zaken:</u>

De verbouwing van het station duurt naar verwachting nog een kleine 10 jaar. De projectontwikkeling in de Fabiolalaan is opgestart met de openstelling van het Lovelinggebouw als Vlaams Administratief Centrum. Andere initiatieven lopen om de zone verder in te vullen.

Aandachtspunten qua mobiliteit:

- de projectontwikkeling komt langzaam op gang. De potentiële negatieve effecten op de buurt moeten worden gemonitord en aanpassingen moeten worden voorgesteld aan de oorspronkelijke ideeën qua verkeerscirculatie.
- de geplande ontwikkeling opvolgen waarbij de vooropgestelde richtlijnen qua duurzaamheid (vooral rond parkeren) moeten worden gerespecteerd.

2. Zone The Loop:

Wat:

Grootschalige ontwikkeling van de site met ruimte voor kantoren, kantoorachtigen, tijdelijke en permanente bewoning. Er komt ook een grootschalig Design Outlet Center met "leisure" functies (bv. bioscoop) en een uitbreiding van de beurshallen. In het totaal laat het RUP een projectontwikkeling toe van 550.000 m2.

Stand van zaken:

Deze site is in volle ontwikkeling. Er zijn reeds kantoren en bewoning aanwezig, naast uiteraard de IKEA-vestiging en Flanders Expo.

Een belangrijk deel van de ontsluitingsinfrastructuur voor autoverkeer is gerealiseerd. De plannen staan op stapel voor de realisatie van het centrale parkeergebouw op veld 12.

Voor het openbaar vervoer wordt er gewerkt aan de optimalisatie van de kruising van de huidige tramlus met de rondweg. De eerste plannen voor de uitbreiding van de tram op de site (grote lus binnen de oostelijke helft van de site) zijn opgestart.

De voorzieningen voor zachte weggebruikers blijven nog duidelijk wat achter.

Momenteel is de geactualiseerde MOBER voor het gebied in de afwerkingsfase. Het is alvast duidelijk dat er zeer veel aandacht zal moeten gaan naar de vervoersalternatieven om de site goed bereikbaar te houden.

Aandachtspunten qua mobiliteit:

- Dubbele rol Pégoudlaan B402
- Verder werken aan monitoring van het gebied qua mobiliteit.
- Verbetering van de omstandigheden voor fietsers en voetgangers met aandacht voor veilige verbindingen over de ringweg heen.
- Verbeterde ontsluiting via het openbaar vervoer (tramlus, opening van een spoorweghalte,..)
- Uitwerken van de principes van het parkeermanagement o.a. als middel tot mobiliteitsbeheersing
- Ambitieuze modal split RUP
- Inzetten op Mobiliteitsmanagement en dit versterkt "meeliften" met nieuwe stedenbouwkundige aanvragen voor het gebied

- Potentie als grootschalige P+R
- Ontwikkeling Fase 2 afhankelijk van de vierde rijstrook E40

3. Oude Dokken

Wat:

De ontwikkeling van het oude havengebied ten noorden van de Dampoort tussen Handelsdok en Koopvaardijlaan. De nadruk ligt vooral op wonen en ondersteunende voorzieningen, maar ook kantoren zijn beperkt voorzien, vooral in de omgeving van het Dampoortstation.

Stand van zaken:

De eerste bouwprojecten zijn in voorbereiding.

Er is verder een gedegen planvorming gebeurd, ook inzake mobiliteit. Het is de bedoeling dat dit een voorbeeldproject wordt qua duurzame mobiliteit, met aangepaste parkeernormen, een goede ontsluiting voor voetgangers en fietsers en een nieuwe tramlijn langs Dok-Zuid en Dok-Noord die via de voetgangers- en fietsbruggen het gebied ontsluit.

Langs de noordkant wordt ook gestreefd naar een heropening van de halte Gent-Muide.

Aandachtspunten qua mobiliteit

- De gemaakte afspraken inzake duurzame mobiliteit in de projectontwikkeling opvolgen
- Werken aan de visievorming rond Dok Zuid en Dok Noord, inclusief de integratie van de tram. Opname van de aanleg van de tramlijn in de planning van De Lijn.
- Verder werken aan een heropening van de halte Gent-Muide

4. Dampoortstation en omgeving

Wat:

Herinrichting van het Dampoortstation als een multimodale knoop met aandacht voor de integratie van de geplande tramlijnen en optimale bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers. De braakliggende terreinen worden ontwikkeld met woningen en kantoren.

Stand van zaken:

Het idee is hier te starten met de aanpak "op het veld" van dit project rond 2020.

De resultaten van een eerdere studie van een tiental jaar terug, zijn niet haalbaar gebleken. Een paar jaar terug is er dan een nieuwe studie opgestart die een verkennend ruimtelijk onderzoek verrichtte naar de mogelijke inrichting van deze knoop. Uiteindelijk werden een tunnel voor autoverkeer (van Koopvaardijlaan naar Kasteellaan) alsook een gelijkgrondse oplossing als meest haalbare opties naar voor geschoven. De stad Gent, NMBS en De Lijn kiezen voor de tunnelvariant, AWV wil een gelijkgrondse oplossing niet afschrijven.

Er worden momenteel voorbereidingen gemaakt om de plan MER-procedure op te starten. Volgende varianten zouden in principe worden bekeken:

- Gelijkgronds kruispunt-scenario:
- Tunnelscenario (dit scenario geniet de voorkeur vanuit de Stad Gent en de meeste externe partners)
- Brugscenario

Aandachtspunten qua mobiliteit:

- Verder meewerken aan de concretisering van de concepten inzake duurzame mobiliteit voor deze knoop
- De invoering van tussentijdse maatregelen (bv. na realisatie van de Verapazbrug) voor dit knooppunt mee opvolgen.

5. R4/N70 0ostakker

Wat:

Dit valt uiteen in de site Oostakker-Noord, nodig voor de uitbreiding van Volvo Trucks en andere bedrijven en anderzijds Oostakker-Zuid.

Oostakker Noord bevindt zich tussen Antwerpsesteenweg en de site van Volvo. Het gaat om ongeveer 6 ha uitgeefbaar regionaal bedrijventerrein voor distributie, logistiek en productie en ongeveer 12 ha uitgeefbaar regionaal bedrijventerrein voor uitbreiding van Volvo Trucks.

Oostakker-Zuid is gelegen ten zuiden van de N70 en ten oosten van de R4 – aan de grens met Lochristi. Hier zou op termijn (2030) ongeveer 23.000 m² kunnen vrijkomen voor bedrijvigheid. Vanuit de stad wordt gevraagd de kluifrotonde weer in overweging te nemen. Dit zou ook impliceren dat de activiteiten op Oostakker-Zuid moeten worden herbekeken.

Stand van zaken:

Er zijn nog discussies over de optimale ontsluiting van Oostakker-Noord. Wel is het zo dat het knooppunt Schansakker met de R4 al half afgewerkt is; de voltooiing is gepland voor volgend jaar.

Voor Oostakker-Zuid is er momenteel weinig zicht op een concrete realisatie. AWV plant wel een ingreep in de onmiddellijke buurt (aansluiting R4-N70) in het kader van het zwartepuntenprogramma.

Aandachtspunten qua mobiliteit:

- Afspraken met Volvo en andere bedrijven over maximaal gebruik van knooppunt Schansakker
- Verder onderzoek over de optimale ontsluiting van Volvo en Oostakker Noord en gevolgen nagaan van gemaakte keuzes.

- Opvolgen van de werken in het kader van het zwartepuntenprogramma en erover waken dat dit niet interfereert met de projectontwikkeling op Oostakker Zuid.
- Mobiliteitsmanagement opnemen bij de verdere ontwikkeling van de site.

6. Wiedauwkaai/Wondelgemse meersen

Wat:

Dit projectgebied bevindt zich op het terrein tussen de Kapiteinstraat, de Wiedauwkaai en de spoorlijn 55/58 Gent-Eeklo. Er wordt een nieuwe KMO zone ontwikkeld met een uitgeefbare oppervlakte van 14ha.

Het bedrijventerrein bestaat uit drie delen:
- een KMO-zone met een bruto vloeroppervlakte van 131 130 m².
- Het logistieke bedrijventerrein heeft een bruto-vloeroppervlakte van 13 950 m².
- Het productiegerichte bedrijventerrein heeft een bruto-vloeroppervlakte van 41 850 m².

De dienstenzone omvat:
- Het inmiddels gerealiseerde forensisch psychiatrisch centrum (FPC).
- De geplande stelplaats van De Lijn op de Wondelgemse Meersen.

Stand van zaken:
- Het FPC is reeds aanwezig. De stelplaats van De Lijn is in voorbereiding en zal de volgende jaren gebouwd worden; een concrete timing is er nog niet.

Aandachtspunten qua mobiliteit:
- De afgesproken ontsluitingsstructuur moet worden aangelegd
- De openbaar vervoerbediening kan nog verbeterd worden
- Mobiliteitsmanagement opnemen bij de verdere ontwikkeling van de site.

7. Technologiepark

Wat:

Verdere ontwikkeling van de site Ardoyen in Zwijnaarde met vooral kennisbedrijvigheid en uitbreiding van de onderwijsactiviteiten. Het gaat om een behoorlijke verdichting van het bestaand terrein. Voor de lange termijn is een RUP in opmaak en kan er tot 200.000 m2 kennisbedrijvigheid bijkomen.

Stand van zaken:

Er was een MER opgemaakt. Wegens procedurele redenen moet het proces voor de MER worden overgedaan. In de hernieuwde MER zal er veel aandacht gaan naar de restcapaciteit van de voorgestelde ontsluitingen. Vanuit die restcapaciteit zal worden bepaald hoeveel extra parkeerplaatsen op de site mogelijk zijn. Op die manier wordt er gewerkt aan een modal shift.

De Universiteit Gent heeft ook een studie laten uitvoeren over het parkeren op de site, waarbij de mogelijke opbrengsten van het betalend parkeren zouden dienen om collectief vervoer te laten betalen. Ondertussen rijdt Max Mobiel een shuttledienst tussen de site en het station.

De huidige ontsluiting van deze site verloopt bijzonder moeilijk. Er zijn problemen met de bereikbaarheid van deze site waardoor het ontwikkelingspotentieel in het gedrang komt.

Het is duidelijk dat ook hier een grotere rol moet worden opgenomen door het collectief vervoer.

Aandachtspunten qua mobiliteit:

- Nagaan welke vormen van vernieuwende collectief vervoer mogelijk zijn voor deze site (dit kan worden opgenomen in het kader van het Mobiliteitsplan voor de zuidelijke mozaïek)
- Duidelijke afspraken inzake mobiliteitsmanagement voor de site, met speciale aandacht voor het parkeren (aantallen, regimes, toewijzing,…).
- Er moet verder gewerkt worden aan een duurzaam mobiliteitsprofiel voor de verdere ontwikkeling van deze zone.
- De ontsluitingsstructuren voor de site moeten verder gedefineerd en gepland worden door AWV, waarbij een vlottere aantakking op het hogere wegennet mogelijk gemaakt wordt.
-

8. Eiland Zwijnaarde:

Wat:

De volledige ontwikkeling van het Eiland Zwijnaarde met een noordelijk deel voor logistiek en watergebonden bedrijvigheid en een ander deel voor kennisbedrijvigheid. Het ambitieniveau ligt hier hoog; op lange termijn wil men gaan tot 175.000 m2 vloeroppervlakte voor kennisbedrijvigheid en rond de 125.000 m2 watergebonden bedrijvigheid en/of logistiek inclusief de bestaande bedrijven.

Stand van zaken:

De aansluiting met de doorgetrokken R4 Zuid is gerealiseerd. Op het terrein zelfs is er reeds een éénstrooksrotonde voorzien voor verdere ontsluiting van het terrein. Ook fietsverbindingen naar de site zijn aanwezig.

Momenteel loopt er ook een MOBER voor het gebied. Gebleken is dat bij een "normale" benadering van de modal split, de net gebouwde ontsluiting de potentiële instroom niet aankan. Daarom is het voorstel om via het beperken van het parkeerareaal tot een 2.000-tal plaatsen, de auto-instroom naar het gebied te beperken.

Aandachtspunten qua mobiliteit:

- Opvolgen van de benadering waarbij wordt uitgegaan van de restcapaciteit en de beperking van het aantal parkeerplaatsen op de site.

- Nagaan welke vormen van vernieuwende initiatieven inzake collectief vervoer er mogelijk zijn voor deze site (dit kan worden opgenomen in het kader van het Mobiliteitsplan voor de zuidelijke mozaïek)
- Uitwerken van een gefaseerd bereikbaarheidsplan voor deze site
- Duidelijke afspraken inzake mobiliteitsmanagement voor de site, met speciale aandacht voor het parkeren (aantallen, regimes, toewijzing,…).

9. Ghelamco + Groothandelsmarkt (Gent Zuid 1)

Stand van zaken

Een aantal ontwikkelingen zijn reeds gerealiseerd, o.a. uiteraard het voetbalstadion, detailhandel en een aantal kantoren. De site kan echter nog verder ontwikkelen. In totaal kan tot 77.000 m2 worden ontwikkeld.

De Lijn en AA Gent doen extra inspanningen inzake collectief vervoer gedurende voetbalmatchen. Ook extra fietsenstallingen worden dan geplaatst.

Buiten de matchen is de huidige bediening met het openbaar vervoer zeker voor verbetering vatbaar. Max Mobiel rijdt al een shuttledienst naar een kantoorgebouw.

- Totaal 77.000m²

Aandachtspunten qua mobiliteit

- Nauwkeurige opvolging van de mobiliteitssituatie ter plaatse, zeker ter gelegenheid van voetbalwedstrijden.
- De ontsluiting met collectief vervoer moet veel beter. Dit kan gekaderd worden in een globale visie op openbaar en collectief vervoer in de zuidelijke mozaïek.
- Het is de wens van de stad om de doortrekking van de tram UZ tot deze site grondig te onderzoeken.
- Verbetering van de fietsverbindingen naar de site (Hamerlandtragel).
-

5.2.3 Samenhang in grote clusters

Bij ruimtelijke ontwikkelingen in clusters is het noodzakelijk om het geheel van de mobiliteitseffecten te bekijken. De impact van aparte ontwikkelingen kan haalbaar zijn; terwijl de optelsom van de mobiliteitseffecten de draagkracht van een gebied kan overstijgen.

Dit is bijvoorbeeld van belang voor de ontwikkelingen in het zuiden van Gent. Verschillende ontwikkelingen, gaande van The Loop, Gent-Sint-Pieters, over verschillende projecten in Zwijnaarde (vb. Technologiepark Ardoyen, Eiland Zwijnaarde,…), de Arteveldesite – en eigenlijk tot en met Access in Merelbeke, zijn telkens als aparte ontwikkeling behandeld en apart getoetst op hun mobiliteitseffecten. In combinatie met de deelgemeenten Sint-Denijs-Westrem en Zwijnaarde en de buurgemeente Merelbeke groeien deze ontwikkelingen samen uit tot één groot, gemengd stadsdeel, met bijzondere problemen, kansen en uitdagingen. Deze strategische mobiliteitsvisie pleit er daarom voor om die band, een nieuw deel binnen een polycentrische stad, ook als geheel te bekijken. Dit overstijgt in die zin eigenlijk meteen de term "strategische projecten".

Binnen deze strategische mobiliteitsvisie wordt daarom voorgesteld om een ruimer "Mobiliteitsplan zuidelijke mozaïek" op te maken voor dit hele gebied. Dit mobiliteitsplan moet de gezamenlijke impact nagaan van de ontwikkelingen in dit gebied, maar moet ook zeer uitdrukkelijk multimodaal opgevat zijn. Er moet m.a.w. ook en zelfs in eerste instantie aandacht zijn voor voetgangers- en fietsvoorzieningen en collectief vervoer in dit gebied. Binnen de categorisering van de wegen, en de filosofie rond de gewenste toekomstige fiets- en openbaar vervoerstructuur wordt nader op deze filosofie ingegaan.

Het is ook belangrijk dat in een dergelijke studie visies worden ontwikkeld over de manier waarop de beschikbare, maar toch steeds hoe dan ook beperkte capaciteit op de ontsluitingsstructuren wordt verdeeld. Zaken als een beperking van het toegelaten aantal parkeerplaatsen op de te ontwikkelen sites of vormen van toeritdosering, kunnen in deze studie worden meegenomen. Ook moet er meer aandacht gaan naar het mobiliteitsmanagement in het kader van nieuwe ontwikkelingen (zie ook werkdomein C1). Een dergelijke aanpak qua mobiliteitsmanagement moet niet enkel resulteren in vrijblijvende sensibilisatie inzake duurzame mobiliteit, maar er moeten ook duidelijke engagementen worden onderschreven, liefst in de vorm van afdwingbare overeenkomsten.

Een gelijkaardige redenering kunnen we maken voor de noordoostelijke schil rond de binnenstad, met ontwikkelingen gaande van de Dampoort tot en met Filature Du Rabot/Tondelier enerzijds en Wondelgemse Meersen anderzijds.

5.3 Wegencategorisering

5.3.1 Situatieschets

Gent heeft de uitgesproken ambitie om in te zetten op duurzame mobiliteit en zo te bouwen aan een leefbare stad. Die visie evolueert continu en heeft ook nieuwe inzichten opgeleverd over de ontsluiting van de binnenstad. De huidige ontsluitingsstructuur komt voort uit het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad van 1997. Anno 2014 is die structuur gedeeltelijk achterhaald.

Het Mobiliteitsplan 2003 week voor de categorisering van de wegen nog beperkt af van de traditionele naamgeving en typering, zoals die is vastgelegd op Vlaams niveau. In het kader van deze visietekst is deze typering gescreend op anomalieën en verschilpunten met de hogere plankaders.

5.3.2 Hoofd- en primaire wegen

De Vlaamse hoofdstructuur wordt gecategoriseerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) en bestaat uit hoofdwegen, primaire wegen categorie I en primaire wegen categorie II.

Categorie	*Hoofdfunctie*	*Aanvullende functie*	*Inrichting*
Hoofdweg	Verbinden op internationaal niveau	Verbinden op Vlaams niveau	Autosnelweg naar Europese normen
Primaire weg type I	Verbinden op Vlaams niveau	Verzamelen op Vlaams niveau	Autosnelweg/stedelijke autosnelweg Autoweg (2*2 of 2*1) Weg (2*2 of 2*1) met gescheiden verkeersafwikkeling
Primaire weg type II	Verzamelen op Vlaams niveau	Verbinden op Vlaams niveau	Autoweg (2*2 of 2*1) Weg (2*2 of 2*1) met gescheiden verkeersafwikkeling

Tabel 4: Hoofd- en aanvullende functies van de Vlaamse hoofdstructuur (RSV)

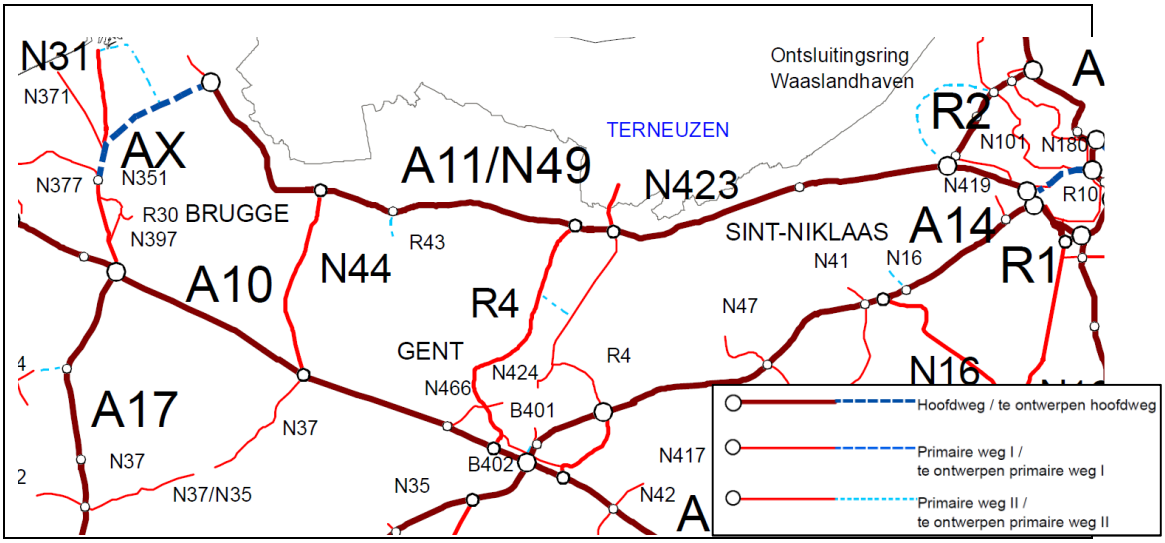
De hoofdwegen zijn de wegen met de hoogste categorisering en verzorgen onder meer de relaties tussen de belangrijkste steden. Deze wegen zorgen hierdoor ook voor een onderverdeling van Vlaanderen in een aantal mazen.

Binnen deze mazen wordt het wegennet benaderd vanuit een boomstructuur waarbij lager gecategoriseerde wegen leiden naar hoger gecategoriseerde wegen. Gezien de omvang van de meeste mazen worden er maasverkleiningen voorzien door de selectie van primaire wegen type I.

In de omgeving van Gent zijn in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen drie hoofdwegen geselecteerd die samen de maas Brugge – Antwerpen – Gent vormen :

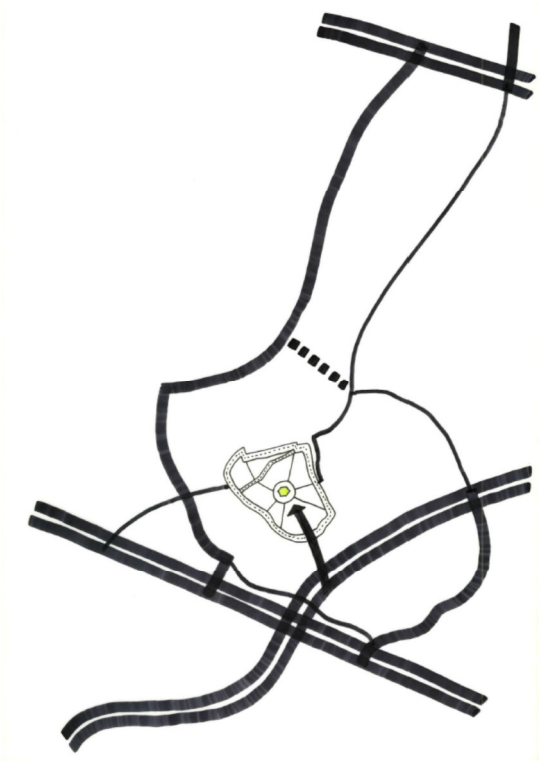
1. A11 (AX + E34): Brugge - Antwerpen
2. A10 (E40): Oostende - Brugge – Gent - Brussel
3. A14 (E17): Lille/Kortrijk – Gent - Antwerpen

De volgende figuren geven weer hoe de wegencategorisering in de regio Gent is opgemaakt in het RSV en het PRS.



Figuur 10: De Vlaamse hoofdstructuur binnen de maas Brugge – Antwerpen - Gent[16]

[16] Merk op dat in deze figuur uit het RSV nog verkeerdelijk de Rodenhuizetunnel staat ingetekend in plaats van de Sifferverbinding.



Figuur 11: Schematische weergave van de Vlaamse hoofdstructuur in de regio Gent (huidige situatie)

5.3.3 Secundaire wegennet

Het secundaire wegennet wordt geselecteerd in het provinciale ruimtelijke structuurplan. Daarbij wordt uitgegaan van drie types secundaire wegen:

1. Secundaire weg type I: de hoofdfunctie van deze wegen is het verbinden op bovenlokaal niveau op basis van mobiliteitsgenererende activiteiten op provinciaal niveau. Indien de weg een maas verkleint, moeten filters of weerstanden worden ingebouwd zodat kortsluiting tussen twee hoofd- of primaire wegen, waardoor de weg als primaire as gaat functioneren, vermeden wordt;
2. Secundaire weg type II: de hoofdfunctie van deze wegen is het verzamelen op bovenlokaal niveau. Dit type heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. Het toegang geven neemt hier een belangrijkere plaats in dan in de categorie secundair I
3. Secundaire weg type III: de hoofdfunctie van deze wegen is het verbinden en/of verzamelen op (boven)lokaal niveau. De toeganggevende functie is echter dermate bepalend dat de verkeersfunctie van de weg niet gerealiseerd kan worden zonder de leefbaarheid van de omgeving in het gedrang te brengen. De weg zal als drager van belangrijke fiets- en openbaar-vervoerverbindingen, zowel lokaal als bovenlokaal, uitgebouwd worden.

In de stadsregio Gent zijn enkel secundaire wegen type II en III geselecteerd. De secundaire wegen binnen de stad Gent zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Secundaire weg type II		Secundaire weg type III	
Weg	**Wegvak**	**Weg**	**Wegvak**
N456	Brielken (Evergem) - N424 (Vliegtuiglaan)	N70	R40 – Bosdreef (Lochristi)
N458	N456 (Zeeschipstraat) - R40	N9	R40 – N465 (Melle)
Guldensporenlaan	N444 - B403	N444	Poelstraat (Merelbeke) – R4
N444	N415 (Gavere) – Poelstraat (Merelbeke)	N60	N469-R40 (Heuvelpoort)
N60	E17 (De Pinte) – N469 (Zwijnaarde)	N43	N60 (De Sterre) – Golflaan (Sint-Martens Latem)
N9	R40 – Oostveldstraat (Eeklo)	R40	Gentse stadsring, inclusief het te ontwerpen deel over het Handelsdok

Tabel 5: Provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen: selectie secundaire wegen in de stadsregio Gent

Stedelijke ringboulevard R40

Binnen de stadsregio Gent vrijwaart de stadsring R40 de zone binnen deze ringweg van (semi-) doorgaand verkeer. Een neveneffect is dat deze as een zekere barrièrewerking veroorzaakt tussen de zone binnen en de zone buiten de R40.

Visie: De stadsring moet als een 'stedelijke ringboulevard' zodanig functioneren dat de verkeersfunctie en de verblijfsfunctie kwalitatief kunnen worden gecombineerd. Het structurerend belang van deze as en de sterke samenhang met de overige onderdelen van het wegennetwerk (vb. het verder autoluw maken van de binnenstad) is bijkomend studiewerk noodzakelijk. Het hoofdstuk "Visievorming bereikbare binnenstad" geeft daarvoor al een gerichte aanzet.

De concrete uitwerking en ruimtelijke-verkeerskundige vertaalslag van een 'stedelijke ringboulevard' moet gebeuren in een apart streefbeeld voor heel de R40 (zie ook later bij verkeersnetwerken). Daarbij moet een coherente integrale visie groeien met onder meer een antwoord op de volgende vragen:

- Hoe kan het doorgaand verkeer maximaal naar de R4 worden afgeleid?
- Hoe kan de verkeersafwikkeling in de zone binnen de R40 het wenselijk functioneren van de R40 ondersteunen?
- Hoe worden de verkeersfunctie en de verblijfsfunctie op elkaar afgestemd?
- Hoe kan de barrièrewerking van de R40 verkleind worden?
- Hoe kan de verkeersveiligheid worden verbeterd?
- Hoe kan de grote stedenbouwkundige diversiteit langs de R40 worden vertaald naar de verschillende wegsegmenten van deze as?

- Hoe moet op lange termijn het systeem van steenwegen en ringwegen binnen het R4-gebied worden geordend en geschakeld ?

5.3.4 Lokale wegen

In het mobiliteitsplan 2003 werd een specifieke benaming gegeven aan de verschillende types lokale wegen:

- Lokale verbindingsweg: Een weg, dikwijls gelegen in de buitengebieden, met een sterk lokaal verbindende wegfunctie tussen twee kernen of deelgemeenten.
- Stedelijke hoofdstraat: Een weg met eveneens een verzamelende functie voor het stedelijk verkeer maar waarop het verblijfskarakter op de weg primeert boven de verkeersfunctie.
- Interne ontsluitingswegen: Aanvullend op de hoofdstructuur worden een aantal wegen aangeduid die slechts een beperkte verbindende functie hebben binnen het grootstedelijk gebied maar wel een hoge verzamelende functie hebben om het verkeer in de verschillende stadsdelen naar de hogere ordewegen te leiden. In het centrumgebied vormt zo de P-route met zijn aansluitingen op de R40 een interne ontsluitingsweg die in de eerste plaats het autoverkeer verzamelt van de parkings of deze parkings ontsluit.
- Lagere orde wegen: Een weg met een zuivere bestemmingsfunctie

5.3.5 Visie buurgemeenten

De stad Gent is een onderdeel van de stadsregio Gent. Binnen deze regio zijn de verschillende gebieden ruimtelijk en functioneel/verkeerskundig sterk met elkaar verbonden. Het is dan ook van belang dat binnen deze regio de verschillende visies zoveel als mogelijk op elkaar worden afgestemd.

Op de figuur hierna zijn, naast de visie op de lokale wegenis van de stad Gent, tevens de lokale wegen type I en de lokale wegen type II van de buurgemeenten opgenomen. De lokale wegen type I met ook een grensoverschrijdend karakter, worden kort besproken. Enkele gemeenten zijn hun mobiliteitsplan aan het verbreden/verdiepen. Voor onderstaande bespreking werd echter vertrokken van het laatste definitief conform verklaarde plan.

In het mobiliteitsplan van **Lochristi** is de as Hijftestaat-Rostijnestraat geselecteerd als een lokale ontsluitingsweg naar Oostakker.

De gemeente **Destelbergen** selecteert de N445/Dendermondsesteenweg als een lokale verbindingsweg met Gent.

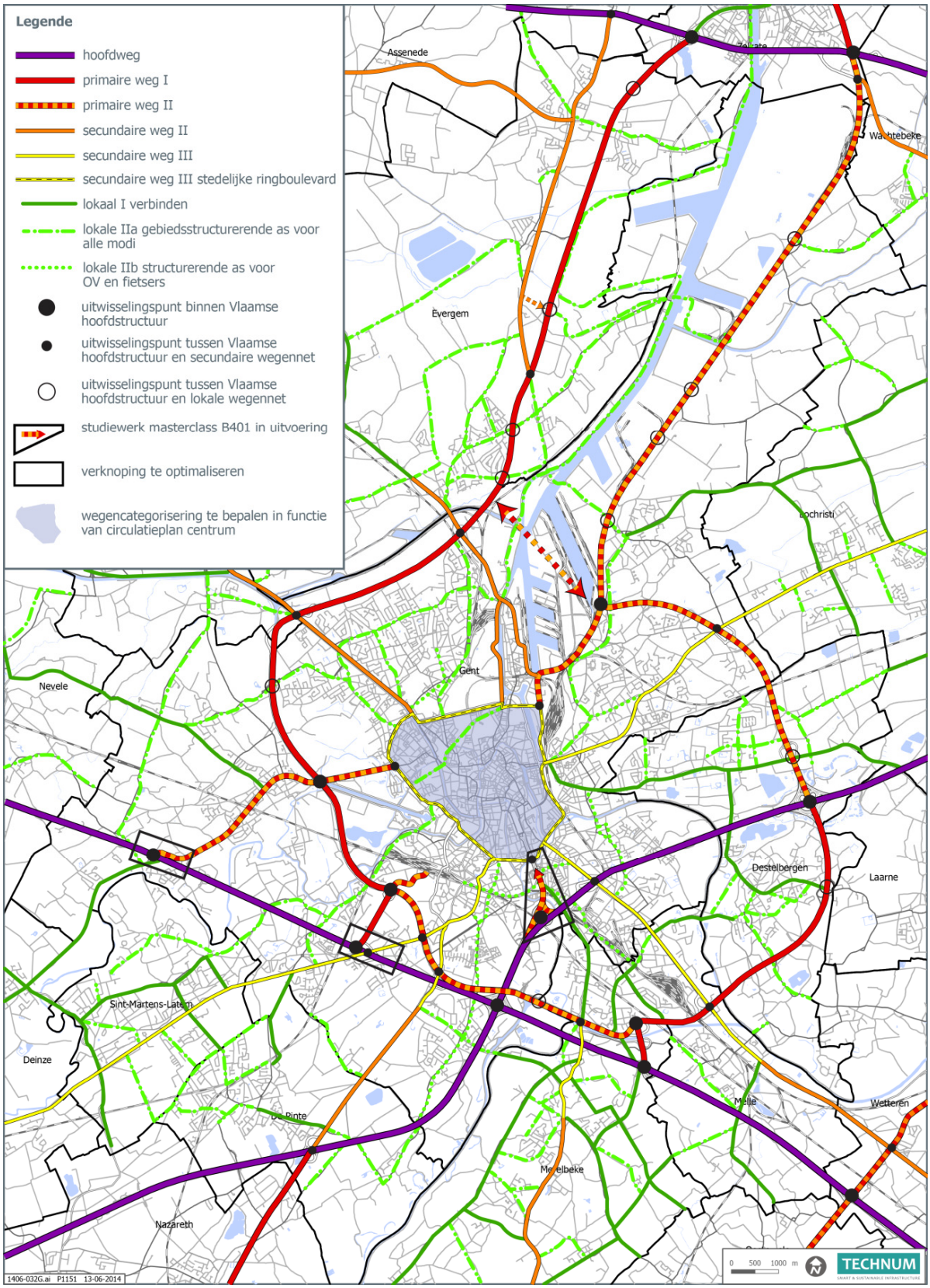
In het mobiliteitsplan van **Merelbeke** is de Hundelgemsesteenweg geselecteerd als een secundaire weg III. Het Mobiliteitsplan Gent categoriseert die als lokale verbindingsweg met Gent. De Zwijnaardseseenweg is geselecteerd als de lokale verbindingsweg met Zwijnaarde.

Sint-Matens-Latem selecteert de as Latemstraat-Moortelputstraat als een lokale verbindingsweg met Sint-Denijs-Westrem.

Deinze selecteert de Leernsesteenweg als een lokale verbindingsweg met Drongen/Gent.

Nevele selecteert de N461 (Alsemweg) als een lokale verbindingsweg met Drongen/Gent.

De selectie van de lokale wegen door de overige buurgemeenten heeft een beperkte impact op de stad Gent en wordt daarom niet dieper in detail besproken.



Figuur 12: Mobiliteitsplan Gent: visie wegencategorisering (korte termijn)

5.3.6 Visie Vlaams hoofdwegennet

Dit mobiliteitsplan Gent volgt in grote lijnen de bestaande Vlaamse hoofdstructuur. Maar een aantal aanpassingen zijn wel noodzakelijk.

5.3.6.1 Link rechteroever-linkeroever kanaalzone + Muide-Meulestede

Om de verkeersleefbaarheid in de wijken ten noorden van het centrum te verbeteren en om de ontsluiting van de haven van Gent te optimaliseren is er aan de zuidzijde van de haven een verbinding nodig op grootstedelijk niveau tussen de R4-west en de R4-oost: de zogenaamde Sifferverbinding. De aard en omvang van deze verbinding verhindert de realisatie op zeer korte termijn. Maar door het grote belang van deze verbinding voor het vervolmaken van de grootstedelijke ringstructuur en de ontsluiting van het zuidelijke havengebied is het essentieel om op zeer korte termijn een beslissing te nemen over de aanleg van deze verbinding zodat de realisatie hiervan op korte termijn kan gebeuren. Zonder die toekomstige verbinding blijven de verkeersstromen tussen de westelijke oever en de oostelijke oever via het onderliggende wegennet verlopen: de as Zeeschipstraat – New-Orleansstraat – Port Arthurlaan – Vliegtuiglaan – J. F. Kennedylaan. Tussen de R4 en de Afrikalaan is deze as geselecteerd als secundaire weg II. De Vliegtuiglaan en de J. F. Kennedylaan zijn geselecteerd als primaire weg II. Door deze selectie is tot op zekere hoogte een verbindende functie tussen beide oevers mogelijk. De facto functioneert die als een tijdelijke zuidelijke havenring. Het is dan ook wenselijke om het wegbeeld af te stemmen op die verkeersfunctie.

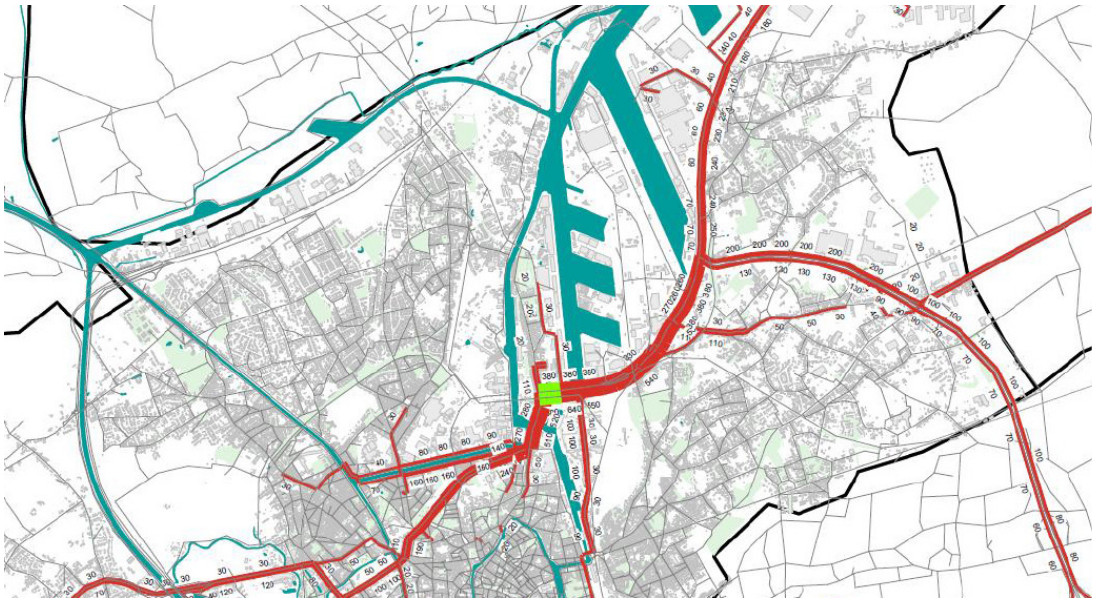
Visie: De Stad Gent wenst dat op korte termijn de sifferverbinding wordt gerealiseerd. Deze verbinding is noodzakelijk voor de leefbaarheid van de stad, de ontwikkeling van de haven en in het bijzonder voor de leefbaarheid van de wijk Muide-Meulestede

Visie: De Stad Gent wenst op zeer korte termijn een nieuw ontsluitingsconcept voor de volledige zone Muide-Meulestede. Daarbij moet het doorgaande (zwaar) verkeer losgekoppeld worden van het lokale en zacht verkeer. Dit zal de verkeersveiligheid en –leefbaarheid in de wijk gevoelig verhogen.

Dit ontsluitingsconcept moet ook vertaald worden naar de verschillende knooppunten langs deze as. Wanneer er een duidelijk hiërarchisch verschil is tussen de verschillende takken op een kruispunt moet dit ook blijken uit de **kruispuntconfiguratie**. Dit kan betekenen dat de wegen van lagere orde niet meer zullen aansluiten op een aantal kruispunten. Dit geldt mogelijks voor de rotonde Pauwstraat – Port Arthurlaan en de in het streefbeeld (voorlopige zuidelijke havenring) voorziene rond punt Port Arthurlaan – New Orleansstraat.

Met het oog op een vlotte verkeersafwikkeling op het kruispunt Zeeschipstraat - Wondelgemkaai, is een aanpassing van de verbinding op de **Meulestedebrug** nodig. In juli 2014 werd beslist dat er twee bruggen naast elkaar komen met twee rijstroken per richting. Met die optimalisaties moet de as Zeeschipstraat – New-Orleansstraat – Vliegtuiglaan als een tijdelijke zuidelijke havenring kunnen functioneren, en in afwachting van de noodzakelijke verbinding tussen de linker- en rechteroever.

Het verkeersmodel Gent onderzocht het doorgaand verkeer in de wijk Muide-Meulestede in 2014. Daaruit is duidelijk gebleken dat de wegenis in deze wijk niet de lokale rol vervult zoals toegekend in de wegencategorisering.



Figuur 3. Stadsmodel Gent: doorgaand verkeer Muide-Meulestede: selected link analyse thv Pauwstraat

Een cruciale stap om die verkeersstromen te verleggen is de bouw van de Verapazbrug over het Handelsdok. De toekomstige brug zal de Muidelaan verbinden met de Afrikalaan en vormt een noodzakelijke schakel voor het verleggen van de R40 en is aldus het sluitstuk van een nieuwe verbinding tussen de R40 en de R4. Na realisatie van de Verapazbrug in 2017 zijn flankerende circulatiemaatregelen nodig om het woonweefsel ten westen van het Handelsdok te vrijwaren van doorgaand verkeer.

5.3.6.2 Vlaamse hoofdstructuur in de zuidelijke rand

Dankzij de voltooiing van de R4-zuid in 2014 kan de wegenis aan de zuidrand van Gent optimaler worden ingezet om de verschillende types van verkeersstromen van elkaar te scheiden. Hierbij krijgt de R4-zuid meerdere functies:

- Lokale verkeersstromen bundelen om naar het hoofdwegennet te leiden
- Verkeersstromen van het hoofdwegennet verdelen over het lokale wegennet
- Meerdere randstedelijke gebieden verbinden, zodat het onderliggende wegennet wordt gevrijwaard

In het RSV, en hierbij aansluitend in het provinciale structuurplan, is de B402 (A. Pégoudlaan) geselecteerd als dé verbinding tussen de E40 en de R4-west als primaire weg I. Daarnaast is de B402 cruciaal voor de ontsluiting van de site The Loop (met ondere andere Flanders Expo, IKEA, …) en het station Gent-Sint-Pieters (station + ontwikkelingen).

Een deel van de N466 is geslecteerd als primaire weg II. Momenteel staat de leefbaarheid van Drongen zwaar onder druk door de regionale verbindende functie die de N466 ondanks zijn lagere categorie ten aanzien van de B402 opneemt. Omwille van de

doorstromingsproblematiek van het knooppunt A. Pégoudlaan – E40 – N43 en de verdere ontwikkeling van de site The Loop, dreigt de druk van deze verbindende functie steeds groter worden, en een grotere hypotheek leggen op de leefbaarheid van Drongen.

Visie: het Vlaamse gewest en de Stad Gent werken gezamenlijk een coherente aanpak uit over de wegencategorisering in deze zuidelijke rand van Gent. Hierbij zijn zowel de ontsluiting van the Loop als de leefbaarheid van Drongen cruciale onderzoeksvragen die verder uitgeklaard moeten worden en bepalend zullen zijn voor de uiteindelijk gekozen oplossing.

Een van de probleempunten momenteel is de dubbele functie die de B402 invult. Het is duidelijk dat deze twee functies impact hebben op mekaar, en de afwikkingscapaciteit van de knooppunten beïnvloeden. De Stad Gent wil dat grondig studiewerk en onderzoeken van verschillende oplossingen, ook ongelijkgrondse, wordt verricht, waarbij de meest optimale oplossing naar voor wordt geschoven als gewenste oplossing.

Visie: uitwisselpunten met het onderliggende wegennet schrappen. Dit is mogelijk omdat de voltooide R4-zuid het lokale verkeer kan bundelen en verdelen en omdat er meerdere uitwisselpunten zijn tussen de R4(-zuid) en het hoofdwegennet. Het aantal uitwisselpunten op de E40 kan zo worden beperkt.

Gescheiden verkeersstromen en minder uitwisselingspunten op het hoofdwegennet komen zowel de verkeersdoorstroming als de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet ten goede.

Deze visie geldt zeker voor het complex Sint-Denijs-Westrem. In de huidige situatie is er een uitwisseling tussen het hoofdwegennet, het primaire wegennet (A. Pégoudlaan) en het lagere wegennet (N43/Kortrijksesteenweg). Het resultaat is een weinig overzichtelijk complex met korte weefzones, met een problematische verkeersafwikkeling door de vele weefbewegingen. De verdere ontwikkeling van de site The Loop dreigt het dit alles nog veel zwaarder te belasten. Een optimalisatie van dit verkeersknooppunt dringt zich op.

Visie: Het complex N43-E40 Sint-Denijs-Westrem moet geoptimaliseerd worden volgens de principes van de gewenste categorisering**.**

5.3.6.3 B401

De B401 (de zogenaamde fly-over) leidt het gemotoriseerde verkeer rechtstreeks van de autosnelweg E17 tot in het centrum van Gent. De dominante infrastructuurbundel uit de jaren ’70 legt een zware claim op de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van Ledeberg, de Bellevuewijk en het Zuidpark. Hij veroorzaakt ook een onevenwichtige verkeersdruk in het zuidwestelijke gedeelte van de binnenstad. De B401 getuigt van een achterhaalde visie dat auto’s snel tot in het stadscentrum moeten kunnen rijden. Dit is in strijd met de huidige inzichten over doorgaande verkeersstromen, de selectieve bereikbaarheid van het stadscentrum en de verkeersimpact op leefbaarheid en milieu.

Door de schaalgrootte en dominantie van de infrastructuur overstijgt een toekomstvisie voor de B401 het louter kanaliseren en omleiden van verkeersstromen. Dit vraagt een geïntegreerde benadering op het niveau van nieuwe stadsontwikkeling, met daarin een grootschalig vernieuwend mobiliteitsconcept. Vanuit de wegencategorisering moeten hiervoor de randvoorwaarden worden vastgelegd.

Het mobiliteitsplan van 2003 stelde al dat de primaire verbindingsfunctie van de B401 slechts tot aan de R40 meer mag lopen. Maar dit is infrastructureel vooralsnog niet vertaald op niveau van het kruispunt met de R40 (Sint Lievenspoort) of met het tracé langs het Zuidpark, binnen de R40. Onderzoek in kader van de circulatie binnenstad (zie hoofdstuk 6.5. Netwerken – gemotoriseerd verkeer) toont aan dat de B401 autoverkeer tot diep in het stedelijke weefsel injecteert, om daar in alle richtingen uit te waaieren. Hetzelfde onderzoek toont een ander patroon voor de staduitwaartse beweging. De B401 faciliteert immers een snelle evacuatie van het autoverkeer in het zuidelijke deel van de binnenstad en de zuidelijke centrumparkings.

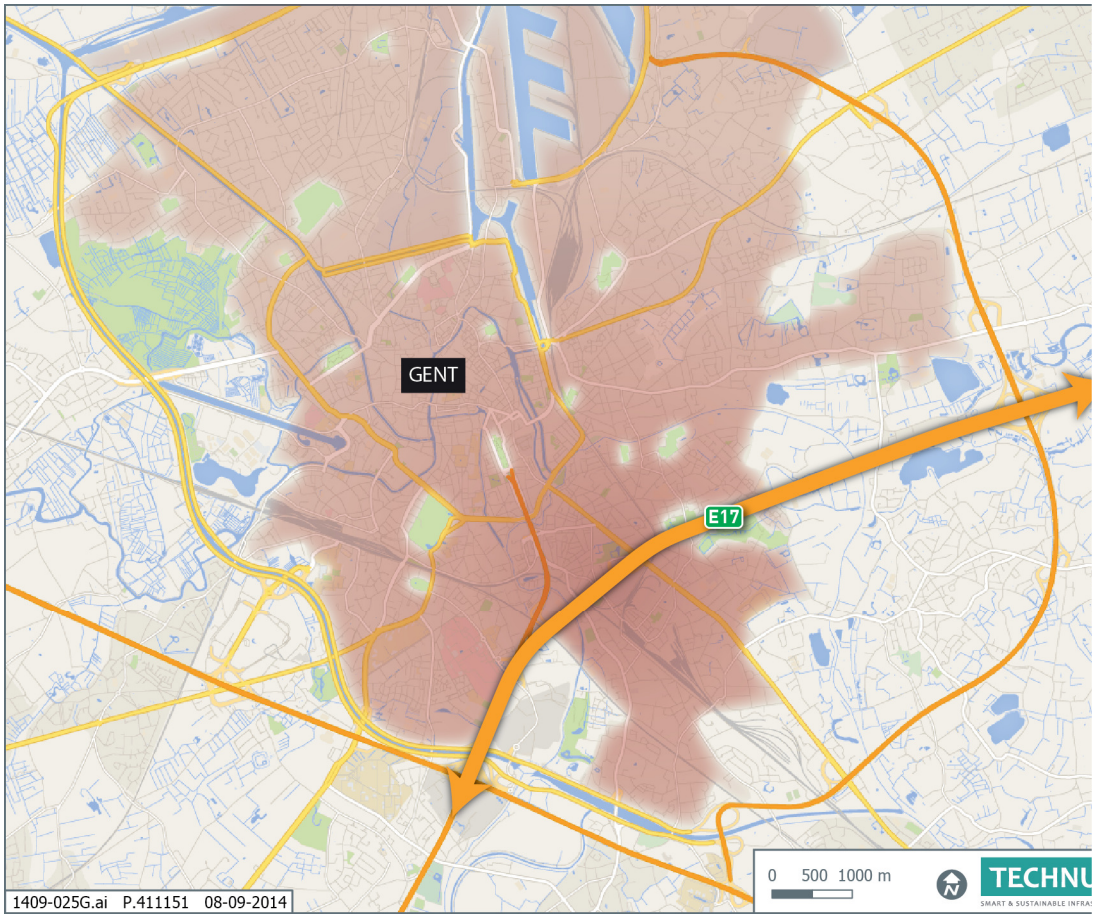
De bestaande strategische visie stelt dat de betekenis van de B401 binnen de Gentse wegenhiërarchie van het zelfde niveau dient te zijn als de andere primaire verbindingen R4 – R40 (Drongensesteenweg en Afrikalaan). Maar binnen het gebied begrensd door R40 mag de primaire structuur van de B401 geenszins nog een vervolg kennen.

De laterale weginfrastructuur langs het Zuidpark mag hoogstens nog ten dienste staan van de toekomstige verkeerscirculatie van de Gentse Binnenstad, de juiste categorie zal bepaald worden bij de verfijning van de verkeersstructuur op niveau van de binnenstad.

Het gedeelte R40 – E17 is het voorwerp van een planproces dat in 2014 is opgestart. De bedoeling is om deze infrastructuur in de toekomst in ieder geval te gaan koppelen aan een grote stedelijke P+R die op zijn beurt gekoppeld is aan een sterke drager van openbaar vervoer.

5.3.6.4 Viaduct van Gentbrugge (E17)

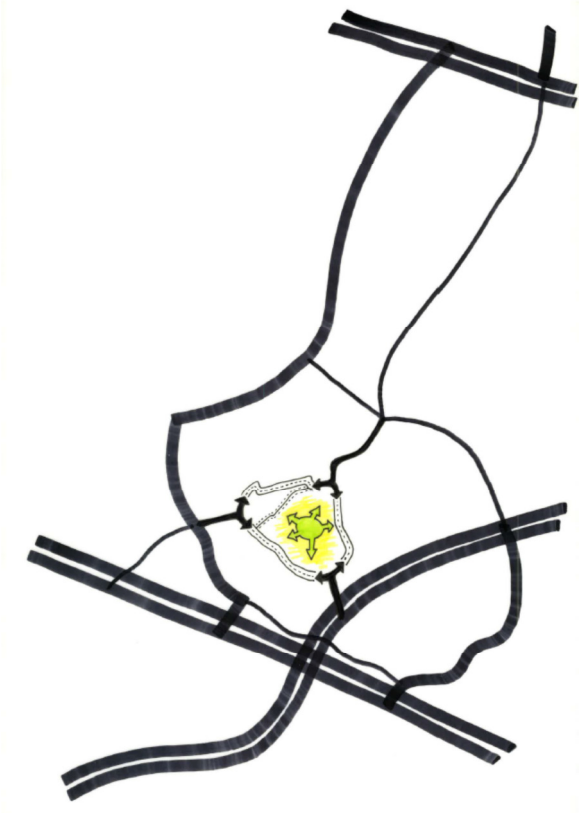
Onderstaande figuur toont het stedelijke weefsel van Gent binnen de R4. Het valt op dat de E17, als onderdeel van het hoofdwegennet, dwars door dit stedelijke weefsel gaat. Dit heeft niet alleen een zeer negatieve impact op het milieu en gezondheid. Ondanks het feit dat bij de aanleg van het viaduct het onderliggende lokale wegennet grotendeels bewaard bleef, is de totale zone onder het viaduct door zijn lage belevingswaarde, lage sociale veiligheid en geluidshinder, een kloof binnen het woonweefsel. Deze autosnelweg houdt een gigantische barrière in stand tussen het stadscentrum en de zuidoostelijke rand, tussen beide kernen van Gentbrugge en tussen de noordelijke en zuidelijke lob van de Gentbrugse Meersen. Net als de B401 geeft het viaduct van Gentbrugge blijk van een achterhaalde visie op een stadsregionale verkeersorganisatie.



Figuur 14: Het stedelijke weefsel binnen de R4 met aanduiding van de ligging van de E17

Visie: Het stadsbestuur aanvaardt niet dat het viaduct van de E17 in Gentbrugge in dezelfde hoedanigheid op dezelfde locatie heropgebouwd wordt, wat niet wil zeggen dat het huidige tracé een probleem vormt. Het viaduct van Gentbrugge zal nog voor 2030 onvermijdelijk aan vervanging toe zijn. Dit biedt de opportuniteit om tegen dan een volwaardig alternatief aan te bieden. De nieuwe link mag in geen geval op dezelfde plaats en op dezelfde manier worden gerealiseerd. Met andere woorden, het oude viaduct kan niet zomaar worden vervangen door eenzelfde concept op deze plaats.

De Stad Gent vraagt aan het Vlaams Gewest om onverwijld een studie op te starten over de toekomstvisie van deze link. Dit in samenwerking met alle betrokken actoren (de stad, de buurgemeenten, andere stakeholders,…)



Figuur 15: MP Gent: visie Vlaamse Hoofdstructuur op (middel)lange termijn

5.3.7 Visie lokaal wegennet

5.3.7.1 Onderscheid stad(regionaal) en wijkniveau

De omvang van de stad Gent maakt het complex om, binnen een globale benadering die eigen is aan dit mobiliteitsplan, wijk per wijk een in detail uitgewerkte verkeerskundige visie naar voor te schuiven.

Dit mobiliteitsplan is een mobiliteitsvisie op **stads(regionaal) niveau**. Verschillende ruimtelijke gehelen krijgen binnen deze visie in een latere fase nieuwe verkeersstructuurschetsen, die nog verder worden verfijnd tot op **wijkniveau**.

Hierbij zullen vanuit verschillende thematische principes (wegencategorisering, parkeren, fiets, ruimtelijke structuur, zone 30-filosofie,…) insteken moeten worden gegeven.

5.3.7.2 Naamgeving, functie en inrichtingsprincipes

De wegencategorisering voorziet voor de lokale wegenis op hoofdlijnen drie types van wegen (lokale verbindingsweg, lokale verzamelweg en woonstraat). De omvang en complexe ruimtelijk-verkeerskundige structuur van de stad Gent maken een verder verfijning noodzakelijk, met een aantal duidelijk onderscheiden wegentypes van wegen.

Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen wegen die op stads(regionaal)niveau van belang zijn en wegen die op termijn in de verkeersstructuurschetsen moeten worden geselecteerd.

- **Stadsregionaal niveau**

Op stadsregionaal niveau wordt een onderscheid gemaakt tussen verschillende types van lokale wegen. Deze wegen worden in voorliggend mobiliteitsplan geselecteerd.

1) Lokale wegen I (lokaal verbinden)

De functie van de lokale wegen I is het verbinden op lokaal niveau. Als aanvullende functie is er het ontsluiten en toegang geven op lokaal niveau.

2) Lokale wegen IIa (gebiedsontsluitend / gebiedsstructurerend)

Een lokale weg II heeft als hoofdfunctie het verzamelen en/of ontsluiten op lokaal niveau. Slechts in tweede instantie is er de verbindende functie.

Op niveau van de stad(sregio) Gent betekent dit dat een lokale weg IIa zorgt voor de ontsluiting van een bepaald stadsdeel (of van meerdere stadsdelen). Aanvullend heeft ze een verbindende functie tussen de verschillende stadsdelen. Door de omvang van de verschillende stadsdelen zorgen beide functies er voor dat lokale wegen IIa een duidelijk structurerende functie hebben op niveau van het stadsdeel en zelfs op stads (regionaal) niveau.

De nadruk bij deze categorie ligt bij het structurerende belang ervan voor de netwerken van alle modi op stadsdeelniveau. Concreet betekent dit dat deze categorie niet exclusief bedoeld is voor gemotoriseerd verkeer, maar dat de geselecteerde wegsegmenten ook stamlijnen van openbaar vervoer kunnen opnemen, waarbij ook de ongehinderde doorstroming van het openbaar vervoer centraal staat en best uitgerust worden met volwaardige fietspaden.

3) Lokale wegen IIb (structurerende as voor openbaar vervoer en fietsers)

Bepaalde assen hebben, door hun ligging in de ruimtelijk-verkeerskundige structuur én omwille van de nabijheid van een hoger gecategoriseerde as die beter geschikt is om de rol voor gemotoriseerd te gaan opnemen, op stad(sregionaal) niveau toch nog een belangrijke functie voor openbaar vervoer en fietsers.

Sowieso behouden ze op wijkniveau een zekere rol voor gemotoriseerd verkeer, maar deze rol mag niet primeren op de andere modi.

Een lokale weg IIb heeft als hoofdfunctie het verbinden en/of verzamelen van openbaar vervoer en fietsers op stad(sregionaal) niveau en als nevenfunctie het verzamelen van gemotoriseerd verkeer op wijkniveau.

Een goed voorbeeld van een lokale weg IIb is de as Zwijnaardsesteenweg – Heerweg-Noord. Ze vormt de logische en directe verbinding tussen Zwijnaarde en het centrum van Gent, en is tegelijk belangrijk voor het openbaar vervoer. Door zijn structurerend karakter zou deze as op stad(sregionaal) niveau een rol kunnen spelen voor het

gemotoriseerde verkeer. Maar het aanwezige dwarsprofiel maakt het zeer problematisch om deze verschillende functies te combineren.

De stad kiest er daarom voor om de functie van deze as voor het gemotoriseerde verkeer te beperken tot een verzamelweg op wijkniveau. Maar voor het openbaar vervoer en het fietsverkeer heeft ze een belangrijke verbindende én verzamelende functie op stadsregionaal niveau. Voor het gemotoriseerde verkeer vervult de hoger gecategoriseerde N60/Oudenaardsesteenweg de verzamelende en verbindende functie op stads (regionaal) niveau.

- **Wijkniveau (verkeersstructuurschetsen)**

Dit mobiliteitsplan beperkt zich tot het vastleggen van de lokale categorisering tot het niveau van lokale wegen type IIb. Een verdere verfijning op wijkniveau zal in een latere fase gebeuren bij het opmaken van verkeersstructuurschetsen voor de deelgebieden. De verkeersstructuurschetsen moeten onderstaande naamgeving gebruiken.

4) Lokale wegen IIc (wijkontsluitend)

Lokale wegen IIc zijn wegen die op het niveau van een wijk het verkeer verzamelen naar hoger gecategoriseerde wegen. Het betreft wegen met nog een zekere verkeersfunctie. Als voorbeeld kan worden verwezen naar de Koningin Fabiolalaan; deze as verzamelt het verkeer van de Rijsenbergbuurt en leidt dit verkeer af naar de as Snepkaai – Gordunakaai.

5) Lokale wegen IId (wijkverzamelend)

Lokale wegen IId sluiten zeer nauw aan bij woonstraten, maar ze zijn net te belangrijk voor het verkeer om een volwaardige inrichting als woonstraat mogelijk te maken. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de Rijsenbergstraat. Ondanks de nabijheid van een aantal grotere assen heeft de Rijsenbergstraat een zekere verkeersfunctie, onder meer door de busverbinding die er door loopt.

6) Lokale wegen III (woonstraten)

Lokale wegen III zijn woonstraten of erftoegangswegen. Ze hebben hoofdzakelijk een verblijfsfunctie of verlenen toegang tot de aanpalende functies.

5.3.7.3 Categorisering

- **Lokale wegenis binnen de R40 (centrumzone)**

De wegencategorisering van dit gebied valt niet los te zien van de verkeerscirculatie. Dit mobiliteitsplan stelt een gewijzigde verkeerscirculatie in het vooruitzicht. Een bijhorende aangepaste wegencategorisering in het centrum is dan wenselijk.

De verkeerskundige complexiteit is er bovendien groter dan in de randstedelijke gebieden. De categorisering van de wegen binnen de R40 is afhankelijk van de keuzes die worden gemaakt binnen het verkeerscirculatieplan. Dit wordt apart besproken samen met de verkeerscirculatie (hoofdstuk visievorming bereikbare binnenstad).

Enkel de N430 (Nieuwewandeling – Begijnhoflaan – Blaisantvest) wordt uitdrukkelijk weerhouden als categorie IIa. Dit bevestigt de visie dat de functie van deze verkeersas moet worden afgebouwde als ontdubbeling van de stadsring R40. Deze as vormde initieel de noordelijke tak van de stadsring, wat het vrij brede dwarsprofiel mee verklaart. Door de opname van de wijken Brugse Poort en Rabot binnen de centrumzone heeft de as haar ringfunctie verloren en heeft ze dus de facto een lagere wegencategorie.

Visie: De downgrading van de as Nieuwewandeling – Begijnhoflaan – Blaisantvest blijft in het mobiliteitsplan overeind, dit houdt in dat de doorgaande en verbindende functie van de as structureel vermindert, maar dat de verkeersas toch een ontsluitende functie behoudt voor een lint van grootstedelijke functies (gerechtsgebouw, ziekenhuis, …). Het doorgaand verkeer wordt door de inrichting, circulatiemaatregelen en aangepaste lichtenaansturing zo veel mogelijk geweerd.

- **Lokale wegen I**

De stad Gent selecteerde onderstaande wegen als (inter)lokale verbindingswegen.

Lokale I	*Verbinding*
Bredestraat – Wittewalle (tussen Gentstraat en gemeentegrens)	Oostakker – Lochristi
N445 / Dendermondsesteenweg (tussen N70 en gemeentegrens)	Gent/Sint-Amandsberg – Destelbergen
Hundelgemsesteenwg (tussen R40 en gemeentegrens)	Gent/Ledeberg en Merelbeke
Gaverlandstraat – Baarledorpstraat (tussen Deinsesteenweg en gemeentegrens)	Drongen/Baarle - Sint-Martens-Leerne / Bachte-Maria-Leerne
Boskeetstraat – Antoon Catriestraat (tussen N466 / Deinsesteenweg en gemeentegrens)	Drongen - Merendree

Tabel 6: Mobiliteitsplan Gent: selectie lokale wegen I

Bovenstaande wegen sluiten allemaal aan op wegen die door de buurgemeenten zijn geselecteerd als lokale verbindingswegen.

Maar er zijn ook twee wegen die buurgemeenten wel selecteerden als lokale weg I, en die toch niet aansluiten op de selectie door de stad Gent:

1) As Wittepaalstraat – Broekkantstraat:

   Deze as is op het grondgebied van Gent geselecteerd als lokale weg type IIa, omdat de lokale verbindende functie via de N43/Kortrijksesteenweg moet verlopen.

2) N469/Tramstraat:

Deze as is op het grondgebied van Gent geselecteerd als lokale weg type IIa, omdat de verzamelende functie richting N60 belangrijker is dan de verbindende functie richting Merelbeke.

Lokale wegen IIa

Onderstaande tabel toont de wegen die zijn geselecteerd als lokale weg IIa plus de stadsdelen waarvoor ze de ontsluiting verzorgen.

Lokale IIa	*Stadsdeel*
N458 – N474 (tussen N456 / Zeeschipstraat en complex van Wippelgem)	Haven Gent, inclusief de kanaaldorpen
N474 (tussen complex van Wippelgem en Kanaalstraat	
Veer (Terdonk-Doornzele) – Moervaartstraat – Moervaartkaai (tussen N474 en R4)	
Sint-Kruis-Winkeldorp – Winkelwarande (tussen R4 en gemeentegrens)	
Veer (Langerbrugge-Oostakker) – Langerbruggestraat (tussen N474 en Bredestraat)	
Antwerpsesteenweg – Grondwetlaan – Hogeweg – Motorstraat- Lourdesstaat – Gentstraat (tussen N70 en Sint-Laurentiuslaan)	
N469 / Tramstraat (tussen N60 en gemeentegrens)	Zuidelijke stadsrand (Sint-denijs-Westrem en Zwijnaarde)
Wittepaalstraat – Broekkantstraat – Steenaardestraat (tussen Beukenlaan en gemeentegrens)	
Sint-Dionysiusstraat – Loofblommestraat – Beukenlaan – Snepkaai – Europabrug – Verenigde Natieslaan – C. Andrieslaan (tussen N43 en R40)	Zuidelijke stadsrand (Sint-denijs-Westrem en Zwijnaarde) en zuidelijke mozaïek
Halewijnstationstraat – Luchterenstraat – Gavergrachtstraat (tussen N466 en gemeentegrens)	Westelijke stadsrand (Drongen)
Beekstraat (tussen A. Catriestraat en Brugsesteenweg)	Westelijke stadsrand (Drongen) en Noordelijke stadsrand (Mariakerke – Wondelgem)
Brugsesteenweg (tussen N9 en R40)	Noordelijke stadsrand (Mariakerke – Wondelgem)
Groenestaakstraat – Botestraat – Kapiteinstraat (tussen N9 en N458)	
Morekstraat – Evergemsesteenweg (tussen R4 en R40)	
Eeklostraat (tussen Groenestaakstraat en N9)	

Tabel 7: Selectie lokale wegen type IIa

- **Lokale wegen IIb**

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de wegen die zijn geselecteerd als lokale weg IIb plus de hogere wegenis waarlangs de gebiedsontsluiting moet verlopen.

Lokale IIb	*Gebiedsontsluiting via*
F.Ferrelaan – Poperingestraat (tussen N9 en Kolemstraat)	F. van Ryhovelaan
N70a / Antwerpsesteenweg (tussen Grondwetlaan en Nieuwelaan)	N70
Braemstraat – Braemkasteelstraat – E. Hielstraat – Gentbruggestraat (tussen N9 / Brusselsesteenweg en N445 / Dendermondsesteenweg)	N9 / Brusselsesteenweg en R40
J. Vervaenestraat – Moscouviaduct – A. de Clercqlaan – Melelstraat (tussen N444 / Hundelgemsestraat en gemeentegrens)	N444 / Hundelgemsesteenweg
Heerweg-Zuid – Heerweg-Noord – Zwijnaardsesteenweg - Galglaan (tussen gemeentegrens en N60 / krijgslaan)	Tramstraat en N60
P. Clementinalaan – Burggravenlaan – G. Crommenlaan – Hoveniersstraat (tussen station Gent-Sint-Pieters en N9 / Brusselsesteenweg	R40

Tabel 8: Selectie lokale wegen type IIb

- **Selectie van Lokale wegen type IIc, IId en III**

Dit zal later worden vastgelegd bij de opmaak van de wijkgebonden verkeers-structuurschetsen.

6. NETWERKEN

6.1 Een toegankelijke stad voor iedereen

In de sneltoets werd het thema toegankelijkheid aangebracht als verbredingsthema. De aanleiding hiertoe was dat er toen een nieuw "Vademecum toegankelijk publiek domein" werd uitgebracht door de Vlaamse overheid. Dit Vademecum bevat een aantal aanbevelingen en normeringen ten behoeve van een aangepast openbaar domein in functie van minder mobiele doelgroepen. Ondertussen is men binnen de Stad Gent zich ook operationeler gaan organiseren op dit thema. Zo werd ondertussen een toegankelijkheidsambtenaar aangeworven en werden de toegankelijkheidsprincipes verder verankerd in het Integraal Plan Openbaar Domein (IPOD) van de Stad.

De toegankelijkheidsambtenaar is reeds enkele jaren actief en bouwde reeds heel wat expertise op inzake dit beleidsdomein. Het oorspronkelijke uitgangspunt vanuit de sneltoets, namelijk het puur introduceren van het thema binnen de normering voor de vormgeving van het openbaar domein is dus voor een stuk voorbij gestreefd. Maar dat neemt niet weg dat deze strategische mobiliteitsvisie een goed aanknopingspunt blijft om de strategische doelstellingen rond het toegankelijkheidsthema te gaan oplijsten en verankeren. Bijgevolg willen we nu het thema gaan verruimen.

Toegankelijkheid is immers méér dan een ontwerpprincipe alleen, maar moet een integraal aspect zijn binnen het volledige mobiliteitssysteem.

Hieronder lijsten we de strategische doelstellingen op:

6.1.1 Toegankelijkheid geldt voor iedereeen

Een eerste uitgangspunt is dat dat toegankelijkheid niet verengd kan worden in functie van verminderde mobiliteit enkel door fysieke beperkingen van een persoon. Immers iedereen kan op een bepaald moment minder mobiel worden; door het moeten gebruiken van een kinderwagen bijvoorbeeld. Hierdoor vindt het thema aansluiting bij het maatschappelijke probleem van mobiliteitsarmoede wat bij uitstek moet opgenomen worden bij het strategische mobiliteitsbeleid. Door deze integrale benadering ligt er binnen dit hoofdstuk ook een zwaar accent op laagdrempelinghei. Toegang op een eenvoudige, begrijpbare manier tot de juiste informatie over mogelijkheden en oplossingen zijn cruciaal voor een betere toegankelijkheid

6.1.2 Toegankelijkheid gebaseerd op onafhankelijkheid en zelfredzaamheid

Blinde en slechtziende personen maken bij gebrek aan natuurlijke gidslijnen, gebruik van geleide lijnen, noppentegels, verende tegels en spraak gestuurde verkeerslichten om zelfstandig hun route te volgen. Verlaagde boordstenen, hellingen en het respecteren van een minimale doorgangsbreedte helpen rolstoelgebruikers, ouders met buggy's of toeristen met trolleys om vlot het openbaar domein te gebruiken. Een goede openbare verlichting, lichtkranten/-borden, spraaktechnologie aan perrons en in voertuigen van het openbaar vervoer zijn een meerwaarde voor dove en slechthorende personen, dementerende personen of personen met een verstandelijke beperking, maar evenzeer voor toeristen of kinderen.

Toch zitten minder mobiele doelgroepen momenteel nog te veel in een vragende positie als zij zich zouden willen verplaatsen, omdat ze zich zonder hulp van derden niet altijd kunnen verplaatsen. Het inroepen van die hulp, al is die dan technisch heel vlot gemaakt (internet, GSM,…), blijft vaak nog een grote mentale drempel. Ondanks alle goede bedoelingen vanuit de overheid, leidt de fysieke beperking om zich niet zelfstandig te kunnen verplaatsen, vaak tot een sociaal isolement. Met een afkalvend sociaal netwerk tot gevolg. Als het openbaar domein in de onmiddellijke woonomgeving zich dan nog eens minder leent tot het hebben van (informele) toevallige sociale contacten wordt het isolement nog meer versterkt. Het doorbreken van deze vicieuze cirkel wordt een strategische uitdaging voor het duurzaam mobiliteitsbeleid.

6.1.3 Oplossingen ter bevordering van de toegankelijkheid mogen niet stigmatiserend zijn

Het totale mobiliteitssysteem is nog te veel geconcipieerd voor diegenen die reeds makkelijk toegang vinden tot dat systeem. De (technische) oplossingen die bedacht worden om de toegankelijkheid te verbeteren worden vaak pas achteraf bedacht. Het gaat hier bijvoorbeeld over het aanbrengen van een plateaulift om een hoogteverschil te gaan opvangen, terwijl dit evengoed met een hellend vlak kan opgevangen worden. het gebruik van de plateaulift vergt veel tijd en trekt dan ook op vervelende manier de aandacht van de omstaanders. Terwijl mobiele mensen er geen probleem van hadden gemaakt moest de trappenpartij vervangen geweest zijn door een hellend vlak.

Maar naast het aspect van vormgeving zijn er ook minder zichtbare, eerder beleidsmatige, zaken die de toegankelijkheid van een mobiliteit systeem kunnen beïnvloeden. Zo moet een rolstoelpatiënt minstens 24u op voorhand bellen naar De Lijn om te garanderen dat er een aangepaste bus zijn halte kan aandoen. Terwijl er genoeg voorbeelden zijn in het buitenland waarbij dat niet hoeft.

6.1.4 Universal Design (= ontwerpen voor iedereen) als ontwerpprincipe

Het is niet de fysieke beperking an sich die verantwoordelijk is of zou mogen zijn voor de verminderde mobiliteit van een persoon, maar wel het niet aangepast zijn van het mobiliteitssysteem in ruime zin en het openbaar domein in enge zin. Universal design gaat uit van 7 principes:

1. Gelijkheid: dit impliceert dat iedereen op een gelijkwaardige manier toegang heeft tot een gebouw, het openbaar domein, het openbaar vervoer, de dienstverlening en de communicatie
2. Flexibiliteit: dit impliceert dat het uitgevoerd ontwerp voor alle doeleinden en door alle doelgroepen kan gebruikt worden
3. Eenvoudig en intuïtief gebruik
4. Zichtbaarheid
5. Tolerantie voor vergissingen: onoplettend gedrag mag niet leiden tot gevaarlijke situaties. Bij (tijdelijke) werken op het openbaar domein moeten afspraken voor een veilige werfafbakening vastgelegd zijn en gerespecteerd worden. Trappen in spie-vorm of een deur dat op het openbaar domein uitzwaait moeten vermeden worden.
6. Weinig fysieke inspanningen nodig
7. Juiste dimensies voor toegankelijkheid en gebruik: streven naar een minimale breedte van 150 cm voor trottoirs, minimale doorgangsbreedtes van 90 cm en draaicirkels van 150 cm diameter voor toegangen en ter hoogte van opstapplaatsen op perrons.

Voorbeeld: bij een aanleg van deur tot deur kan het peil van de straat aangepast worden ter hoogte van de gemiddelde dorpelhoogte tot 2 cm eronder. Er kan worden gewerkt met een lijnafwatering in het midden.

→ rolstoelgebruikers kunnen probleemloos in de woning

→ blinde en slechtziende personen kunnen de middengeul gebruiken als natuurlijke gids lijn

→ fietsen, vuilbakken tegen gevels vormen geen hinderend obstakel

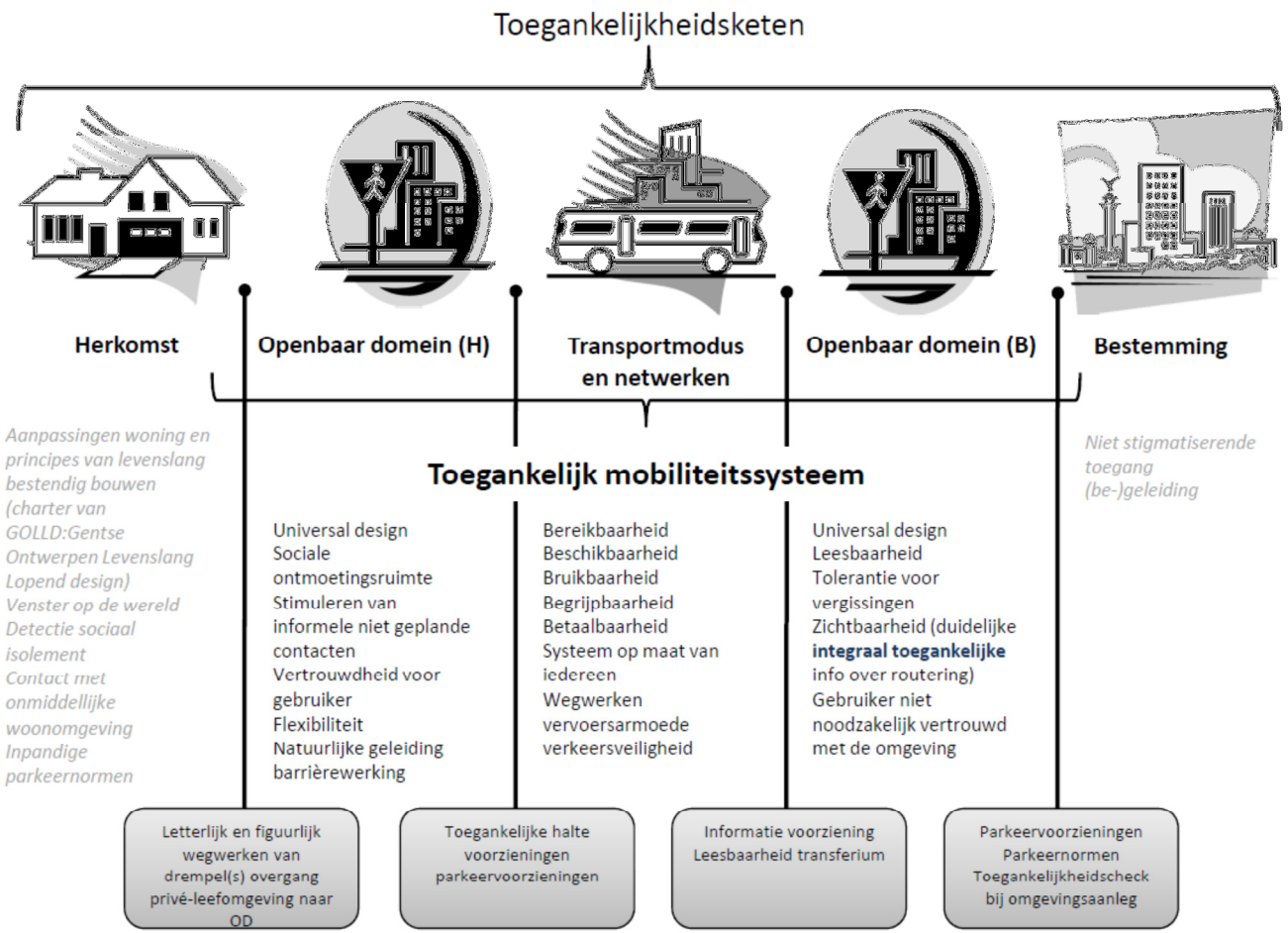
6.1.5 Goede toegankelijkheid hangt af van de kwaliteit van een ganse (verplaatsings)keten

Algemeen kan deze ketenbenadering opgehangen worden aan de 5 B's van de keten van toegankelijkheid die werden omschreven in de Vlaamse verordening Toegankelijkheid normen en richtlijnen (Besluit Vlaamse Regering 5 juni 2009), gebaseerd op gelijkwaardigheid en onafhankelijkheid:

1. Bereikbaarheid
2. Betreedbaarheid
3. Bruikbaarheid
4. Begrijpbaarheid
5. Betaalbaarheid

Zoals reeds gesteld kan toegankelijkheid binnen deze context niet beleidsmatig worden verengd tot puur een openbaar domein aangelegenheid. De eigen leefomgeving, het openbaar domein, transportmiddelen en de toegankelijkheid van bestemmingen. Het ganse mobiliteitssysteem heeft binnen de keten een duidelijk centrale rol in te vervullen, doch kan niet alles omvatten, zeker wat inpandige toegankelijkheid betreft.

Hieronder de schematische voorstelling van hoe het mobiliteitsbeleid een rol kan opnemen binnen de totale toegankelijkheidsketen, we onderscheiden een vijftal zones of sferen waaraan een aantal kwaliteitscriteria kunnen gekoppeld worden. Daarnaast moet een toegankelijk mobiliteitssysteem zeker ook aandacht besteden aan de overgangen van de ene naar de andere zone, de zogenaamde schakelpunten.



Figuur 16: Toegankelijkheidsketen

6.2 Voetgangers

6.2.1 Situatieschets

Al in het **Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad van 1997** werd het voetgangersverkeer als een fundamentele schakel in de verplaatsingsketting gezien. Er werden ingrepen voorgesteld om **ruimte vrij** te **maken voor voetgangers en fietsers** en zo het voetgangers- en fietsverkeer aangenamer en veiliger te maken.

Concreet betekende dit dat overbodig (auto)verkeer uit de centrumzone werd geweerd door een **de invoering van een 35 ha groot voetgangersgebied**, dat er voor bezoekend parkeren **ondergrondse parkings** werden gebouwd, dat bredere voetpaden werden aangelegd en dat school- en stationsomgevingen, pleinen en toeristische trekpleisters opnieuw werden ingericht.

Ook in het **Mobiliteitsplan van 2003** bleef de ruimte gereserveerd voor voetgangers één van de hoofdlijnen. Er werden maatregelen uitgewerkt om de binnenstad verder autoarm te maken, om een **gebiedsdekkend voetgangersnetwerk** uit te bouwen dat alle verblijfsgebieden verbindt en om langs drukke verkeersstructuren veilige en comfortabele voorzieningen te bieden. Ook de relatie tussen vrachtverkeer en voetgangers kwam er een eerste keer aan bod.

Sinds 2003 werden **woonerven** ingericht in zones waar een verblijfs- of handelsfunctie primeert en richtten we de eerste **school-, leef- en speelstraten** in. Deze maatregelen zijn bedoeld om de voetganger centraal te plaatsen en het gebruik van duurzame vervoerswijzen te simuleren.

We stellen vast dat bepaalde van deze soms vernieuwende maatregelen hun effect niet missen. Tegelijk zijn **enkele van de gunstige effecten** van bepaalde ingrepen de laatste jaren **stilaan weggeëbd**. Zo stellen we o.a. meer en meer (zwaar) verkeer vast in de voetgangerszone. Een nieuwe integrale aanpak dringt zich op waarbij voor het thema voetgangers specifieke actiepunten worden voorgesteld.

6.2.2 Verblijfsgebieden

De Stad Gent wil duidelijk afbakenen in welke gebieden de verblijfsfunctie primeert op de verkeersfunctie. Die afbakening heeft tot doel om er de leefbaarheid en de verkeersveiligheid te verhogen. In zulke gebieden moet het verblijfskarakter primeren. Het moet duidelijk zijn dat daar volwassenen en kinderen wonen, winkelen, naar school gaan, ... De inrichting van het openbaar domein en het verkeersstatuut moeten dat verblijfskarakter benadrukken. Om die reden moeten deze gebieden zoveel mogelijk ingericht worden als **'Zone 30', woonerf of voetgangersgebied**. Ook tijdelijke statuten als een schoolstraat, leefstraat, speelstraat,… zijn een alternatief. Over het algemeen geldt het principe van menging van autoverkeer en overig verkeer in deze verblijfsgebieden.

Binnen de verblijfsgebieden is de plaats van de voetganger primordiaal. De inrichting met **goed uitgebouwde voetgangersvoorzieningen** moet garanderen dat de voetganger comfortabel en veilig alle verplaatsingen op een vrij directe wijze kan maken (zonder grote omwegen). Als er onvoldoende ruimte beschikbaar is voor specifieke voorzieningen voor de voetgangers, moet de **voetganger prioritair** de beschikbare ruimte kunnen gebruiken. Hierbij moeten personen

met een beperking maximaal de maatstaf vormen voor de inrichting (zie hoofdstuk "Een toegankelijke stad voor iedereen").

Het **integraal plan publiek domein (IPOD)** van de stad Gent omvat richtlijnen voor het ontwerpen van de publieke ruimte. Het STOP-principe is als uitgangspunt meegenomen voor het bepalen van het profiel. Voor elke straat wordt een voorkeursprofiel geschetst. De restruimte gaat naar de zachte weggebruikers of een groener straatbeeld. Bij heraanleg is ook de keuze van het bestratingsmateriaal van belang, onder meer in functie van geluidshinder.

6.2.3 Voetgangersnetwerk

Op een hoger niveau moet een globaal **gebiedsdekkend voetgangersnetwerk** worden gerealiseerd. Dat is noodzakelijk om ten eerste de verblijfsgebieden op een veilige en comfortabele wijze te koppelen en ten tweede om de activiteiten langs de hoofdassen bereikbaar te maken voor voetgangers. Dit laatste is bovendien van cruciaal belang voor een goede toegankelijkheid van het openbaar vervoer. De hoofdassen van het openbaar vervoer liggen immers vaak op wegen van hogere orde.

Omwille van de soms complexe evenwichtsoefening bij bepaalde kruispuntoplissingen waarbij voetgangersstromen gecombineerd worden moeten worden met andere modi, is het niet altijd evident om de voetganger de kortste route aan te bieden of dat deze niet gehinderd wordt door eventuele wachttijden. In deze gevallen zal men steeds streven naar het minimaliseren van de omweg in wandelafstand en wachttijden aan verkeerslichten. Maar de vereisten van **comfort en veiligheid** zijn analoog met verblijfsgebieden (met als maatstaf personen met een beperking). Een en ander vraagt continu aandacht voor het voetgangerscomfort, zeker bij de streefbeelden voor de herinrichting van wegen van hogere orde. Zo wordt de verkeersveiligheid en het tegengaan van de barrièrevorming expliciet meegenomen in de streefbeeldstudie van de R40.

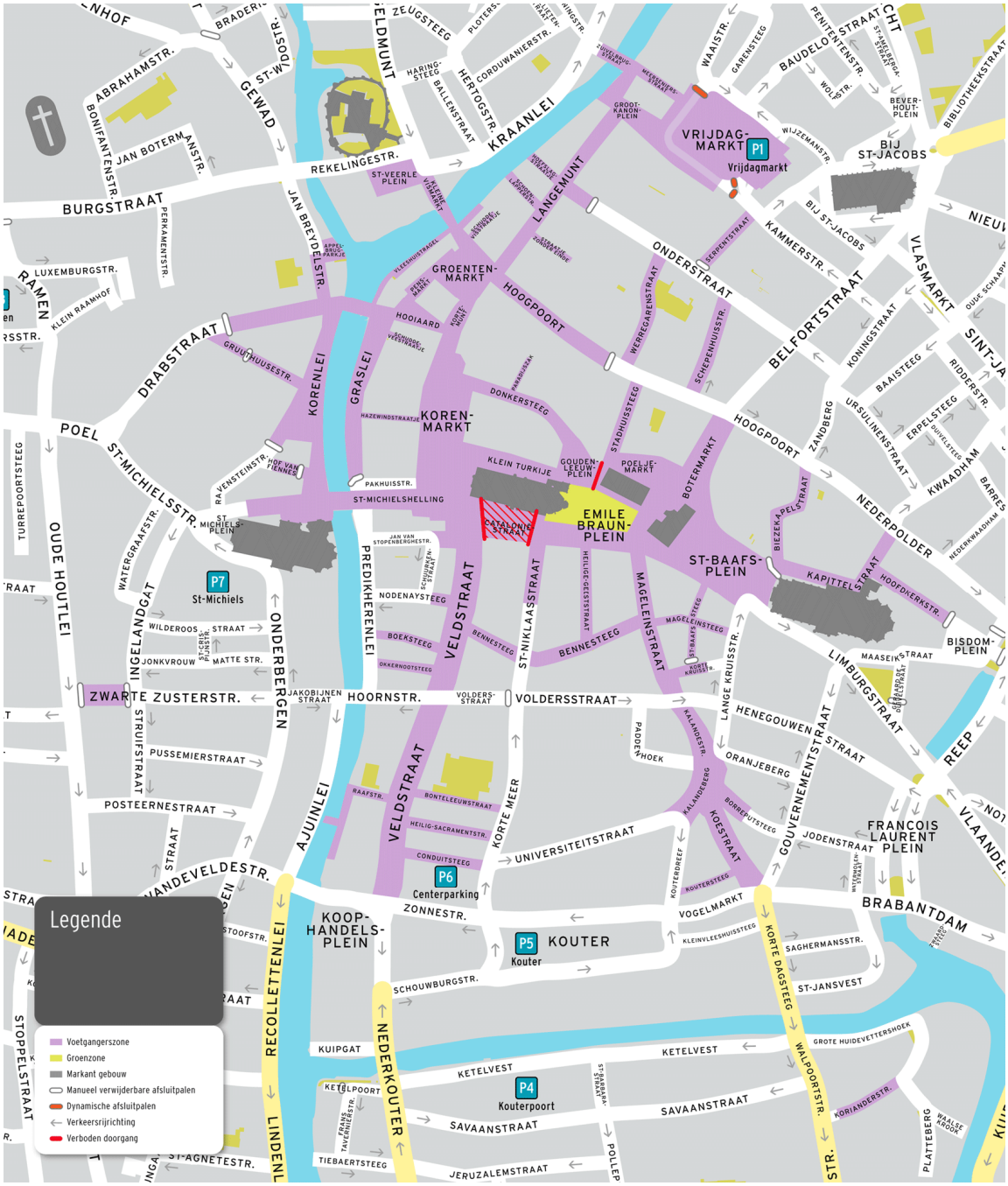
6.2.4 Voetgangersgebied

6.2.4.1 Huidige situatie

De centrumzone van Gent is naast verblijfsgebied ook gedeeltelijk een voetgangersgebied. Om **tussen 11 en 18 uur** de Gentse voetgangerszone in te rijden, is een **vergunning nodig**. Van **18 tot 11 uur** mag men **zonder vergunning laden en lossen** in de voetgangerszone. Het rijden in de voetgangerszone moet volgens de wegcode '*stapvoets*' gebeuren.

Vrachtwagens met een tonnenmaat hoger dan 10 ton worden tussen 11u en 18u in het voetgangersgebied in principe niet toegelaten om er te laden en lossen.

Op momenten dat de zone voorbehouden zou moeten zijn voor voetgangers, fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer, merken we op dat er zich meer en meer conflicten met andere weggebruikers voordoen. Vrachtwagens, bestelwagens, werfvoertuigen, verdwaalde toeristen… brengen de **veiligheid voor voetgangers en fietsers** in het gedrang en tasten de **leefbaarheid in de zone** aan.



Figuur 17: Afbakening van het huidige voetgangersgebied

6.2.4.2 Uitbreiding

De huidige grenzen van het voetgangersgebied staan onder druk. Hoe controversieel en ingrijpend de invoering van het mobiliteitsplan in 1997 voor de Gentse binnenstad ook was, toch kunnen we vandaag stellen dat de Gentse Kuip een sterke heropleving gekend heeft. De stad is multimodaal bereikbaar gebleven, de economische heropleving en herprofilering van de binnenstad heeft Gent terug op de internationale kaart geplaatst en het afronden van de KOBRA-werken is het sluitstuk waarbij het openbaar domein ten dienste komt te staan van kwaliteit ten aanzien van de vele gebruikers van de Gentse binnenstad.

Vandaag kunnen we stellen dat het succes van het voetgangersgebied soms moeilijk in te dijken is binnen zijn huidige contouren en de perimeter van de oude P-route. Dit manifesteert zich acuut tijdens piekmomenten zoals grootschalige evenementen of tijdens belangrijke shoppingdagen.

Visie: De stad Gent wil het bestaande voetgangergebied uitbreiden. De facto is het aantal voetgangersbewegingen zeer sterk toegenomen aan en buiten de grenzen van het Gentse voetgangersgebied. De aanwezigheid van voetgangers is op sommige assen zo groot dat aanpassingen zich opdringen. Dit hangt dan ook sterk samen met de keuzes die zullen worden gemaakt voor de verkeerscirculatie in de binnenstad (zie hoofdstuk visievorming bereikbare binnenstad).

In de regel wordt een voetgangerszone weergegeven door middel van verkeersborden en wordt ze ondersteund door de inrichting van de weg. Concreet wil dit zeggen dat het openbaar domein in een voetgangerszone volledig op hetzelfde niveau wordt aangelegd. Voetgangers, fietsers en autoverkeer (indien toegelaten) mogen er de volledige breedte van de weg gebruiken. Waar openbaar vervoer door de zone rijdt, wordt dit omwille van veiligheidsredenen best geaccentueerd door bijvoorbeeld een andere materiaalkeuze.

Bij elke uitbreiding van de voetgangerszone hoort ook een plan dat aangeeft hoe en wanneer de nieuwe voetgangersstraten of -straatdelen kunnen worden heringericht. Het zal echter niet mogelijk zijn om alle nieuwe voetgangersgebieden integraal herin te richten. Er zal bijgevolg onderzocht worden wat moet voorlopige en beperkte maatregelen gerealiseerd kan worden. Bovendien zal er op zoek gegaan worden naar manieren om de conflicten tussen fietsers en voetgangers te gaan oplossen.

6.2.4.3 Kwaliteit onder druk

De invoering van een groot voetgangersgebied heeft anno 2014 enkele blijvende positieve effecten zoals de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer, het drastisch verminderde personenverkeer of het aangename winkel- en woonklimaat. Toch staat de kwaliteit van het voetgangersgebied ook onder druk door een aantal problemen.

- Het voetgangersgebied kampt nog steeds in beperkte mate met teveel **doorgaand verkeer**.
- Er rijdt nog te veel **vermijdbaar (vracht)verkeer** rond.
- Leveringen gebeuren te vaak met onaangepaste vrachtvoertuigen (te zwaar, te groot of te vervuilend).
- De **venstertijden** worden vaak niet gerespecteerd. Tussen 11u en 18u rijden er verhoudingsgewijs twee voertuigen met vergunning de voetgangerszone in, tegenover drie voertuigen zonder vergunning.
- De stad Gent reikt per jaar **steeds meer vergunningen** voor het voetgangersbied uit. Dat aantal is gegroeid tot bijna 11.000 in 2013.
- Het huidige vergunningenbeleid laat toe dat **laden en lossen** bijna de volledige dag kan gebeuren.
- Het vergunningenbeleid is weinig transparant, beantwoordt niet aan de bestaande wetgeving en biedt **geen oplossing voor alle doelgroepen** (e.g. geen vergunning voor minder mobiele mensen).
- De **afbakening** van de zone is **niet overal even logisch** en kan zeker **niet intuïtief** worden aangevoeld door mensen die de situatie niet kennen.

6.2.4.4 Toegangsbeheer

Om het functioneren van het bestaande voetgangersgebied te optimaliseren zijn maatregelen nodig. In 2014 is een werkgroep opgericht om toegangsbeheer tot de voetgangerszone te herbekijken. De werkgroep moet een voorstel uit te werken met een aantal speerpunten:

- **Intelligent toegangsbeheer** afgestemd op alle stakeholders. Er moeten specifieke tijdsblokken komen voor vlotte leveringen, voor aangenaam wandel-, fiets- en winkelverkeer, en voor rust voor bewoners. Aanvullend is er een aanpak nodig voor dringende ingrepen (bvb. herstellingswerken,…).
- Een **vergunningenbeleid** dat voor elke categorie een oplossing biedt. Bovendien heeft niet iedereen een vergunning nodig om toegang te krijgen tot de zone (bvb. laden en lossen tijdens venstertijden).
- De **tijdvensters van toegang** herzien zodat zij beter op het gewenste gebruik van de zone zijn afgestemd.
- De mogelijkheden van een **tonnagebeperking** bekijken.
- Het **betalend maken van vergunningen** analyseren en de mogelijke effecten in kaart brengen.
- Nieuwe aanvraagprocedures creëren en meer inzetten op **administratieve vereenvoudiging**.
- Een voorstel uitwerken om door de **inrichting van de grenzen** de aard van het gebied duidelijker te communiceren.

Verder zetten we in op een **automatisch toegangscontrolesysteem** dat aan de grenzen van de voetgangerszone of van bepaalde straten wordt geïnstalleerd. Dit wordt ingezet om te controleren wie de zone in rijdt. Iedereen die dit doet zonder geldige vergunning, kan in de toekomst een administratieve geldboete (GAS) ontvangen.

Op toegangswegen die slechts heel sporadisch door lokaal verkeer moeten worden gebruikt, kunnen ook dynamische palen worden geïnstalleerd.

6.2.4.5 Gevolgen voor zwaar vervoer

Verschillende zaken zullen worden onderzocht die potentieel een grote impact hebben op het zwaar vervoer dat de voetgangerszone gebruikt. Zowel voor leveringen of werkzaamheden wordt een aanpak uitgewerkt. Die moet ervoor zorgen dat beide categorieën enkel binnen bepaalde tijdsvensters toegang krijgen, mits zij aan de nodige voorwaarden voldoen.

Bovendien stelt de werkgroep mogelijke nieuwe algemene maatregelen voor zoals het betalend maken van vergunningen of het invoeren van tonnagebeperkingen.

6.2.5 (Tijdelijk) gebruik van straatruimte als verblijfsgebied

De Stad kiest al enkele jaren voor de aanleg van **woonerven**, waar voetgangers en verblijfsactiviteiten voorrang hebben op het verkeer. Dit biedt een meerwaarde maar vereist een specifieke leesbare inrichting. Daardoor is voor het invoeren van een woonerf meestal een volledige herinrichting van een straat nodig. Het kan dus niet zo maar worden gerealiseerd.

Een duidelijke tendens is dat er ook veel meer aandacht gaat naar **tijdelijke verkeersstatuten**, die de verblijfsfunctie van een straat veel sterker benadrukken. Initiatieven zoals schoolstraten, leefstraten en speelstraten maken duidelijk hoe het openbaar domein ook op een andere manier kan worden gebruikt.

- **Schoolstraten** zijn bij het begin en het einde van de schooldag tijdelijk niet toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer. Zo is de onmiddellijke omgeving van de schoolpoort overzichtelijker, veiliger en aangenamer voor de jonge voetgangers en fietsers.
- **Leefstraten** weren gedurende een periode van meerdere weken of maanden het (doorgaand) gemotoriseerd verkeer. Zo ontstaat er op straat ruimte voor ontmoeting en worden duurzame alternatieven gestimuleerd.
- **Speelstraten** weren in schoolvakanties het gemotoriseerde verkeer gedurende een aantal uren zodat er meer ruimte voor spel op straat is.

Deze vormen van een andere invulling van het openbaar domein, kunnen de wegbereider zijn voor meer definitieve plannen waarbij straatinrichting, parkeren, verkeerscirculatie, en dergelijke aangepast worden aan de verblijfsfunctie van de straat. De vraag naar dergelijke tijdelijke statuten komt er expliciet van bewoners en gebruikers, wat ook het draagvlak veel groter maakt.

6.2.6 Trage wegen

Trage wegen zijn paden of wegen die bestemd zijn voor niet-gemotoriseerd verkeer. Wandelaars, fietsers en eventueel ruiters zijn de belangrijkste gebruikers. In eerste instantie is het gebruik van trage wegen vaak recreatief van aard. Maar trage wegen vormen soms ook handige verkortingen of doorsteken in een functioneel voetgangersnetwerk of fietsnetwerk. In die zin kunnen ze voor zachte weggebruikers zorgen voor een alternatieve en meer verkeersveilige route naar sommige bestemmingen. Daarbij kan in het bijzonder worden gedacht aan schoolroutes, waar dergelijke trage wegen kunnen worden ingeschakeld in de voetgangers- of fietsroutesnaar de school.

De mogelijkheden die trage wegen bieden moeten zeker worden meegenomen in planningsprocessen op kleinere schaal. In de eerste instantie kan er daarbij gedacht worden aan schoolvervoerplannen. Bij de contacten met de scholen rond schoolroutes zal dit systematisch worden bekeken. In overleg met de scholen wordt nagegaan of er potentieel trage wegen aanwezig zijn, die zinvol kunnen worden ingezet in het voetgangers- en fietsverkeer naar de school.

Ook in een functioneel fietsnetwerk van bovenlokaal belang, kunnen trage wegen worden ingeschakeld. In eerste instantie kan daarbij gedacht worden aan jaagpaden langs waterlopen, die ook te beschouwen zijn als trage wegen (voor zoverre er geen gemotoriseerd verkeer toegelaten wordt). Een voorbeeld is de Hamerlandtragel die verder wordt uitgebouwd als deel van de functionele fietsverbinding tussen de binnenstad en de Arteveldesite. Bij het screenen van de fietsroutes zal daarom worden nagegaan worden of er nog meer trage wegen op een zinvolle manier onderdeel kunnen worden van het fietsnetwerk. Een voorwaarde hierbij is wel dat het om verbindingen moet gaan die het puur lokale niveau overstijgen.

Trage wegen binnen het voetgangers- en of fietsnetwerk worden voldoende ruim en leesbaar ingericht, zodat er ook bij druk gebruik conflicten tussen voetgangers en fietsers worden voorkomen.

6.2.7 Trottoir actie plan (TAP)

Slechte trottoirs zijn heel vaak een bron van ergernis voor de Gentenaar. Ze zorgen voor een verminderde toegankelijkheid voor voetgangers. Daarom wordt het Trottoir-Actie-Plan (TAP)

verder uitgebreid. Dit plan zorgt er voor dat erg slechte voetpaden heel snel kunnen worden heraangelegd en dat er dus een merkbare kwaliteitsverbetering wordt gerealiseerd.

De methodiek om tot deze versnelde heraanleg van voetpaden te gaan, is gebaseerd op een grondige analyse van de toestand van het voetpad en een het gebruik van voetpaden. Hierdoor kunnen prioriteiten bepaald worden die versneld kunnen worden uitgevoerd binnen de lopende bestekken.

De komende jaren zullen er zo heel wat vierkante meters nieuw trottoir worden aangelegd in onze stad. Het wegeninformatiesysteem of WIS-systeem, dat de kwaliteit van de bestrating objectief monitort, is hierbij de leidraad.

6.2.8 Aandacht voor kwetsbare groepen

Kwetsbare groepen hebben het vaak niet gemakkelijk in een stad. Het wordt dan ook belangrijk hier extra aandacht aan te schenken, zodat de bestaande mobiliteitsarmoede teruggedrongen wordt en er geen extra mobiliteitsarmoede gecreëerd wordt. Er wordt daarom minimaal extra aandacht besteed aan volgende groepen:

6.2.8.1 Kinderen

Ze zijn onze toekomst en moeten goed beschermd worden. Ze zijn vaak zeer kwetsbaar in het verkeer, waardoor het belangrijk is om op plaatsen waar ze vaak komen extra aandacht aan hen te besteden bij de inrichting van de weg. De komende jaren zal dan ook volop ingezet worden op veiliger schoolomgevingen en veiliger schoolroutes, door deze systematisch te gaan screenen in functie van toegankelijkheid en verkeersveiligheid met degelijke voetpaden en veilige oversteken.

6.2.8.2 Personen met een fysieke beperking

Slecht geplaatste paaltjes, te smalle voetpaden, obstakels op de weg,… een persoon met een beperking wordt vaak nog meer beperkt in zijn mobiliteit doordat de infrastructuur onvoldoende op hen voorzien is. Vaak dienen zij zich dan ook onbeschermd op de openbare weg te begeven. Verschillende types beperking vragen telkens een andere aanpak. Deze verschillende beperkingen moeten maximaal meegenomen worden in de aanleg van voetgangersnetwerken en bij uitbreiding, bij aanleg van het openbaar domein. Binnen het TAP, maar ook bij de screening van schoolomgevingen zal hier extra aandacht naar moeten gaan.

6.2.8.3 Ouderen

Ouderen hebben niet steeds een fysieke beperking, toch gaan een aantal dingen wat moeizamer. De inrichting van voetgangersnetwerken en de directe omgeving van de woonst is van cruciaal belang om ouderen volop te laten participeren in onze maatschappij, en actief te houden in hun directe omgeving. Een interessante omgeving, zoveel mogelijk vrij van obstakels, met veel rustmoment, maar ook veel mogelijkheden tot interactie stimuleert ouderen om nog steeds activiteiten in hun omgeving te behouden. Een wandeling naar de bakker, slager en ontmoetingscentrum te voet kan best nog, zolang dit maar vlot en gemakkelijk kan (indien nodig ook met de rollator) en zolang er voldoende rustpunten zijn ingewerkt in dergelijke

trajecten. Dit vergt een constant aandachtspunt bij de aanleg van het openbaar domein. Zo zal er bij de bestrating van pleinen en parken allereerst rekening worden gehouden met de toegankelijkheid en het gebruiksgemak voor senioren, kleine kinderen en mindermobielen.

6.3 Fietsen

6.3.1 Situatieschets

Begin jaren '90 was er nog geen sprake van een echt fietsbeleid. Gent pionierde in 1993 met haar **Fietsbeleidsplan** door een fietsrouteconcept te ontwikkelen op maat van een (gewenste) ruimtelijke structuur op grootstedelijk niveau. De doelstelling was om elke deelgemeente van Gent te verbinden met het stadscentrum door middel van kwalitatieve fietsroutes. Dit plan is de basis gebleven voor de uitbouw van de fietsroutes. In 2003 werden wel nog enkele routes toegevoegd, volgens het zelfde principe. Al deze bestaande routes worden momenteel onderworpen aan een grondige screening, zodat de integrale kwaliteit van de fietspaden en –route behouden kan blijven. Waar nodig wordt de maatvoering aangepast aan huidige en verwachte fietserstromen. Waar nodig wordt de volledige vernieuwing van de inrichting en infrastructuur gepland.

Al in 1993 focuste de Stad Gent niet enkel op fietsinfrastructuur, maar ook op flankerende maatregelen, zoals communicatiecampagnes en fietsenstallingen. Er volgden meer fietsgerelateerde initiatieven zoals vzw StudentENmobiliteit (2001) en vzw Max Mobiel (2007), maar ook privé initiatieven zagen het licht zoals verschillende fietshersteldiensten en fietskoerierdiensten. In 2009 werd bij de sneltoets gesteld dat - vanuit een **geïntegreerde visie** - de vele fietsinitiatieven in Gent nog beter op elkaar afgestemd moesten worden. De Stad Gent besliste daarom om in de toekomst een **Huis van de Fiets** op te richten, om een aantal fietsdiensten organisatorisch samen onder te brengen.

Het grootstedelijk fietsroutenetwerk werd toen niet in vraag gesteld.

Naast het Gentse grootstedelijk fietsroutenetwerk, werd op Vlaams niveau ook het **Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF)** ontwikkeld dat zowel verbindend als ontsluitend moest werken en ondertussen is uitgerold over heel Vlaanderen.

Het **fietsgebruik zit in de lift** op de bestaande grootstedelijke fietsroutes. Het onderzoek 'Verplaatsingsgedrag in Gent' uit 2012 toont bovendien aan dat er ook in de stedelijke rand minstens evenveel functionele verplaatsingen met de fiets gebeuren als in het centrum. Ook vanuit en in de buurgemeenten is deze opmars duidelijk voelbaar.

Zeker aan de grote stations maar ook op andere belangrijke fietsbestemmingen (aan scholen, in het stadscentrum,…) is er een snel groeiende en **grote behoefte aan fietsenstallingen**. Het extreemste voorbeeld is de omgeving aan het Sint-Pietersstation. In afwachting van de definitieve situatie na voltooiing van de stationsomgeving (met 14.000 fietsenstallingen) werden tijdelijke fietsenstallingen aan de achterzijde van het station geplaatst.

De sterke opkomst van **nieuwe fietsvarianten** zoals bakfietsen en E-bikes vergroten de uitdagingen naar ruimtegebruik en technische voorzieningen.

Waar momenteel hard op wordt ingezet is het **optimaliseren** van bestaande fietsroutes. Dit gebeurt door een zorgvuldige screening, die resulteert in een actieplan voor zowel kleine als grote aanpassingen en verbeteringen. Verder wordt er een plan opgemaakt voor een aantal

fietsbruggen en onderdoorgangen. Enerzijds om missing links te kunnen wegwerken, en anderzijds om bestaande situaties fietsvriendvriendelijker en comfortabeler te maken.

Twintig jaar na het allereerste Fietsbeleidsplan Gent is het nu tijd voor een **schaalsprong** om op al deze nieuwe trends te kunnen inspelen. Dit zowel op het vlak van netwerken, als op het vlak van dienstverlening.

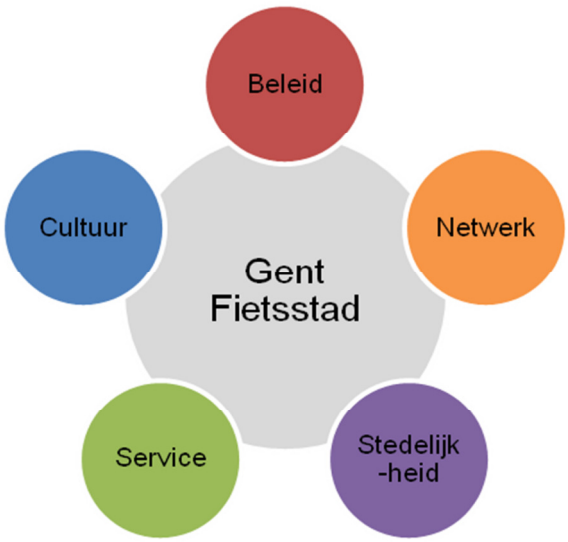
Van	*Naar*
Organisch gegroeid fietsbeleid	Integraal fietsbeleid
Vraagvolgend	Sturend
Losstaande fietsgerelateerde initiatieven	Herkenbaarheid (Huis van de Fiets)
Grootstedelijk fietsroutenetwerk	Stadsregionaal concurrentieel mobiliteitssysteem

Tabel 9: Gewenste schaalsprong modus fiets

6.3.2 Integraal fietsbeleid

Een integraal fietsbeleid wil de verschillende fietsgerelateerde Gentse projecten en initiatieven integreren en de krijtlijnen uitzetten om Gent verder te doen doorgroeien tot een **toonaangevende fietsstad** van Europees niveau.

Een succesvol fietsbeleid omvat veel meer dan het louter aanleggen van kwaliteitsvolle infrastructuur. Gent onderscheidt zich als fietsstad door een veelvoud van (typisch stedelijke) beleidsaspecten die het aantal fietsers stevig doen toenemen. Een integraal fietsbeleid wordt gekenmerkt door een **volwaardig pakket aan fietsmaatregelen** op diverse vlakken. Schematisch kunnen deze worden ondergebracht in vijf thema's, met uiteraard onderlinge raakvlakken: beleid, netwerk, stedelijkheid, service en cultuur.



Figuur 18: Vijf thema's binnen het fietsbeleid

Het Integraal Fietsbeleidsplan identificeert twaalf essentiële **bouwstenen** voor een succesvol geïntegreerd fietsbeleid:

1. De stad wil de effecten van haar fietsbeleid meten en zal daarom bijkomende inspanningen doen rond **monitoring en evaluatie**. Hiervoor zullen allerlei kerncijfers verzameld worden: aantal fietsers, aantal fietskilometers, aantal fietsverplaatsingen, …

2. Gent streeft naar een **gezamenlijke fietsvisie** tussen de stad en de overige partners (de provincie, het Vlaams Gewest, De Lijn, …). Ook stadsintern wordt er gewerkt aan een geïntegreerde fietsvisie tussen de verschillende beleidsdomeinen (mobiliteit, milieu, economie, …).

3. De stad wil de fiets **promoten als een vanzelfsprekende vervoerskeuze** in Gent. Meestal is fietsen de snelste, gezondste, goedkoopste en milieuvriendelijkste oplossing. Bovendien is de fiets ook een sociaal en toegankelijk vervoermiddel. De aantrekkingskracht moet heel divers zijn: een kwalitatief netwerk, voldoende (diefstalveilige en overdekte) fietsenstallingen, servicepunten, openbare fietspompen, degelijk onderhoud van fietspaden, aandacht bij wegenwerken, … .Deze promotie houdt rekening met alle doelgroepen: schoolgaande jeugd, woonwerkverkeer, recreatief verkeer, etc.

4. Het concept 'fiets' is in volle ontwikkeling. Er duiken steeds meer varianten op (elektrische fietsen, bakfietsen…). De fiets is steeds makkelijker te combineren met andere vervoersmodi (bv. plooifiets in de trein), of te gebruiken voor andere doelen (bv. bakfiets voor boodschappen, kinderen, fietstaxi, …). De stad wil **inspelen op nieuwe trends** door bijvoorbeeld sommige fietsvoorzieningen aan te passen aan de opkomst van fietsvarianten. Niet alleen nieuwe fietstypes maar ook de verschuiving van fietsbezit naar fietsgebruik wil de stad activeren door op korte termijn een fietsdeelsysteem op te zetten op maat van Gent.

5. Fietsers moeten **voldoende ruimte** krijgen. Gent wil daarmee hun comfort verhogen (bv. brede, afgescheiden fietspaden), hun veiligheid verbeteren (bv. opstelstrook voor fietsers aan verkeerslichten) en een sensibiliserende boodschap geven aan de andere weggebruikers (bv. fietsparkeerplaatsen dichter bij de bestemming inrichten dan autoparkeerplaatsen).

6. De stad wil fietsers ook **wegwijs maken** via verschillende kanalen: duidelijke bewegwijzering van functionele fietsroutes, een gebruiksvriendelijke (digitale) fietskaart, een online fietsrouteplanner, een dynamisch fietsparkeergeleidingssysteem, praktische informatie op een centrale website, open data ter beschikking stellen voor apps.

7. Nieuwe **stadsontwikkelingen** moeten al van bij de start een fietsgerichte uitwerking krijgen. De stad gaat systematisch de fietsvriendelijkheid van de ontwerpen na. Hierbij is het belangrijk dat er duidelijkheid is over de verantwoordelijkheid van de ontwikkelaars en kunnen publiek private samenwerkingen mogelijke oplossingen bieden (bv. Voetganger- en fietsdoorgang op privaat terrein, aangelegd door ontwikkelaar).

8. De stad wil ook een duidelijk kader scheppen voor haar **fietsparkeerbeleid**. Bewoners, werkgevers en projectontwikkelaars moeten maximaal zelf voorzien in inpandige fietsenstallingen, soms is het onderzoeken van oplossingen op buurtniveau relevant (bv. buurtfietsenstallingen). Ook hier worden publiek private samenwerkingen gestimuleerd, bv. fietsenstalling aan de Vooruit. Het fietsenstallingenbeleid moet verder

planmatig en gebiedsgericht ontwikkeld worden zowel aan de herkomst- als aan de bestemmingszijde.

9. Het stimuleren van fietsen in de binnenstad zit al in de lift, maar de stad wil ook **inzetten op het fietsen naar Gent en tussen de deelgemeenten**, zowel vanuit de deelgemeenten als vanuit de buurgemeenten, zowel voor werknemers als bezoekers. Hiervoor moeten veilige en continue fietsassen beschikbaar zijn, maar ook kwalitatieve fietsenstallingen, park and bikes en flankerende maatregelen zoals bewegwijzering, communicatie, … dragen hiertoe bij.

10. Om de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van het gemotoriseerde vervoer te versterken, is het belangrijk dat de **snelheid van de fietsers** gegarandeerd wordt. De stad beschikt al over een aantal troeven op dit vlak (onderdoorgangen langs het water, relatief weinig verkeerslichten, …), maar kan deze snelheid nog verbeteren door ingrepen zoals verkeersluwe straten, groene golf voor fietsers, fietsstraten, rechtsaf door rood ,… .

11. De stad blijft inzetten op **multimodaliteit**. De combinatie en keuze tussen de verschillende vervoermiddelen kan verder verbeterd worden door de uitbouw van park and ride- en park and bike-voorzieningen.

12. Net als bij andere beleidsdomeinen, is de **communicatie en sensibilisering** rond fietsbeleid essentieel. Door doelgroepgericht te werken wil de stad inspelen op de verschillende types fietser: kinderen en volwassenen, functionele en recreatieve fietsers, bewoners en bezoekers. In deze sensibilisatie wordt er werk gemaakt om zowel de voordelen van fietsen te benadrukken, als het gewenst fietsgedrag te verduidelijken.

6.3.1 Huis van de Fiets – naar een herkenbare dienstverlening voor iedereen die fietst in Gent

De Stad Gent heeft de ambitie om een Huis van de Fiets op te richten. Het idee leeft al lang en is ontstaan uit de vaststelling dat Gent een organische groei heeft gekend van allerlei fiets gerelateerde initiatieven, die elk een eigen niche bedienen (studenten, pendelaars, werknemers,…). Bovendien zijn er ook verschillende spelers actief binnen het domein fiets, dat gaat van kleinschalige privéinitiatieven (vb fietskeuken) tot landelijk georganiseerde fietsverhuursysteem (vb Blue bike). Het samenspel van al deze initiatieven maken Gent tot de ontluikende fietsstad die het vandaag is.

Echter door de organische gegroeide situatie zijn er op vandaag nog niet zo veel synergieën op vlak van operationele organisatie. Zo heeft bijvoorbeeld elk verhuurinitiatief eigen personeel in dienst, eigen huisvesting(sproblemen) en rollend materieel. Ook vanuit gebruikersoogpunt is dit weinig klantvriendelijk, vermits zij zelf moeten uitzoeken waar zij terecht kunnen met hun fiets gerelateerde vragen.

Het Huis van de Fiets heeft dus een dubbele doelstelling, namelijk:

1. **"Front office":** Alle fiets gerelateerde initiatieven onder één herkenbare koepel onderbrengen, waarbij het Huis van de Fiets een "frontoffice" functie krijgt en de gebruikers optimaal begeleidt in hun zoektocht. Elke vraag in verband met fietsen in Gent zou hier moeten kunnen beantwoord worden.

2. **"Back office":** slaat op het operationeel samenbrengen van zo veel mogelijk gemeenschappelijke activiteiten en materieel op een beperkt aantal fysieke locaties. We hebben het hier onder andere over; delen van rollend materieel, atelierruimte voor fietsherstel, stockage van onderdelen en fietsen, gemeenschappelijke aankoop onderdelen, delen van software, aansturing en begeleiding personeel,…

Naast de praktische schaalvoordelen die dit moet opleveren, streeft de Stad vooral naar het versterken van de **herkenbaarheid** van "fietsen in Gent" als volwaardig onderdeel binnen het mobiliteitssysteem. Dit is op zijn beurt dan weer sterk gekoppeld aan de strategische doelstelling om van duurzame mobiliteit een unique selling point te maken zodat Gent nog hoger op het lijstje van Europese fietssteden komt te staan dan dat dit vandaag het geval is. Verder zal de intensieve samenwerking een **nieuwe dynamiek** te weeg brengen en de levendigheid van het fietslandschap in Gent ten goede komen.

6.3.2 Stadsregionaal fietsroutenetwerk

6.3.2.1 Doelstellingen

Het grootstedelijk fietsroutenetwerk waarvoor de basis in 1993 werd gelegd wordt verruimd naar een stadsregionaal fietsrouteconcept. We bedoelen hierbij een sterk structurerend netwerk geënt op sterke ruimtelijke dragers en ontwikkelingsgebieden. De ambitie is om verder te gaan dan bestaande fietsersstromen te gaan faciliteren, maar om het fietsen als een primair, concurrentieel stadsregionaal vervoerssysteem te gaan uitbouwen en daarvoor de juiste randvoorwaarden te gaan creëren.

Voor het stadsregionaal gebied dient een fietsnetwerk te worden uitgebouwd dat voldoet aan de volgende principes:

- de fietsroutes moeten **verkeersveilig** zijn: fietsers zijn immers kwetsbaarder dan inzittenden van auto's en dus moeten de knelpunten op deze routes weggewerkt worden;

- in de mate van het mogelijke worden zo veel mogelijk fietsroutes conflictvrij aangelegd los van het gemotoriseerde verkeer. In dens stedelijk weefsel is dat niet altijd mogelijk, maar ook hier kan het aanbevolen zijn om fietsassen met grote aantallen fietsers zo veel mogelijk te gaan loskoppelen van het verkeer of dringen zich maatregelen op om het autoverkeer te gaan milderen in functie van de fietsersstroom.

- er moet aandacht besteed worden aan de **sociale veiligheid** van de fietsroutes: naast de verkeersveiligheid is de sociale veiligheid immers een belangrijke factor bij het uitwerken van een fietsroutenetwerk. Hierbij wordt best aandacht besteed aan de volgende aspecten: mate van isolement, de aanwezigheid van sociale controle, de overzichtelijkheid, de verlichting, de aanwezigheid van randactiviteiten overdag en 's nachts, …

- de **belangrijkste bestemmingen** voor fietsers moeten via deze routes bereikbaar zijn: het gaat hierbij niet alleen om de verschillende deelkernen en woonwijken, maar ook om andere bestemmingen zoals scholen, gemeenschapsvoorzieningen, concentraties van tewerkstelling, stations, …

Hiertussen moeten logische en goede verbindingen uitgewerkt worden;

- een fietsroutenetwerk moet gekenmerkt worden door **samenhang en continuïteit**: een dergelijk netwerk moet een herkenbare hiërarchische opbouw hebben, gaande van grofmazige hoofdroutes tot fijnmazige vertakkingen;

- de fietser moet een **zekere vrijheid** hebben om zijn route te kiezen: soms is er meer dan één verbinding mogelijk tussen bepaalde bestemmingen (bv. langs een drukke gewestweg of langs de waterassen, langs een weg met tramsporen of niet). Meestal is de uitbouw van fietsroutes langs de hoofdassen en gewestwegen prioritair omdat dit meestal de kortste en meest logische routes zijn waarlangs bovendien heel wat - voor fietsers - belangrijke bestemmingen gelegen zijn. De verdere uitbouw van zogenaamde alternatieve parallelroutes in meer rustige omgevingen is een welkome aanvulling, maar ze kunnen niet in de plaats gesteld worden van de hoofdroutes;
-
- de fietsroutes moeten **zo direct mogelijk** zijn: ze moeten de kortst mogelijke afstand aanbieden aan de fietser (vooral uitgedrukt in snelheid en reistijd). Hiervoor kunnen bepaalde maatregelen genomen worden: systematisch het fietsen tegen de richting toelaten, het voorzien van kortere en veilige doorsteken door bouwblokken of parken, het vermijden van extra wachttijden aan verkeerslichten, …;

- de **omgeving** van de fietsroutes moet **voldoende aantrekkelijk** zijn: hierbij spelen oriëntatie, leesbaarheid, groenaanleg en aangepaste verlichting een grote rol;

- **comforteisen** moeten veel aandacht krijgen: vermits fietsers zich op eigen kracht verplaatsen, moet hen een zeker fietsgemak aangeboden worden. Hieronder verstaat men de volgende elementen: voldoende bewegingsruimte, effenheid van het rijvlak en onderhoud ervan, geen te steile hellingsgraden, voldoende beschutting, …;

- de **complementariteit tussen fiets en andere modi** spelen ook een belangrijke rol: het fietsverkeer is immers een belangrijke schakel in de ganse vervoersketen en meer bepaald bij het voor- en natransport voor openbaar vervoer en individueel autoverkeer. In dit verband verdienen de volgende elementen bijzondere aandacht: veilige en korte routes naar en van stations, belangrijke bushaltes of randstedelijke parkeerinfrastructuur, overdekte en diefstalveilige stallingsmogelijkheden aan deze haltes en parkings, …

6.3.2.2 Concept

In Vlaanderen is de laatste jaren heel hard gewerkt aan de uitbouw van het Bovenlokale Functionele Fietsroutenetwerk (BFF). Daarnaast werkt de Provincie Oost-Vlaanderen aan de uitbouw van Lange Afstandsfietsroutes (LAF). De normering naar gewenst kwaliteitsniveau en maaswijdtes binnen het netwerk laten echter nog niet voldoende toe om een structurerend netwerk te gaan uitbouwen binnen een grootstedelijke context. Daarom wensen wij vanuit Gent onderscheid te maken tussen een viertal zones waarbinnen een verschillend routeconcept kan

gehanteerd worden. Deze zones staan echter in nauw verband met elkaar, vandaar het belang van goede schakelpunten of stedelijke knooppunten te gaan definiëren (zie verder).

6.3.2.3 Onderverdeling in vier zones

1. **Buitengebied**

Hiermee bedoelen we het directe hinterland van de Gentse stadsregio. Binnen dit gebied blijft het BFF de logische drager om de (woon)kernen en attractiepolen met elkaar te verbinden. Op grotere schaal zijn de hoofdroutes van het BFF, het Lange Afstandsfietsroutenetwerk en het (recreatieve) knooppuntennetwerk ook zinvolle dragers om mee op aan te takken met het stadsregionale fietsroute netwerk.

2. **Haven**

De havenzone is een erg specifiek gebied; de grote korrels van de bedrijvensites, de grote onderlinge afstanden en de barrières van het zeekanaal en dominante verkeersinfrastructuur, maken dat hier geen standaardconcept kan uitgerold worden. De focus ligt bij het zo veel mogelijk realiseren van conflictvrije functionele fietsroutes. Betere toegankelijkheid, ontsluiting en verkeersveiligheid zijn de essentiële aspecten die hierbij van belang zijn.

Het Projectenbureau Gentse Kanaalzone heeft een "Raamplan Fiets" voor het havengebied en de Gentse kanaalzone ontwikkeld in samenwerking met de betrokken buurgemeenten,het Havenbedrijf Gent, MOW, Stad Gent en Provincie. Via logische en herkenbare schakelpunten zal dit gebied aantakken op het omliggende fietsroutenetwerk.

3. **Randstedelijk gebied**

Door het routeconcept met de radiale routes naar het stadscentrum uit '93, lag de focus binnen dit gebied minder op de tangentiële verbindingen, buiten het centrum. Het latere BFF bood hier wel een aanvulling op en zorgde voor kwalitatieve fietsinfrastructuur op assen die niet noodzakelijk op hoofdroutes gelegen zijn. Toch blijven hier nog missing links binnen dit gebied bestaan die momenteel nog niet opgenomen zijn binnen het fietsroutenetwerk.

Wanneer we dit gebied intuïtief zouden gaan afbakenen binnen de Gentse context, zien we dat de grens sterk samenvalt met de afbakeningslijn uit het GRUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent (2005). Binnen dit gebied geldt trouwens een grootstedelijke taakstelling naar woonuitbreiding, ruimtelijke/economische ontwikkeling en de ontwikkeling van de groenpolen, het lijkt ons vanuit de stad dan ook gerechtvaardigd om hierbinnen een fijnmaziger fietsnetwerk uit te rollen dan wat het BFF voorziet, namelijk een maaswijdte van 1.5 à 3.0km en hier dan nieuwe tangentiële verbindingen in te gaan selecteren.

Belangrijk is hierbij op te merken dat het randstedelijke gebied niet noodzakelijk bij de administratieve stadsgrens ophoudt, de grootstedelijke taakstelling inzake wonen en bedrijvigheid wordt ook opgelegd aan sommige (delen van) buurgemeenten van Gent. Meer zelfs, een groot deel van de nieuwe ontwikkelingsgebieden, bevinden zich nu net in deze schil. Een stadsregionaal fietsroutenetwerk houdt dus ook al rekening met deze toekomstige ontwikkelingen en plooit zich dus best niet terug op het grondgebied van de Stad Gent.

4. **Kern (Fietsstad)**

Dit is het gebied waar je echt zou moeten voelen dat je een "fietsende stad" betreedt, waarbinnen de fiets als een volwaardig stedelijk vervoersmiddel geldt. Het mag duidelijk zijn

dat hier maatwerk op maat van de specifieke ruimtelijk-morfologische context van het gebied noodzakelijk is. Gent heeft in de eerste plaats een relatief groot kerngebied, doordat de ruimte binnen de historische stadsomwalling groter was dan andere Vlaamse steden. Bovendien is binnen dit gebied het middeleeuwse stratenpatroon grotendeels bewaard gebleven, waardoor brede fietspaden vaak niet mogelijk zijn ondanks grote fietsersaantallen. Het is binnen dit gebied dat er meer moet uitgegaan worden van optimale menging van fietsersstromen met andere weggebruikers, waarbij de regel moet zijn dat alles "befietsbaar" gemaakt wordt zonder dat hiervoor specifieke infrastructuur hoeft worden aangelegd. Al vormen conflictvrije fietsonderdoorgangen bijvoorbeeld een absolute meerwaarde. Door de hoge densiteit en diversiteit aan functies binnen dit gebied is het bovendien ook moeilijk om de stromen te gaan kanaliseren naar bepaalde assen.

Toch moeten hier keuzes gemaakt worden om (doorgaande) stromen te gaan opvangen op bepaalde routes, we denken hierbij aan het optimaliseren van de Oost-West route, de fietsstraat Volderstraat, de nieuwe route die langs de Schelde (groenas 4) in belang zal winnen na realisatie van de Waalse Krook, enz. Maar ook in deze gevallen zal het niet steeds mogelijk zijn om telkens 4 m brede exclusieve fietswegen te gaan aanleggen.

	Fietsprofiel 2014	Ambitie 2020	Routes	Grid	Kwaliteitsniveau
Kern	Gent Fietsstad, ruimer dan R40 gebied incl. 19e eeuwse gordel	Fiets = het stedelijk vervoersmiddel	Ontsluiten > verbinden. Optimaal mengen met andere verkeersdeel-nemers in combinatie met duidelijk structurerende assen doorheen centrum, maar ook er rond	Maaswijdte 0,5 à 1,0 km	Maatwerk binnen een stedelijke context, STOP Alles binnen dit gebied moet befietsbaar zijn
Rand-stedelijk gebied	Functioneel fietsen in sterke opmars (OVG 2012), bovendien nog veel potentie	Fiets = concurren-tieel alternatief voor auto en OV aanbod Afbakening stedelijk gebied als contour	Ontsluiten = verbinden Belang van tangentiële verbindingen, zeker in de zuidelijke mozaïek	Maaswijdte 1,5 à 3,0 km	IPOD Fietsinfra noodzakelijk op de routes Aandacht voor fietsvarianten en grote fietsers-stromen
Haven	Modus in verdrukking	Veilige conflictvrije routes vanuit stad en kanaaldorpen, leesbaarheid netwerk	Verbinden van hinterland met havensites, ontsluiten vooral intern binnen bedrijven-terreinen	Directheid ondanks grote ruimtelijke korrels	Verkeers-veiligheid, infra op maat van individuele fietser
Buiten-gebied	BFF, fietsen in opmars, E-bikes, sterke autoafhankelijkheid	Kwalitatief uitbouwen van BFF	Verbinden tussen kernen, ontsluiten naar stadsregionaal netwerk	BFF: maaswijdte 3,5 km, (recreatief) knooppunten netwerk	Vademecum

6.3.2.4 Functionele knooppunten en bewegwijzering

6.3.2.4.1 Hiërarchie van de knooppunten

Om de zones op elkaar te laten inhaken als structurerende elementen is er ook een hiërarchie van knooppunten noodzakelijk. Afhankelijk van hun rol en positie binnen het fietsrouteconcept zijn er drie typologieën te onderscheiden:

1. **Stadsregionaal schakelpunt:**

Als overgang tussen het hinterland en het grootstedelijke gebied. De locatie van deze punten hoeft niet noodzakelijk samen te vallen met de afbakeningslijn van het grootstedelijk gebied, maar moeten wel duidelijke landmarks zijn die een betekenis hebben op stadsregionaal niveau en die ook bekend zijn in de mentale map van de gebruikers van de stadsregio. We denken hier bijvoorbeeld aan de site van The Loop of de Ghelamco-arena in het zuiden of de nieuwe fietsbrug Slotendries als schakelpunt tussen het havengebied en het stedelijk gebied.

2. **Stadspoort**

Situeert zich op de overgang van randstedelijk gebied naar het kerngebied. Als locatiecriterium wordt een duidelijk stedelijke landmark gekozen, die in de mental map zit van fietsers die vertrouwd zijn met de omgeving en structuur van de stad. De knopen fungeren als een soort van stadspoorten van waaruit toegang gevonden kan worden tot het kerngebied (radiale route naar centrum). Maar eveneens bevindt de stadspoort zich op een tangentiële route die verbinding geeft naar de andere stadspoorten. Op die manier ontstaat een "kralensnoer" die een soort van ringstructuur vormt rond het kerngebied en die erg structurerend kan zijn om doorgaande fietsersstromen uit het kerngebied te houden maar die anderzijds ook een structuur biedt om randstedelijke tangentverplaatsingen te gaan opvangen. De contour die we voor ogen hebben is in het noordwesten afgebakend door de Westerringspoorroute, in het zuiden door de as Koningin Fabiolalaan – Burggravenlaan – Ledeberg – De Naeyerdreef en ten oosten door de as Gentbruggebrug – Rozebroeken – Dampoort – Oude Dokken.

3. **Randstedelijke knooppunten:**

Binnen het randstedelijke gebied is het zinvol om los van structurerende routes en zonegrenzen ook nog een aantal knooppunten te gaan aanstippen die een betekenis kunnen hebben binnen het meer ontsluitende fietsroutenetwerk. We denken hierbij aan de deelgemeentekernen en bijzondere sites (zoals scholencampussen bv)

	Functie binnen netwerk	Criteria	Doelgroep	Voorzieningen-aanbod
Stadspoort	Vangt randstedelijke- en buitengebied fietser op, overgang naar gemengd stedelijk gebied, gekoppeld aan een hoofdroute en een tangent (tangentieel kralensnoer)	Behoort tot de mental map van de stedeling (Dampoort, Blauwe brug,…)	Fietspool (ontmoetingsplek), fietser is vertrouwd met Gentse netwerk	P+B lokaal Ontmoetingszones Cambio deelfietsstations
Stads-regionaal schakelpunt	Vangt lange afstandfietser op aan grens stedelijk gebied, vertrekpunt grootstedelijke fietsroute Schaal R4	Landmark (The Loop, Ghelamco, …)	Fietser niet noodzakelijk vertrouwd met Gentse netwerk Zowel recreatief als functionele fietser Niet noodzakelijk eigen fiets	P+R – P+B regionaal Route-info Fietsherstel Bewegwijzering Multimodaal / deelfietsen
Rand-stedelijk knooppunt	Knooppunten die met een meer ontsluitend doch kwalitatief netwerk met elkaar dienen verbonden te zijn	Deelgemeente kern of bijzondere site	Vertrouwd met de onmiddellijke buurt, sterk gericht op de functionele fietser	Voldoende stallingen bij OV-knopen
Fiets-knooppunt Vlaanderen	Is een bekend en leesbaar (internationaal) systeem, het stadsregionale netwerk sluit zich hierop aan	Vastgelegd op Vlaams niveau per provincie, Vaak ook landmark of lokale bezienswaardigheid	Recreatieve fietser, maar functioneel medegebruik door lange afstandsfietser (pendelaar)	Bewegwijzering, recreatie, horeca

6.3.2.4.2 Bewegwijzering

Het hier geschetste fietsrouteconcept vervangt de bestaande fietsroutes niet. De netwerkfilosofie vertrekt vanuit de bestaande netwerken, maar trekt de structuur door naar een stadsregionaal fietsrouteconcept, op de leest van andere vervoerssystemen. Het poogt vooral ook de leesbaarheid te verhogen en samenhang te brengen in de structuur die niet altijd even bevattelijk is, zeker voor niet vertrouwde gebruikers van het Gentse fietsnetwerk.

Het werken met zones, stadspoorten en schakelpunten laat toe om op basis hiervan ook een helder bewegwijzeringsconcept te gaan ontwikkelen. Door knooppunten te kiezen die tot de "mental map" van de gebruikers behoren, vervolgens vanuit elk knooppunt het volgende punt te gaan bewegwijzeren via een kwalitatieve directe fietsroute, vergroot men de leesbaarheid en de samenhang van het netwerk.

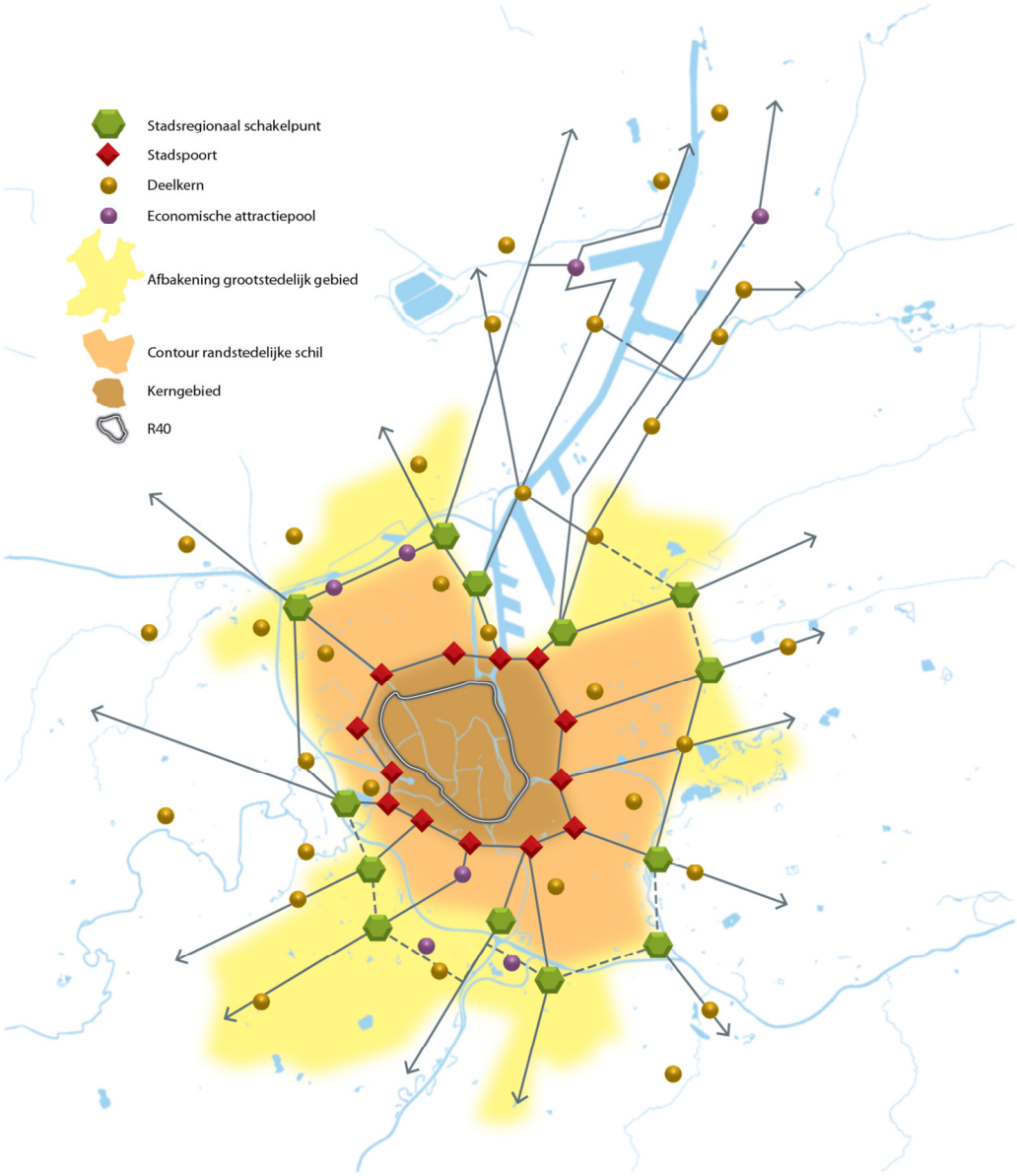
6.3.2.4.3 Relatie met andere (bestaande) fietsnetwerken

De ontwikkeling van een stadsregionaal concept voor het fietsroutenetwerk is geenszins een pleidooi om de bestaande fietsroutenetwerken overboord te gooien, maar dient beschouwd te worden als een richtinggevend kader voor de opbouw, het kwaliteitsniveau en bewegwijzering van hoogwaardige fietsroutes binnen de stadsregio. In de meeste gevallen zullen de routes samenvallen met reeds geselecteerde tracés binnen bestaande fietsroutenetwerken, zoals het

knooppunten netwerk in het buitengebied, het BFF, de LAF's of de vroegere grootstedelijke fietsroutes in het stedelijke gebied. Daarnaast biedt dit kader wel een goede invalshoek om missing links te detecteren, zoals een ontbrekende oost-west fietsverbinding in de zuidelijke mozaïek en bepaalde verbindingen in de oostelijke rand.

Het stadsregionale fietsroutenetwerk heeft echter een duidelijk verbindende functie van en naar de buurgemeenten maar ook onderling tussen randstedelijke knooppunten. Het ontsluitende aspect vertaalt zich in het feit dat het stadsregionale netwerk aantakt op het bestaande BFF dat voldoende kleine maaswijdte biedt maar dan op een lagere hiërarchie dan het stadsregionale netwerk Bovendien zal een verdere verfijning worden vastgelegd bij de opmaak van een een lokaal ontsluitend fietsroutenetwerk in een latere fase. De Provincie Oost Vlaanderen ontwikkelt op dit moment een netwerk van "fietssnelwegen", ook dit initiatief heeft niet de bedoeling de bestaande netwerken te gaan herdenken. Fietssnelwegen vormen een selectie van de prioritaire assen van de huidige netwerken en dienen de beste fietsverbindingen te vormen tussen (Oost-)Vlaamse steden en economische knooppunten. De focus ligt op functionele verplaatsingen binnen een afstand van 5 tot 20 km. Dit netwerk van fietssnelwegen dient de ruggengraat te vormen van het Oost-Vlaamse BFF.

Dit initiatief poogt een continu kwaliteitsniveau na te streven op volledige fietsassen binnen de ganse provincie. Gezien de centrale ligging van het Gentse grondgebied binnen deze context moet het stadsregionale fietsnetwerk zich hier ook op enten en vice versa. Een eerste stap bestaat er in om het hieronder geschetste concept toe gaan vertalen tot op tracéniveau en van daaruit een actieplan te genereren, prioriteiten en verantwoordelijkheden te gaan vastleggen. De Stad Gent zal samen met de Provincie hiertoe het initiatief nemen. De Provincie is ook uitstekend geplaatst om ook de buurgemeenten in deze context te gaan betrekken.



Figuur *19:* Synthese stadsregionaal fietsconcept

6.3.2.4.4 Strategische fietsinfrastructuurprojecten

De Stad Gent wenst bij haar fietsinfrastructuurprojecten op korte termijn onder andere in te zetten op onderstaande projecten omdat deze van strategisch belang zullen zijn bij de uitbouw van het stadsregionale fietsroutenetwerk (niet limitatieve lijst):

1. Onderdoorgang Rozemarijnbrug
2. Groenestaakstraat-Botestraat
3. Parkbosbruggen
4. Fietsbrug Watersportbaan
5. Verapazbrug en omgeving Oude Dokken

6.3.3 Fietsparkeren

6.3.3.1 Parkeerplan 2020

In het **Parkeerplan Gent 2020** (2014) staan duidelijke uitspraken over hoe de Stad Gent de parkeeruitdagingen voor fietsen en auto's wil aangaan. Het verhogen van het fietsgebruik is een belangrijke hefboom in het streven naar een gezonde, leefbare en vlot bereikbare stad.

6.3.3.2 Parkeerrichtlijnen bij stadsontwikkelingen

Enerzijds om het fietsbezit te ondersteunen en anderzijds om het openbaar domein zoveel mogelijk te vrijwaren van gestalde fietsen, wordt de stallingsbehoefte in de eerste plaats inpandig gezocht.

De stad stelt fietsparkeerrichtlijnen op: bij nieuwe ontwikkelingen moet een minimum aantal parkeerplaatsen voor fietsen op eigen terrein worden voorzien. De fietsparkeerrichtlijnen in het Algemeen Bouwreglement beperken zich tot woongebouwen en grootschalige collectieve verblijfsaccommodatie voor studenten. De bestaande parkeerrichtlijnen voor fietsen blijven behouden en worden verder uitgebreid voor andere functies (zie onderstaand schema). Het gaat steeds om minimumrichtlijnen zonder daarbij een bovengrens vast te leggen middels een maximumrichtlijn. De betrachting is steeds om het fietsbezit en fietsgebruik verder aan te moedigen.

Het fietsenstallingsbeleid is zowel **vraagvolgend** als **pro-actief**. Op plaatsen waar een hoge fietsparkeerdruk wordt vastgesteld (hoger aantal fietsen in het rek dan voorzien), wordt gezocht naar bijkomende capaciteit. Slechts wanneer er een uitgesproken stallingsbehoefte is, en er is geen inpandige stallingsoplossing voor handen, wordt gezocht naar een stallingsoplossing op het openbaar domein,.

Door een **actieve screening** wordt gezocht naar opportuniteiten voor nieuwe fietsenstallingen. De ervaring leert dat het plaatsen van nieuwe, kwaliteitsvolle fietsenstallingen het fietsgebruik naar een bepaalde locatie doet toenemen. Door gebieden te gaan screenen kan een pro-actief fietsstallingenbeleid worden meegenomen bij stadsvernieuwingsprojecten. Ook bij de herinrichting van straten en pleinen moet er steeds aandacht zijn voor de inplanting van kwalitatieve stallingsvoorzieningen.

Aan de belangrijke **openbaar vervoer-knooppunten** worden voldoende fietsenstallingen voorzien. Zowel bij de 2 belangrijke stations als bij tram- en bushaltes moeten voldoende fietsenstallingen voorzien worden.

6.3.3.3 Nieuwe concepten

Innovatieve concepten worden onderzocht. Bij **switch- of flex parkeerplaatsen** worden de autoparkeerplaatsen op bepaalde momenten van de dag/week/maand gebruikt als fietsenstalling (bv. aan schoolomgevingen). Op andere momenten worden deze plaatsen ingenomen door auto's. Op piekmomenten met extra nood aan fietsparkeerplaatsen, gaat de stad over tot het voorzien van bijkomende fietsenstallingen, zogenaamde **piekstallingen**. De stad zal de mogelijkheid onderzoeken om **pontons** in te schakelen op de Gentse binnenwateren als tijdelijke piekstalling voor fietsen.

De stad heeft momenteel in het historisch centrum twee bewaakte **fietsenparkings**. Beide parking worden bewaakt met camera's. De stad blijft verder inzetten op het uitbreiden van het aanbod aan publieke fietsenparkings.

Elke grootschalige Park&Ride fungeert tevens als een **Park&Bike** (waarbij de auto geparkeerd wordt en het vervolgtraject per fiets gebeurt) én een **Bike&Ride** (waarbij de fiets gestald wordt en vervolgtraject met het openbaar vervoer wordt afgelegd). Fietsen worden hier gedurende een lange periode gestald. De stad zal investeren in bijkomende Park&Bike locaties met kwalitatieve en veilige fietsenstallingen die enerzijds relatief makkelijk met de wagen bereikbaar zijn en anderzijds langsheen een veilige, directe fietsroute gelegen zijn. Goede bewegwijzering van zowel de parking als de fietsroute is noodzakelijk.

De stad zal terughoudend zijn wat betreft het invoeren van **fietsparkeerregimes**. In situaties waarbij er lokaal een specifiek hoge parkeerdruk is op straatniveau terwijl er een kwalitatief stallingsalternatief is in de buurt sluit de stad evenwel niet uit dat het introduceren van fietsparkeerregimes mogelijk kan zijn. Dit kan door bijvoorbeeld fietsparkeren te gaan verbieden op bepaalde plaatsen (vb winkelwandelstraten) of te gaan beperken in de tijd (stationsomgevingen).

6.3.4 Extra aandacht voor woon – school fietsverkeer:

Het aandeel dagelijkse fietsers dat een verplaatsing van of naar een school heeft, is in Gent zeer hoog. Toch is hier nog een belangrijke potentie weggelegd omdat er grote verschillen zijn in fietsgebruik tussen scholen onderling. Schoolvervoer met de fiets kenmerkt zich door sterk piekgebonden te zijn (zeer grote aantallen fietsers binnen een kort tijdsbestek).

De schoolvervoerplannen zullen de ambitie hebben om niet enkel de directe schoolomgeving te gaan screenen maar ook de fietsinfrastructuur van en naar de scholencampussen te gaan screenen en op te waarderen in functie van comfort en verkeersveiligheid.

6.3.5 Aandacht voor mensen in mobiliteitsarmoede

Binnen dit fietsbeleid is er een constante aandacht voor mensen in mobiliteitsarmoede. Wat voor velen evident lijkt, is voor een dergelijk groep mensen soms een drempel. Door het aanbieden van alle informatie over fietsen binnen het huis van de fiets, wordt er voldaan aan een eerste vorm van laagdrempeligheid. Ervoor zorgen dat de informatie voor alle mensen begrijpbaar zijn, is een bijkomend aandachtspunt. Budgetvriendelijke fietsverhuurmogelijkheden en toegankelijke deelfietssystemen zorgen ervoor dat ook mensen met een beperkte budget toegang kunnen krijgen tot een fiets.

Eigenaars van een fiets willen we ondersteunen in het onderhoud en het veilig stallen van een fiets. Bijkomende fietsenstallingen doorheen heel de stad, kunnen fietsdiefstal ook voor deze bevolkingsgroep beperken. Werkplaatsen waar mensen hun eigen fiets, eventueel onder begeleiding, zelf kunnen onderhouden, zorgt ervoor dat de fiets op een goedkope manier kan blijven rijden.

6.4 Openbaar vervoer

6.4.1 Situatieschets

Het openbaar vervoer blijft in een moeilijke marktpositie zitten. Ondanks de verschillende sterktes van het openbaar vervoer in Gent, blijft het aandeel openbaar vervoer laag.

- **Tram en busverkeer kennen de volgende sterktes:**
  - De pure aanwezigheid van een tramsysteem in Gent, maakt dat voor extra vertrammingen en tramverlengingen beroep kan gedaan worden op basisinfrastructuur en bestaande expertise. De aanloopkosten zijn met andere woorden veel geringer dan in steden of gebieden die een tramsysteem van nul af aan moeten invoeren.
  - Tram en bus zorgen voor zeer efficïent vervoer: bus- en tramreizigers gebruiken veel minder energie en ruimte dan automobilisten. De capaciteit van het openbaar vervoer is de laatste jaren opgedreven door de verhoogde inzet van gelede bussen en in de naaste toekomst zullen de nieuwe Flexity-trams zorgen voor zeer welkome extra capaciteit op de tramlijnen.
  - Tram en bus zorgen er voor dat de binnenstad en meer bepaald het voetgangersgebied goed bereikbaar blijft.
  - De bediening van de meeste bestaande woongebieden door het openbaar vervoer is zeer redelijk te noemen. Zeker het centrumgebied en het grootste deel van de 19-eeuws gordel beschikken overdag over frequent openbaar vervoer.
  - In weekdagen wordt er op de hoofdlijnen aan een hoge frequentie gereden. De zes-minuten-frequentie overdag op bv. de tramlijnen 1 en 4 is een zeer belangrijke troef.
  - Een stijgend aantal voertuigen is uitgerust met een lagevloer. Gecombineerd met verbeteringen aan de haltes maakt dit het systeem geleidelijk aan meer en meer toegankelijk.
- **Tram & busverkeer kennen volgende problematieken:**
  - Moeilijke doorstroming: vooral aan de R40 en op de hoofdinvalsassen en enkele blijvende knelpunten in de binnenstad
  - Beperkte ruimtelijke beschikbaarheid: vooral in die zones tussen de ontsluitende lijnen en de verder gelegen woon- en werkzones. Wegens het ontbreken van alternatieven is het autogebruik voor verplaatsingen naar grote tewerkstellingsgebieden in de periferie van Gent zeer hoog (bij voorbeeld naar het havengebied of de nieuwe Arteveldesite).
  - Vertraagde uitvoering van de vertramming: het uitblijven van echt hoogwaardige openbaar-vervoerverbindingen (vertramming) op bestaande stamlijnen
  - Het ontbreken van essentiële schakels in het openbaarvervoersnetwerk: bediening op het niveau van het grootstedelijk gebied Gent.
  - Het ontbreken van verbindingen tussen deelgemeenten onderling, waardoor dergelijke verplaatsingen met het openbaar vervoer vaak grote omwegen vergen.

- het ontbreken van een volwaardige P+R-infrastructuur
- onvoldoende frequentie: op bepaalde plaatsen en momenten is de frequentie ondermaats.

Het kernprobleem blijft echter dat de structurele kwaliteitssprong zoals uitgewerkt in het mobiliteitsplan 2003 nog niet werd gerealiseerd: de uitbouw van de tramsysteem op het niveau van het grootstedelijke gebied Gent blijft uit. Ondanks het feit dat in het Mobiliteitsplan van 2003 en zelfs in eerdere beleidsvisies (Horizon 2010) de vertramming van buslijnen prominent was opgenomen, is sedert 2005[17] tot op vandaag geen enkele nieuwe tramverlenging gerealiseerd en zeker geen vertramming van volledige buslijnen.

Het is een positieve evolutie dat een aantal tramverlengingen in voorbereiding of in uitvoering zitten. In 11 jaar tijd is er echter amper 2,3 km tramspoor bijgekomen in Gent, terwijl in het andere grootstedelijk gebied in Vlaanderen (Antwerpen) 17 km werd gerealiseerd, naast nieuwe tramlijnen en ingebruikname van oude tunnels.

- De vergroening van het wagenpark van het OV blijft een probleem. In het kader van het Europees project Civitas zijn er verschillende maatregelen genomen om de voertuigen te verschonen, zoals roetfilters en hybride voertuigen. Het feit dat het openbaar vervoer in Gent niet goed scoort op milieuvlak, is enerzijds het gevolg van het uitblijven van de vertrammingen, maar anderzijds staat ook het buspark van De Lijn – ondanks de inspanningen – niet aan de Europese top qua milieuvriendelijkheid.

Treinverkeer

- Ook op het gebied van het treinverkeer is er weinig structurele evolutie in de richting van een voorstadsspoor. De uitbouw van het Sint-Pietersstation verhoogt weliswaar de capaciteit van dit station, maar het nieuwe vervoersplan van de NMBS, dat ingaat in december 2014, maakt geen opening naar een betere voorstadsbediening van de Gentse regio. In tegendeel, de bediening in verschillende kleinere stations gaat er op achteruit, waardoor deze evolutie wordt tegengewerkt

Nieuwe ontwikkelingen worden niet bediend

- De stad krijgt er **nieuwe "kernen"** bij, die niet allemaal adequaat bediend worden door het openbaar vervoer, bv. de "zuidelijke mozaïek¨. Dergelijke gebieden nemen steeds in belang toe en het afwezig blijven van kwaliteitsvol openbaar vervoer zorgt voor een autogericht verplaatsingspatroon. Bovendien dreigen deze gebieden in hun ontwikkeling te worden geremd door het uitblijven van noodzakelijk collectief en/of openbaar vervoer dat concurrentieel is met de auto.

In 2002-2003 voerde De Lijn tezamen met de stad Gent een openbaar-vervoerstudie uit voor de Gentse regio, het zogenaamde "Perspectief 2025" of Pegasusplan. In de latere Mobiliteitsvisie

[17] De tramverlenging naar The Loop-Expo die in twee fases gebeurde tussen 2003 en 2005 was al voor het Pegasusplan beslist beleid.

2020 van De Lijn Oost-Vlaanderen werd deze visie geïntegreerd in een ruimere toekomstvisie voor het openbaar vervoer in de hele provincie Oost-Vlaanderen.

11 jaar verder zijn beide plannen nog steeds richtinggevend voor de opbouw van de gewenste openbaar-vervoerstructuur op het grondgebied van Gent en de hele stadsregio, maar zijn er hier en daar vernieuwde inzichten.

Op korte termijn dient de kwaliteit van het openbaar vervoer te verhogen, dit voornamelijk door het invoeren van maatregelen om zo snel mogelijk een aantal knelpunten inzake doorstroming aan te pakken. Dit is van strategisch belang, een goeie doorstroming is immers een van de voorwaarden bij uitstek om een waardig alternatief te bieden voor het doorgaande en semi-doorgaande autoverkeer.

Tenslotte moeten ook nog initiatieven worden ontwikkeld om een betere bediening te waarborgen voor nieuwe tewerkstellingsgebieden, met in de eerste plaats de zuidelijke mozaïek.

Voor deze strategische mobiliteitsvisie 2030 worden in eerste instantie volgende invalshoeken gehanteerd, die zijn overgenomen uit het mobiliteitsplan van 2003:

1. Het grootstedelijk gebied Gent als basis voor de gewenste openbaar-vervoerstructuur;
2. Integratie van netwerken: de hiërarchische opbouw en de knooppunten;
3. Beschrijving van de deelnetwerken;
4. Actualisatie van Perspectief 2025/Pegagusplan;
5. Een gefaseerde uitbouw van het openbaar-vervoernetwerk.

6.4.2 Pegasusplan 2003/Mobiliteitsplan 2003 als basis voor de Visie 2030[18]

De basis voor een duurzaam openbaar-vervoernetwerk voor Gent wordt gemotiveerd vanuit twee invalshoeken. Enerzijds is er de **gewenste ruimtelijke structuur** en anderzijds zijn er de **verwachte vervoerswaarden** berekend op basis van het multimodaal verkeers- en vervoersmodel Gent.

Voor de afstemming van de basisstructuur voor het openbaar vervoer op de gewenste ruimtelijke structuur, is uitgegaan van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Gent en vooral van het afbakeningsproces voor het grootstedelijk gebied Gent.

De evaluatie van de vervoerswaarde heeft er binnen de openbaar-vervoerstudie toe geleid om de stamassen van het openbaar vervoer, de tramassen, verder te versterken en uit te bouwen tot op het niveau van het grootstedelijk gebied.

Een belangrijk uitgangspunt hierbij is eveneens de onderlinge afstemming tussen het gewenste openbaar-vervoernetwerk en de gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Vandaar de keuze voor tramlijnen prioritair in te zetten op gebieden waar gemengde ruimtelijke ontwikkelingen dienen te worden gestimuleerd. **In de optiek van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen betekent dit voor de Gentse regio in principe de beperking van tramlijnen tot de grens van het grootstedelijk gebied Gent**.

[18] Bron: openbaar vervoerstudie Gentse regio fase 3a Uitwerking duurzaam openbaar-vervoersscenario

6.4.3 Integratie van netwerken: de hiërarchische opbouw en de knooppunten[19]

De voorgestelde tramstructuur is structuurbepalend voor de verdere uitbouw van het Gentse openbaar-vervoersysteem. Het voorkeurscenario voor de Gentse regio bevat evenwel eveneens een voorstedelijk treinnetwerk en een busnetwerk. Gezien deze netwerken niet individueel kunnen functioneren, is het hoogst belangrijk deze op een goede manier te **integreren**.

Algemene principes voor de integratie van stedelijke trein-, tram- en busnetwerken

- Een goede **functionele integratie van de verschillende openbaar-vervoersystemen** is een essentiële voorwaarde voor de realisatie van een dekkend en efficiënt openbaar vervoer. De verschillende systemen hebben elk hun eigen functie binnen het totale netwerk en moeten elkaar daarin aanvullen.
- Schaalniveau als maatstaf: Eén van de belangrijkste kenmerken van een openbaar-vervoersysteem is het schaalniveau waarop dit functioneert.
    - Op nationaal niveau wordt het vervoer verzorgd door IC/IR-diensten.
    - De uitwisseling met deze diensten wordt verzorgd op de grotere overstapstations, in Gent op de stations **Sint-Pieters** en **Dampoort**.
    - Op **regionaal niveau** wordt het openbaar vervoer verzorgd door het **voorstadsnetwerk**.
    - Op **grootstedelijk niveau** wordt de hoofdstructuur gevormd door de **tramassen** welke **aangevuld** worden door een **stedelijk busnetwerk**.
- Regionale verbindingen dienen goed te functioneren op vlak van **reistijd** en **frequentie**, maar ook **herkenbaarheid** en **leesbaarheid**. In de hele regio moeten gelijksoortige diensten worden aangeboden en het moet duidelijk zijn hoe en met welke diensten het centrum van Gent kan worden bereikt en waar eventueel kan worden overgestapt voor andere bestemmingen.
- Duidelijke overstaplocaties bij wisseling van schaalniveau: Voor de Gentse regio wordt om technische redenen uitdrukkelijk geopteerd om **geen fysieke verknoping** van de verschillende vervoerssystemen door te voeren maar **wel** om vanuit de regio **over te stappen** van het ene vervoermiddel (trein of streekbus) op het andere (tram of stadsbus). Daarbij wordt gekozen om gebruikers van regionale openbaar-vervoerdiensten de mogelijkheid te bieden om aan de rand van het grootstedelijk gebied over te stappen op het grootstedelijk net, zodat het centrum van de stad Gent of de stations rechtstreeks kunnen bereikt worden.

Selectie van de knooppunten

Het openbaar-vervoersysteem dat gehanteerd wordt, is een samenspel van diverse vervoersystemen die elk hun eigen karakteristieken hebben die nauw samenhangen met het schaalniveau waarop ze functioneren.

Het openbaar-vervoersysteem voor de regio Gent werd opgebouwd vanuit een verknopingsprincipe. Dit houdt in dat de verschillende systemen met elkaar gecombineerd worden op een aantal geselecteerde knopen, welke hoogwaardig dienen uitgebouwd te worden, afhankelijk van de functie die ze vervullen.

De knooppunten welke gebruikt worden zijn als volgt ingedeeld:

[19] Bron: openbaar vervoerstudie Gentse regio fase 3a Uitwerking duurzaam openbaar-vervoersscenario

Knooppunten	Functie	Selectie
1. Bovenregionaal Transferpunt	Mogelijkheid tot overstap IC/IR-station met tram/bus	**Station Gent Sint-Pieters** **Station Gent Dampoort**
2. Regionaal Treinstation	Mogelijkheid tot overstap IC/IR/L-station met regionale bus	Eeklo Aalter Deinze Oudenaarde Zottegem Wetteren Lokeren
3. Regionaal transferpunt	Mogelijkheid tot overstap regionaal treinstation met tram/bus	Evergem station **Muide station** Merelbeke station
4. Structureel grootstedelijk transferpunt	Structurele overstap tussen meerdere tram- en buslijnen	**Zuid;** **Rabot/1000 Vuren;** **Korenmarkt;**
5. Grootstedelijk transferpunt	Mogelijkheid tot overstap tussen tram- en/of buslijnen	**Van Beverenplein;** **Sint-Lievenspoort;** **Merelbeke centrum;** **Oostakker Centrum;** **Mariakerkebrug;** **Melle Leeuw** **Neuseplein;** **Zwijnaarde Centrum;** **Sint-Jacobs;**

Tabel 10: Definitie en selectie van de knooppunten voor de Gentse regio

In vergelijking met 2003 zijn een aantal grootstedelijke transferpunten niet meer weerhouden; dit heeft te maken met een aangepaste visie op het uit te bouwen tramnet.

6.4.4 Beschrijving van de deelnetwerken

6.4.4.1 Voorstadstreinnetwerk

Gezien de regionale ruimtelijke ordening en de sterke oriëntatie op de Stad Gent, ligt voor het netwerk van regionale **trein**diensten in eerste instantie een radiale structuur voor de hand. Dit sluit bovendien goed aan bij de aanwezige railinfrastructuur. In overleg met de NMBS, De Lijn en de stad Gent dienen de mogelijkheden voor een verbeterde dienstverlening en de haalbaarheid van het voorstadsspoor te Gent verder worden uitgeklaard.

In 2003 is er voor geopteerd voor de volgende voorstedelijke lijnen als wensbeeld te hanteren:

- **Eeklo – Sint Pieters – Oudenaarde**, met nieuwe stations in **Evergem** en **Muide** en met een frequentie van 2 treinen per uur;
- **Lokeren – Sint Pieters – Deinze**, met nieuwe stations in **Beervelde**, **Destelbergen Kasteel Ter Lede** en **Oostakker** en met een frequentie van 2 treinen per uur;
- **Aalter – Sint Pieters – Aalst** met een frequentie van 2 treinen per uur;

- **St-Pieters – Zottegem** met een frequentie van 2 treinen per uur.

Op deze lijnen worden ook bestaande de voorstadsstations zoals Gentbrugge, Drongen, Merelbeke en Wondelgem uiteraard behouden en versterkt bediend.

De radiale as naar Zelzate (gebruik van lijn 204) is binnen de openbaar-vervoerstudie wel als positief geëvalueerd, maar anno 2003 wou NMBS niet ingaan op de bediening van deze gebieden per spoor.

6.4.4.2 Tramnetwerk

Eerder is gesteld dat de tramstructuur het basisnetwerk wordt voor het grootstedelijke gebied Gent (cfr pegasusplan 2003).

Het basisnetwerk bevat volgens het Mobiliteitsplan uit 2003 volgende tramlijnen:

- **Lijn 1: Evergem – Merelbeke** (basisfrequentie 8/u), waarbij tussen het gedeelte Moscou en Merelbeke tramsporen moeten worden aangelegd
- **Lijn 2**: **Sint-Denijs-Westrem – Oostakker** (basisfrequentie 8/u) – hiervoor is de aanleg van een tramverbinding tussen Gent-Sint-Pieters – Zuid – Dampoort noodzakelijk en de vertramming op het gedeelte Kortrijksesteenweg – Sint-Denijs-Westrem
- **Lijn 3: Melle R4 – Mariakerke** (basisfrequentie 8/u) – dit is onder andere de vertramming van lijn 3 van Mariakerke met doortrekking tot Kolegem tot Dampoort
- **Lijn 4: UZ/Zwijnaarde – Meulestede** (basisfrequentie 8/u) – met tramlijnverlenging naar Zwijnaarde dorp, Gent Universitair Ziekenhuis en het Arteveldestadion
- **Lijn 5: Lochristi – Flanders Expo** (basisfrequentie 8/uur) – inclusief de tramlijnverlenging aan Flanders Expo (The Loop)
- **Lijn 6: Gent-Sint-Pieters – Destelbergen** (basisfrequentie 4/uur) – inclusief vertramming Muide – Dok Noord – Dok Zuid – Gent-Dampoort
- **Lijn 6': Gent-Sint-Pieters – Melle Leeuw** (basisfrequentie 4/uur)

De voorgenoemde tramlijnen houden rekening met de doorkoppeling van de lijnen volgens volgende principes:

- Evenwaardige koppeling van lijnen, rekening houdend met de verwachte vervoerswaarde (zware lijnen worden zoveel mogelijk gekoppeld);
- Een evenwichtige bediening van de grootstedelijke transferpunten;
  Een gelijkmatige spreiding van de lijnen over de verbindingen tussen de grootstedelijke transferpunten.

De onderlinge koppeling tussen deze tramstructuur en de wegstructuur wordt gemaakt door het uitbouwen van een sterke P&R – structuur. Voor een beschrijving van de visie op P+R wordt verwezen naar het hoofdstuk over het parkeerbeleid.

6.4.4.3 Busnetwerk

Busnet op regionaal niveau

Het regionale niveau verbindt de regio Gent met het stedelijk gebied Gent. Dit regionale systeem bestaat uit een aantal regionale treinen (IR en L-verbindingen) welke aangevuld worden met regionale bussen om de leemten tussen de treinverbindingen op te vullen.

De regionale buslijnen met een verbindende functie, blijven behouden in de nieuwe openbaar-vervoerstructuur. Het eindpunt van deze lijnen wordt gewijzigd ten opzichte van de huidige toestand. Hierbij worden, afhankelijk van de situatie, 2 mogelijke concepten gehanteerd:

- verknoping van de lijnen ter hoogte van de beginpunten van de tramassen (binnen grootstedelijk gebied); dit is enkel mogelijk indien de frequentie van de buslijn voldoende hoog is;
- verdere doortrekking van de bussen, tot een geselecteerde structurele grootstedelijke knoop of een knoop van een hoger niveau (hierbij wordt een andere bestemming dan deze van de tramlijn geviseerd). Wanneer de huidige buslijn parallel loopt met de tramas, wordt de buslijn omgevormd tot een ontsluitende lijn voor het traject tussen het beginpunt van de tramas en de structurele knoop die bereikt dient te worden.

De ontsluitende regionale bussen blijven behouden indien het bedieningsgebied voldoende afwijkt van het bedieningsgebied van de tramas.

Busnet op grootstedelijk niveau

De meeste aandacht gaat naar de ontsluitende buslijnen die de gebieden bedienen die gelegen zijn binnen het grootstedelijk gebied. Bij de opbouw van het nieuwe busnet worden hierbij volgende principes gehanteerd:

- Indien de huidige buslijn het traject volgt van de nieuwe tramas, dan wordt deze buslijn afgeschaft of rijdt ze enkel tot aan het beginpunt van de tramas. Het gaat hier dan om een regionale lijn die verder opereert in het grootstedelijk gebied. Hierbij verwijzen we naar de opties genomen voor de ontsluitende regionale buslijnen.
- Indien de huidige buslijn gebieden bedient waarvan de kern meer dan 500 m van de nieuwe tramas verwijderd is, dan blijft deze buslijn behouden. Hierbij worden de criteria van de basismobiliteit gehanteerd. Volgende principes worden tevens gehanteerd:
    - er wordt zoveel mogelijk over wegen met een verkeersfunctie gereden (rekening houdend met het potentieel), straten die geen verkeersfunctie hebben (woonstraten) worden, waar mogelijk, vermeden;
    - er wordt een zo klein mogelijk aantal verschillende lijnen met een zo hoog mogelijke frequentie gerealiseerd, hetgeen de overzichtelijkheid en de gebruiksvriendelijkheid ten goede komt.

Het eindpunt van deze buslijn varieert naargelang de situatie.

Hierbij worden 2 mogelijkheden gehanteerd:

1. ofwel wordt de buslijn behouden tot het huidige eindpunt (centrum of station) voor die richting (gezien alle lijnen doorgekoppeld zijn kunnen we niet meer spreken van een eindpunt);
2. ofwel wordt als eindpunt voor de buslijn een structureel grootstedelijk transferpunt of een transferpunt van hoger niveau genomen (Dampoort, Zuid, Sint-Pieters, Rabot).

Busnet op stedelijk niveau

Binnen het stedelijk gebied opereren een aantal ontsluitende buslijnen. De huidige buslijnen die opereren binnen het stedelijk gebied, blijven in eerste instantie behouden. De route binnen het centrumgebied kan variëren afhankelijk van de keuze genomen voor de tramassen, zodat ook

andere trajecten worden aangedaan. Voor sommige richtingen worden de stadslijnen iets uitgebreid zodat de functie van een eventuele buslijn die vervalt, kan overgenomen worden.

6.4.5 Visievorming op basis van Pegasusplan 2003

6.4.5.1 Inleiding

De krachtlijnen van de visie op het openbaar vervoer uit het Mobilteitsplan 2003 blijven ook tien jaar later geldig. Meer dan ooit is de behoefte aan een goed uitgebouwd tramnetwerk aanwezig, aangevuld met een voorstadspoor op regionaal niveau.

De actualisatie beperkt zich vooral tot het operationeel niveau en stelt de uitgangspunten zeker niet in vraag. Dit heeft onder meer te maken met de zgn. "doorkoppelingen" van tramlijnen en enkele korte tramverlengingen, maar ook met de visievorming over openbaar vervoer naar nieuwe tewerkstellingsgebieden.

6.4.5.2 Visievorming rond voorstadstreinnetwerk

De stad Gent wenst in samenwerking met de NMBS de volgende jaren verder te bouwen aan de uitwerking van een voorstadsnet rond Gent. Rekening houdend met de beperkt voorziene middelen binnen het Investeringplan 2013-2025 van de NMBS Groep, zetten we in de eerste plaats in op de opening of heropening van een aantal halteplaatsen zoals voorzien in de Vlaamse spoorstrategie. Dit als voorloper van een heus voorstadsnet. Die moeten de functie van het spoor als verbinding tussen Gentse buurten en deelgemeenten versterken.

De heropening van de halteplaats aan de Muide en de opening van een halteplaats aan The Loop zijn prioriteiten voor de Stad Gent.

De Stad Gent blijft vragende partij om personenvervoer op 'spoorlijn 204' te realiseren. Deze vraag is ook opgenomen in de Vlaamse Spoorstrategie. Een eerdere studie heeft uitgewezen dat het openstellen van deze lijn voor personenvervoer rendabel zou zijn.

Het nieuwe Vervoersplan 2014 van de NMBS brengt een grondige verschuiving teweeg in het aanbod van treinen. De bediening van het kleinere stations die cruciaal is voor de opbouw van een voorstadstreinnetwerk wordt afgebouwd in de plaats van verder versterkt. De Stad Gent blijft aandringen op een volwaardige bediening van deze stations om de rol van het openbaar vervoer in en rond de stad te maximaliseren.

6.4.5.3 Visievorming rond openbaar/collectief vervoer naar nieuwe tewerkstellingsgebieden

Een eerste belangrijk aandachtspunt in de actualisatie is de ontwikkeling van een visie op een hoogwaardige openbaar vervoerbediening van de grote nieuwe tewerkstellingsgebieden.

In eerste instantie moet daarbij worden gedacht aan de zgn. zuidelijke mozaïek, het gebied rond R4 en E40 tussen Drongen en Merelbeke, dat zich volop aan het ontwikkelen is. In dit gebied is er met uitzondering van tram 1 op The Loop, nauwelijks of geen visie voor een adequate openbaar vervoerbediening van de grote ruimte ontwikkelingen. Het bestaande aanbod van de streekbuslijnen of ontsluitende stadsbuslijnen of deze te versterken voldoet niet. In dit gebied is er nood aan een met het autosysteem concurrentieel openbaar vervoer. Dit vereist eigenschappen qua frequentie, snelheid en comfort die niet (meer) kunnen geboden worden door de "klassieke oplossingen".

Daarbij mag niet uit het oog verloren worden dat er van het openbaar vervoer wordt verwacht een zeer aanzienlijke rol te spelen in dit gebied. Meer zelfs: de ambities voor dergelijke gebieden kunnen niet ten volle worden waargemaakt zonder dat het openbaar vervoer een aanzienlijk aandeel opneemt van het woon-werkverkeer naar deze sites. Zonder adequaat openbaar vervoer lopen deze sites op termijn vast.

De Stad Gent en De Lijn erkennen in elk geval de nood aan beter openbaar vervoer in de zuidelijke mozaïek en engageren zich daarom om de nodige onderzoeken uit te voeren. De bediening van deze zuidelijke mozaïek kan ook – indien de studie in die richting wijst - een aanzet zijn tot een vorm van ringlijn tussen Drongen en Destelbergen. Dergelijke tangentiële openbaar vervoerverbindingen ontbreken nu volledig, hoewel er hier een stijgende vervoersvraag is
Op basis van de onderzoeksresultaten worden mogelijke exploitatievormen op korte (busaanbod) en langere termijn (hoogwaardig OV, bus- en tramaanbod) uitgewerkt en wordt gezamenlijk naar financiële mogelijkheden en middelen gezocht voor de realisatie van het weerhouden exploitatieconcept. Een dergelijke tangentiële lijn kan overigens model staan voor andere dergelijke verbindingen, want ook in andere sectoren is de vraag naar tangentiële verbindingen reëel. Deze visievorming moet met "open vizier" gebeuren en moet ook inspelen op geplande tramverlengingen binnen het Pegasusplan.

Het is de bedoeling van de Stad Gent om op het Eiland Zwijnaarde een nieuw en duurzaam regionaal bedrijventerrein op te zetten dat wordt ingevuld als een 'slim logistiek park' met ruimte voor gemengde bedrijvigheid met zo veel mogelijk watergebonden transport, distributie en logistiek. Daarnaast komt er ook een concentratie van kennisbedrijven. Om op termijn hier de geplande tewerkstellingsconcentratie te kunnen voorzien is een hoogwaardige openbaar vervoerontsluiting ten zeerste gewenst.

In dit kader vraagt de stad concreet om na te gaan of de voorziene en noodzakelijke tramlijn in de richting van Merelbeke geen groter potentieel heeft via de Artevldesite en Eiland Zwijnaarde dan via het tracé via de Hundelgemsesteenweg. De visievorming rond openbaar vervoer in de zuidelijke mozaïek moet worden meegenomen in de globale mobiliteitsstudie die zal worden opgestart voor dit gebied.

6.4.5.4 Actualisatie Pegasusplan

- noodzaak tot actualisatie

Meer dan ooit moet het tramnetwerk de drager worden van het grootstedelijk openbaar vervoer. De groeiende problemen inzake congestie en moeilijkere bereikbaarheid van delen van Gent, kunnen enkel adequaat worden opgelost worden door de verdere en ambitieuze uitbouw van een hoogwaardig tramnetwerk. Net als het ander grootstedelijk gebied in Vlaanderen en net als voor de rand rond Brussel, blijven we voor Gent voluit gaan voor de uitbouw van het tramnetwerk.

In 2012 werd de project-MER voor de vertramming van de lijnen 3 & 7 opgestart. Dit zijn de drukste buslijnen van Gent, waarbij uitdrukkelijk voor vertramming gekozen wordt. De opstart van deze MER-studie was een vertaling van de prioriteiten die kwamen uit het Pegasusplan en het Mobiliteitsplan uit 2003.

Bij de bespreking van de tracé-en inrichtingsvarianten werden discussies gevoerd waaruit bleek dat beslissingen mbt deze 2 tramassen ook repercussies hebben op de koppelingen van de andere tramassen in het totale Pegasus-tramnet. Tevens zijn in die periode enkele wijzigingen voorgesteld in het Gentse tramnet tov het initiële Pegasusplan:

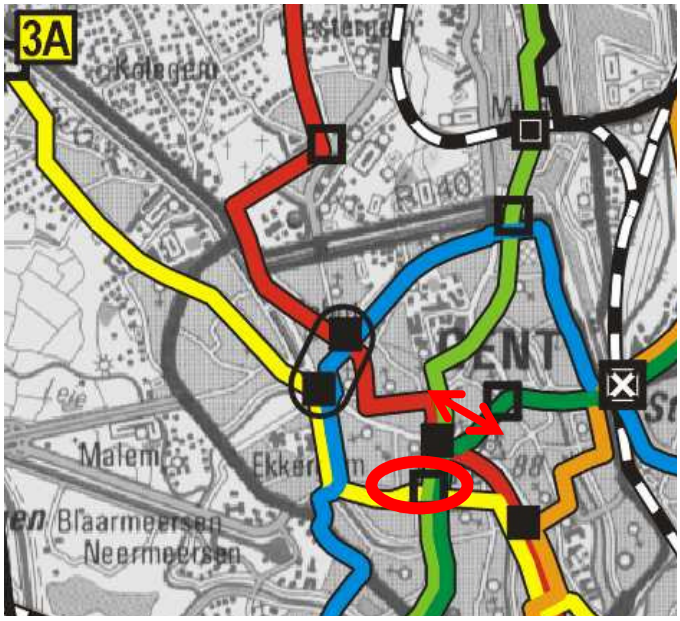
- Verlenging tramlijn 4. Met de korte **verlenging van lijn 4 tot het UZ,** die momenteel in voorbereiding is, wordt een jarenlange wens ingewilligd om de zeer belangrijke

attractiepool van het Universitair Ziekenhuis een tramverbinding te geven met het St-Pietersstation.

- Verandering tracé lijn 3: de huidige reisweg die wordt voorgesteld in het vertrammingsdossier wijkt af tov het initieel Pegasusplan. De reisweg in Pegasusplan was van Brugsepoort via Coupure en PAG-as naar Zuid en verder naar Melle. In het vertrammingsdossier van lijn 3 is de **huidige reisweg van buslijn 3** (d.w.z. van Brugsepoort via Hoogstraat naar Korenmarkt en Dampoort en verder naar Gentbrugge) behouden.

  Beide opties hebben belangrijke gevolgen voor het totale tramnet :
  - Bij het aanhouden plannen Pegasus (lijn 3 via PAG-as) : => probleem bocht Coupure Rechts – Papegaaistraat (niet mogelijk na huidige heraanleg)
  - Bij het aanhouden van de reisweg van huidige lijn 3 (via Hoogstraat en KMT) : => geen tramlijn meer op as Rozemarijnbrug – PAG-as – Lippensplein

  Bovenstaande toont aan dat de koppelingen van de tramlijnen zoals vastgelegd in het Pegasusplan 2003 achterhaald zijn en moeten herzien worden.



Figuur 20: Reisweg lijn 3 in het Pegasusplan (gele lijn)

6.4.5.5 Geactualiseerd Pegasusplan

Naar aanleiding van deze evoluties voerde De Lijn Oost-Vlaanderen in de periode augustus 2012 – maart 2013 een intern onderzoek uit omtrent het toekomstig tramnet Gent en met daarbij steeds de bedoeling inzichten te verkrijgen op de openstaande vragen uit de project-MER lijn 3 & 7. Dit onderzoek resulteerde in een geactualiseerd Pegasusplan.

De volgende uitgangspunten werden bij dit intern onderzoek van De Lijn gehanteerd :

- Behoud huidige frequenties van tramlijnen
- Zo veel mogelijk behoud huidige rechtstreekse verbindingen
- Integreren van de tramverlengingen naar UZ & Arteveldesite, met onder meer de Ghelamco Arena

- Alle tramsegmenten moeten optimaal bediend blijven. Dit impliceert een oplossing voor het tracé van lijn 3 (via Hoogstraat i.p.v PAG-as) + opnieuw een tramas via de PAG-as voorzien
- Behoud van positieve punten uit het in 2003 voorgestelde stadsnet met name tussen Dampoort & Gent St-Pieters : 1 as via de Korenmarkt en 1 as via Zuid

Dit intern onderzoek gebeurde met het verkeersmodel Gent (waarbij de effecten van parameters frequentie, snelheid, aantal haltes, busnetwerk,..) konden worden nagegaan. Er werd ook speciale aandacht gegeven aan de optimalisatie van de doorstroming van het openbaar vervoer doorheen de Gentse binnenstad.

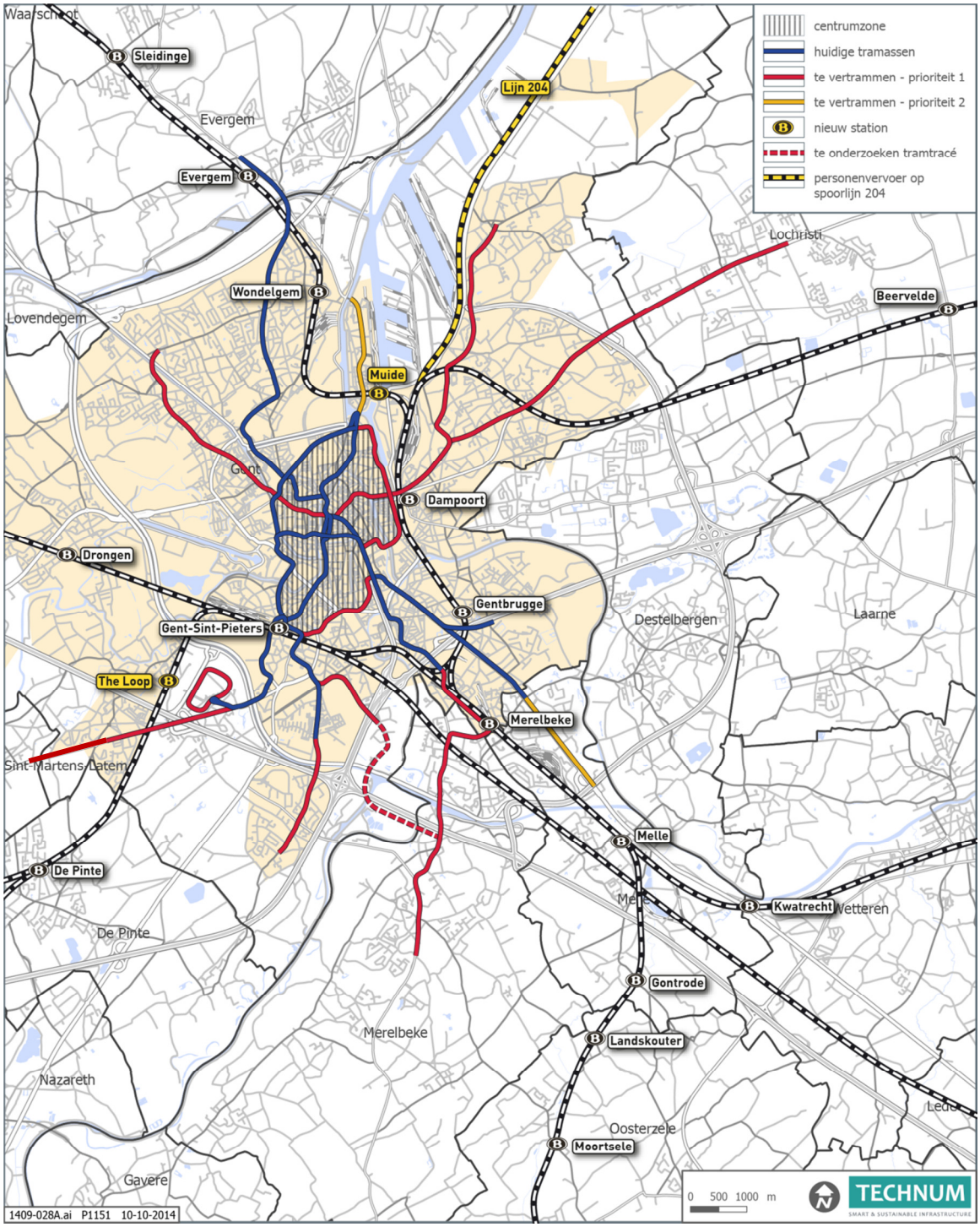
De belangrijkste conclusies waren :

- de parameter 'snelheid' is de meest bepalende factor is voor het welslagen van het nieuwe tramnet. Maw een significante verbetering in de commerciële snelheid van de bestaande tramlijnen heeft een uitgesproken effect op het potentieel en de verhouding gereden kilometers/aantal reizigers van die tramlijnen. Bijgevolg is 'doorstroming' van cruciaal belang voor het realiseren van een significante impact op de modal split. Het is dan ook de ambitie om bij de nieuw aan te leggen tramtrajecten te streven naar de wenssnelheiden.
- Daarnaast wordt vastgesteld dat de specifieke onderlinge koppelingen van de tramlijnen in de centrumzone geen significant effect hebben op potentieel. Deze koppelingen worden dan ook best verder bepaald in combinatie met het totaal pakket aan mobiliteitsmaatregelen (parkeren, circulatie, …).

Rekening houdend met de voormelde urgenties en op basis van de resultaten en inzichten van het intern onderzoek van De Lijn, kwam De Lijn tot een geactualiseerd Pegasusplan.

Naar aanleiding van dit Mobiliteitsplan vulde de stad dit concept aan met haar reeds aangehaalde specifieke prioriteiten (zie 1.1.5.2.), zijnde :

- Tramverlenging van UZ naar Arteveldesite (verhogen prioriteit)
- Onderzoeken tracé-variant via Arteveldesite en Eiland Zwijnaarde naar Merelbeke (nieuwe prioriteit)



Figuur 21: Geactualiseerd Pegasusplan met inbegrip van voorstadsspoorlijnen

Huidige tramassen

Lijn 1 Evergem Brielken – Flanders Expo
Lijn 21 Melle Leeuw – Zwijnaarde Brug
Lijn 22 Gentbrugge Dienstencentrum – Zwijnaarde Brug
Lijn 4 Moscou – Muide - Sint-Pietersstation

Te vertrammen assen – prioriteit 1

Zwijnaarde – Sint-Pieters	(in uitvoering)
UZ – Sint-Pieters	(in uitvoering)
Tramlus The Loop	(in voorbereiding)
Sint-Pietersstation – Zuid – Dampoort	(in studie)
Sint-Denijs-Westrem – Sint-Pieters	(in studie)
Mariakerke – Korenmarkt – Dampoort	(in studie)
Oude Dokken – Dampoort	(studie in opstart)
UZ – Arteveldesite[20]	
Lochristi – Dampoort[21]	
Oostakker - Dampoort	
Merelbeke - Moscou	

Te vertrammen assen – prioriteit 2

Muide - Meulestede
Melle Leeuw – Melle R4

Niet prioritair te vertrammen assen

Dampoort - Destelbergen
Dampoort – Gentbrugge – Melle Leeuw

De arcering op de kaart in de centrumzone betekent dat de onderlinge koppelingen van de tramlijnen nog verder te onderzoeken zijn in dialoog met de stad rekening houdend met een globale visie op autoverkeer (parkeerbeleid, circulatie,..), fietsbeleid en ruimtelijke ontwikkelingen. Daartoe starten De Lijn en de Stad Gent een gezamenlijke studie op waarbinnen de multimodale analyse kan gebeuren met het verkeersmodel Gent.

6.4.5.6 Actualisatie Visie busnet

In het kader van de project-MER voor de vertrammingen van de lijnen 3 & 7 onderzoekt De Lijn momenteel de aanpassing van het busnet.

Daarbij is het belangrijk dat de twee bovenregionale knooppunten (Gent St Pieters en Gent Dampoort) en het structureel grootstedelijke knooppunt (Gent Zuid) - waar op grote schaal overstapmogelijkheden (tram-tram, tram-bus, bus-bus en co-modaliteit met het treinaanbod, fietsdelen en autodelen) aangeboden moeten worden – optimaal gevoed worden met streeklijnen en lokale busbedieningen, die hierop maximaal op aantakken.

Om bovenvermelde uitgangspunten te kunnen implementeren zal het bestaande busnet – na de realisatie van tramlijn 7 - gedeeltelijk geherstructureerd worden. De bestaande buslijnen 70 tem 78 verzorgen vanuit het hinterland (onder andere De Pinte, St Martens Latem, Deinze,

[20] De stad schat de prioriteit voor de tramverlenging naar de Arteveldesite en Eiland Zwijnaarde groter in dan De Lijn. Bij De Lijn staat dit onder "te vertrammen assen – prioriteit 2"

[21] Hoewel Lochristi geen deel uit maakt van het grootstedelijk gebied is Lochristi een van de grootste randgemeenten van Gent met een uitgesproken dynamiek en ook met een groot potentieel voor de tram. Om de vervoersstromen op te vangen is een tram naar Lochristi een noodzaak.

Lochristi en Lokeren) als streeklijnen een maximale aanvoer naar de bovenregionale knooppunten (St Pieters en Dampoort). Extra onderzoek (najaar 2014) naar herkomst/bestemmingsrelaties zal uitgevoerd worden. Een definitieve beslissing moet nadien op basis van objectieve data genomen worden. Tussen de beide bovenregionale knooppunten worden ze vervangen door een hoogkwalitatieve tramlijn 7 met maximaal eigen bedding. Dit segment zal in principe geen busverbinding meer kennen, met uitzondering van enkele lokale verbindingsstukken voor een stadslijn die aangrenzende wijken kan bedienen.

De overige streeklijnen zullen via een alternatieve route geheroriënteerd worden naar de bovenregionale knooppunten en/of het structureel grootstedelijk knooppunt. Voor het onderbouwen van een alternatieve route is een onderzoek naar herkomst/bestemmingsrelaties noodzakelijk.

Stadslijnen hebben een lokaal karakter en zorgen voor de ontsluiting van het stedelijke gebied op wijkniveau. Een aantal stadslijnen verknopen zich op meerdere knooppunten met de betrokken tramlijn 7 (aan St Pieters, Heuvelpoort, Zuid, Dampoort). Lokaal zullen kortere segmenten van het tramtracé en voornamelijk in de onmiddellijke omgeving van de bovenregionale en grootstedelijke knooppunten voorzien worden van een gemengde tram/busbedding (bijvoorbeeld Zuidstationsstraat en Clementinalaan), om een bediening op stadslijn niveau mogelijk te maken.

6.4.5.7 Actualisatie Visie voorstadsnetwerk

De voorgestelde lijnen uit het Mobiliteitsplan van 2003 blijven behouden, uitdrukkelijk aangevuld met een reizigersverbinding op lijn 204 in de richting van Zelzate. Binnen de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn en in deze nota wordt deze verbinding wel degelijk als spoorverbinding voor reizigers voorzien. In een studie, uitgevoerd een aantal jaren terug, bestempelde NMBS Mobility deze as als "maatschappelijk rendabel".

De stad heeft een eerste verkennende studie laten uitvoeren naar een voorstadsnet rond Gent. Uit deze studie is duidelijk geworden dat een exclusief voorstadsnet rond Gent te geïsoleerd zou zijn. Het is echter wel mogelijk bv. bestaande L-treinen te versterken waardoor de "voorstadstrein" reikt tot over de grenzen van de vervoerregio Gent tot in de vervoerkern of de voorstedelijke knooppunten van de naburige vervoerregio's. De voorstedelijke stations hebben hierdoor ook een meerwaarde voor verbindingen naar de naburige vervoerregio.

Binnen deze strategische visie wordt voorgesteld om concrete stappen te zetten in de realisatie van dit voorstadsnet:

- In de Vlaamse Spoorstrategie wordt uitdrukkelijk de uitbouw van het GEN-netwerk rond Gent als een der prioriteiten benoemd inzake missing links voor personenvervoer. De stad wil heel concreet dat er werk wordt gemaakt van de infrastructurele aanpassingen op de huidige goederenlijn 204 (Gent-Zelzate) om de reeds lang gevraagde reizigersverbinding op die lijn te realiseren. Het potentieel in de haven is groot.

- Een belangrijke realisatie in het uitbouwen van een voorstadstreinnet, moet de opening zijn van **meer treinhaltes in de Gentse regio**. Er zijn duidelijke ruimtelijke en vervoersplanologische argumenten om ook aan **The Loop** en aan de **Muide** haltes te openen.

- Vooral The Loop wordt een belangrijke halte:

- op loopafstand van de treinhalte komen er op termijn vele duizenden arbeidsplaatsen.

- de ontwikkeling is niet alleen gericht op tewerkstelling, maar er komen – naast de aanwezige beurshallen - ook een Design Outlet Center en "leisure" functies, wat een meer constante stroom van potentiële klanten garandeert, zowel in daluren als in het weekend.

- er komt parkeermanagement op de site, waardoor parkeren betalend wordt, wat de concurrentiepositie van het openbaar vervoer zal versterken.

- de site in zijn geheel kan slechts goed functioneren indien er voldoende werknemers en bezoekers met het openbaar vervoer komen. Dit betekent dat ook op de site een groeiend besef aanwezig is dat er maatregelen moeten genomen worden pro openbaar vervoer.

- de treinhalte is voor een aantal oorsprongsgebieden complementair aan de tram omdat de treinhalte op The Loop zorgt voor een aanmerkelijke kortere reistijd dan te reizen via Gent St-Pieters en de tramlijn. Dit is b.v. het geval voor potentiële klanten uit de richtingen Oudenaarde en Deinze.

6.4.5.8 Sociale uitdaging van het openbaar vervoer

Voor diegene die zich niet te voet of met een eigen vervoermiddel kunnen of mogen verplaatsen, hebben ook het recht om eenzelfde scala aan activiteiten te ontwikkelingen. Openbaar vervoer heeft een belangrijk sociale rol te vervullen. Performant openbaar vervoer met een aanvaardbare bediening op aanvaardbare wandelafstand in de woongebieden is een minimumvereiste in een stad als Gent. Voor een aantal bewoners van de stad is dit namelijk een reden om juist voor de stad als woonplaats te kiezen. De stad betekent immers nabijheid van vele functies, door de nabijheid, maar ook door een grotere aanwezigheid van openbaar vervoer die een ruimer aanbod van activiteiten mogelijk maakt.

Aan deze vereiste wordt over het grondgebied in Gent in grote mate voldaan.

6.4.6 Een gefaseerde uitbouw van het openbaar-vervoernetwerk

Zoals al meerdere malen gemeld, verloopt de uitbouw van het hoogwaardig openbaar vervoernetwerk traag. Het is dan ook zeer aangewezen dat er een duidelijk schema wordt opgesteld voor de verdere uitbouw van het openbaar vervoernetwerk en het tramnetwerk in het bijzonder.

Vanuit de stad wordt er van uitgegaan dat naast de tramlijnen die reeds onder constructie of in voorbereiding zijn (tram naar Zwijnaarde, tram naar UZ, tramlus op The Loop), de vertramming van lijnen 3 en 7 en de verbinding Dampoort-Neuseplein op korte tot halflange termijn een begin van realisatie zullen kennen. Zeker voor de vertramming van lijn 7 zijn de voorbereidende werkzaamheden ver gevorderd en zou niets in de weg mogen staan voor een start der werken binnen een twee tot drietal jaar.

De volgende tramverbindingen zijn voor de stad **prioritair**:

- **Vertramming van lijn 7**: de MER-procedure staat hier ver en alles zal klaar zijn om hier binnen een tweetal jaar te beginnen met de praktische voorbereidingen van de werken. Een deel van de tramsporen liggen er trouwens al (Maalte-Gent-St-Pieters, Clementinalaan, Clarissenstraat-Wilsonplein). Deze lijn zal onder meer zorgen voor de gewenste hoogwaardige verbinding tussen beide Gentse stations, via het knooppunt Zuid/Wilsonplein. Ze zal ook tal van onderwijsinstellingen, tewerkstellingspolen, cultuurhuizen en bewoners hoogwaardig openbaar vervoer bezorgen.

- **Vertramming van lijn 3**: de visievorming is hier nog wat minder concreet, maar in principe zijn binnen een paar jaar ook alle voorbereidende procedures rond. Deze lijn moet het Dampoortstation met het centrum verbinden en bedient verder zeer dens bewoonde wijken (Brugsepoort) en zal de deelgemeente Mariakerke op het tramnet aansluiten.

- **Realisatie van de zgn. "Hoefijzerlijn",** dit is de verbinding tussen de Dampoort en het Neuseplein. Deze lijn is een integraal onderdeel van de duurzame mobiliteitsvisie voor het nieuwe stadsdeel "Oude Dokken". Verder zorgt deze lijn voor een vlotte verbinding van het Dampoortstation met belangrijke ontwikkelingen in het noorden van de stad (Tondeliersite, ACEC-site, Gerechtsgebouw, site Kaho,..).

- De doortrekking van de tramlijn UZ naar Arteveldesite en een onderzoek naar de potentie van een tracé naar Merelbeke via Eiland Zwijnaarde (zie eerder).

Wat de realisatie van een voorstadsspoornet betreft, zijn volgende zaken prioritair:

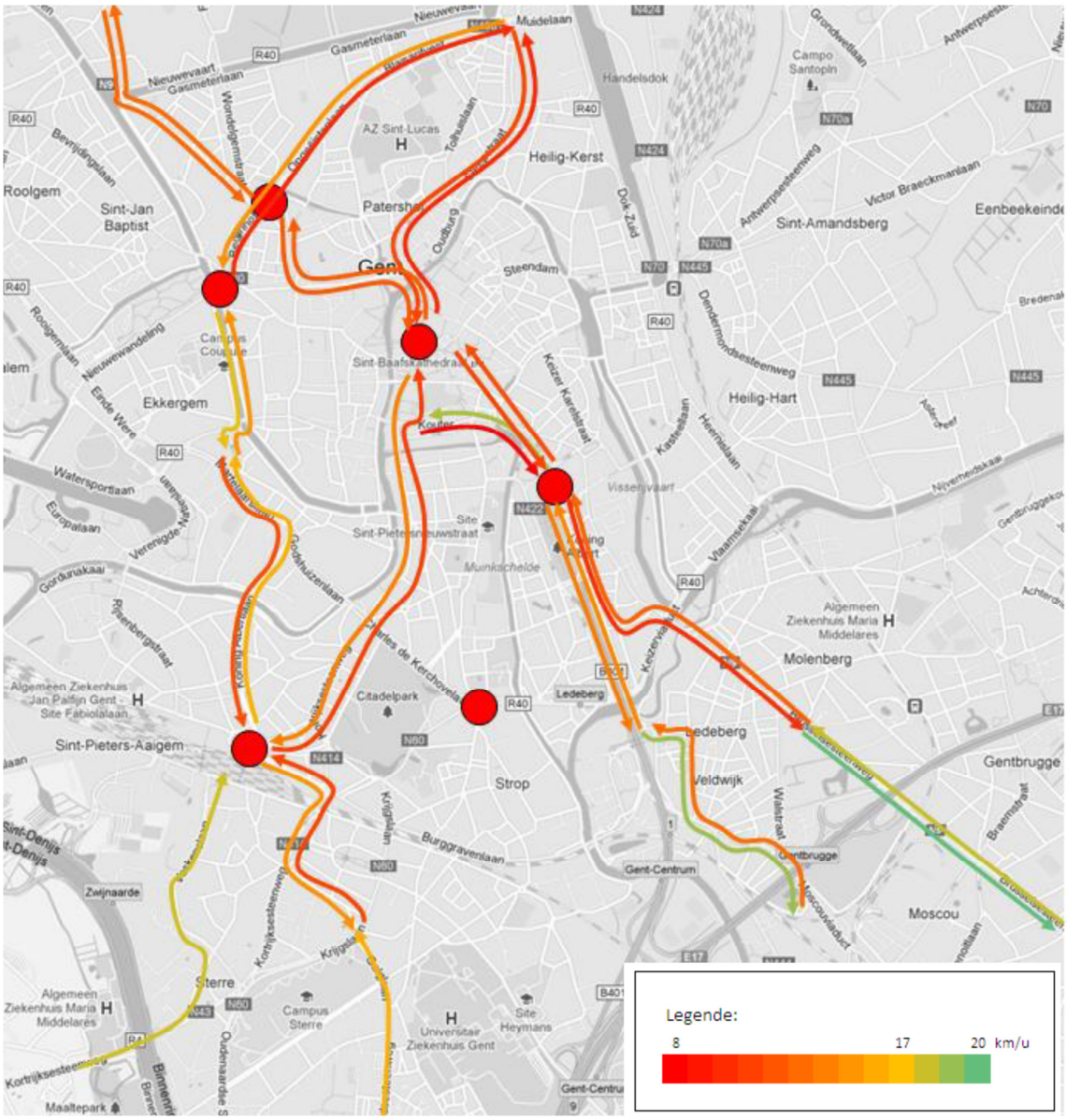
- Realisatie van de nodige infrastructuur om een reizigersbediening mogelijk te maken op lijn 204 tot Zelzate.

- (Her)opening van de treinhaltes The Loop en Muide.

6.4.7 Doorstroming openbaar vervoer – korte termijn

Naast de visie op langere termijn inzake de uitbouw van een ambitieus uitgebouwd openbaar vervoerssysteem, is het van wezenlijk belang om te werken aan de doorstroming van het openbaar vervoer op korte termijn.

In 2013 maakte De Lijn een nota op die specifiek ingaat op deze problematiek. De onderstaande figuur geeft via een aanduiding van de commerciële snelheid aan waar de knelpunten zich situeren voor het tramverkeer.



Figuur 4 Commerciële snelheid tram – oktober 2012 – 15u30-17u30

Conclusie: op vrijwel alle centrumtrajecten is de snelheid laag. Uit de metingen blijkt bovendien dat die snelheid jaarlijks daalt. Het traject met de laagste commerciële snelheid (± 9 km/u) ligt op de as Vlaanderenstraat – Brabantdam – Vogelmarkt – Kouter, dit in beide richtingen. Maar ook de andere assen in het centrum van Gent halen slechts 10 à 13 km/u. Eigen beddingen halen doorgaans iets betere resultaten, maar ook hier verlagen bepaalde knelpunten (kruising R4 voor lijn 1, kruispunt t.h.v. op- en afrittencomplex E17 voor lijn 21) de commerciële snelheid. De ochtendspits geeft een vergelijkbaar beeld.

Ook voor de buslijnen geldt dezelfde conclusie: lagere commerciële snelheden vooral op de R40 en de belangrijkste invalsassen.

De voornaamste oorzaken van deze doorstromingsproblemen zijn samengevat de volgende:

- Wachttijd aan kruispunten met verkeerslichten
- Hinder door foutparkeren
- Tijdverlies door werken
- Hinder door laden en lossen en ophaling van huisvuil

- Vertraging door evenementen
- Centrumparkeren (vb. bottlenecks ter hoogte van parkings Sint-Michiels en Kouter)
- Te veel doorgaand en semi-doorgaand verkeer
- Verkeersremmende maatregelen

Op korte termijn willen we inzetten op vier aspecten

1. Een verbetering van de commerciële snelheid in de spits op enkele cruciale assen
2. Een minimale commerciële snelheid op elk traject (met uitzondering van het voetgangersgebied) en op elk moment van de dag
3. Een verhoogde stiptheid aan de overstapknooppunten Sint-Pietersstation, Dampoort, Korenmarkt en Zuid
4. Nemen van circulatiemaatregelen in de binnenstad die de doorstroming van het openbaar vervoer verbeteren

De stad wil, samen met De Lijn en het Vlaamse Gewest, uitdrukkelijk op korte termijn werken aan deze verschillende oorzaken. Hiertoe komt op regelmatige basis verschillende fora samen. Er is de zgn. "Werkgroep verkeersveiligheid en doorstroming" samen, die vooral gewestwegen en kruispunten met gewestwegen aan bod komen. Verder is er een specifieke werkgroep doorstroming waar vooral mogelijke maatregelen op stadswegenis behandeld worden.

Het is de bedoeling om zo de commerciële snelheid van het openbaar vervoer te verhogen. De huidige commerciële snelheid van 16,46 km/u. moet naar 20 km/u. gaan in 2020 en naar 23 km/u. in 2030.

Dit vergt een werking rond alle items die de doorstroming van het openbaar vervoer kunnen beïnvloeden, zoals o.a.:

- Doorgedreven verkeerslichtenbeïnvloeding aan alle kruispunten die hier voor in aanmerking komen.
- Hinderlijk laden en lossen tegengaan door een beter aanbod aan laad- en loszones
- Een betere monitoring van uit te voeren werken en opleggen van randvoorwaarden die er voor zorgen dat het openbaar vervoer minder hinder heeft
- Nagaan welke snelheidsremmende maatregelen het meeste hinder geven en aanpassingen doorvoeren
- Afspraken maken omtrent huisvuilophalingen op openbaar vervoerroutes
- Meer rekening houden met het openbaar vervoer gedurende evenementen
- Verder werken aan meer uitgestulpte haltes
- Creatie van vrije bus- of trambanen
- Kleinschalige circulatiemaatregelen
- ….

Belangrijk is ook dat de stad uitdrukkelijk op korte termijn de doorstroming van lijn 3 wil verbeteren. De vertramming van deze lijn zal er niet op zeer korte termijn komen, maar gezien het zeer grote belang van deze lijn binnen het Gentse openbaarvervoersnet, is deze kwaliteitsverhoging een absolute must. Daarom worden korte termijnmaatregelen om de doorstroming op die as, met vb. mogelijke ingrepen in de wijkcirculatie van de Brugsepoort, opgenomen in de studie over de vertramming van lijn 3.

Het verder autoluw maken van de binnenstad zal ongetwijfeld een belangrijke randvoorwaarde zijn om de doorstroming van het openbaar vervoer in de binnenstad sterk te bevorderen.

Doordat het voetgangersbied aanzienlijk zal uitbreiden, valt ook te verwachten dat er meer situaties zullen optreden waarbij zachte verplaatsingswijzen (fietsers en voetgangers) gehinderd

worden door confrontaties met openbaar vervoer en ook omgekeerd, dat een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer hinder zal ondervinden door de stijgende voetgangers- en fietsersstromen. In ideale situaties worden openbaar vervoersassen best zo veel mogelijk losgekoppeld van het andere verkeer. Maar de morfologie van een Stad als Gent met zijn middeleeuws stratenpatroon en smalle straatgabarieten leent zich hier niet altijd toe om openbaar te gaan ontvlechten. De Stad Gent wenst samen met De Lijn een kader uit te werken waarbinnen afspraken gemaakt worden rond infrastructurele ingrepen om zo veel mogelijk conflicten te gaan vermijden. Alsook het opzetten van een sensibiliseringscampagne naar de zachte vervoerswijzen toe om met de nodige voorzichtigheid en aandacht ook het openbaar vervoer een plaats te gunnen binnen de stedelijke omgeving.

6.4.8 Een performant en toegankelijk openbaar vervoer systeem in functie van woon-school verplaatsingen

Heel wat scholieren verplaatsen zich met het openbaar vervoer naar school. Soms is er geen fiets ter beschikking, soms is de afstand te groot, soms wordt het traject als te onveilig ervaren. Daarom moet blijvend worden ingezet worden op een toegankelijk, leesbaar en betaalbaar openbaar vervoerssysteem ten behoeve van de vele scholieren.

De Stad Gent blijft inzetten op gratis openbaar vervoer voor jongeren van 6 tot 14 jaar. Dit zorgt ervoor dat iedereen, ook mensen met beperkte middelen, op een duurzame manier op school kan geraken. Het feit dat kinderen zich gratis met het openbaar vervoer kunnen verplaatsen, is een zeer concrete maatregel om mensen met beperkte middelen te ondersteunen het daarbij de mobiliteitsarmoede te beperken. Via deze maatregel kunnen jongeren het openbaar vervoer optimaal leren kennen, om zo in hun later mobiliteitsgedrag ook het openbaar vervoer te overwegen als een volwaardig alternatief.

6.4.9 Permanente zorg voor een kwalitatief en milieuvriendelijk openbaar-vervoerssysteem

Voorgenoemde gewenste openbaar-vervoerstructuur geeft aan dat de uitbouw van een kwalitatief en performant openbaar-vervoersysteem een permanente zorg is en een bewuste beleidsmatige keuze vormt binnen het Gentse mobiliteitsbeleid, en dit zowel op lange als op korte termijn, vanuit de Stad willen we deze doelstelling ook koppelen aan de vergroening van het wagenpark.

Willen we klimaat- en leefbaarheidsdoelstellingen (zie 3.1.2 en 3.1.3) behalen dan is het inzetten op het verduurzamen van het openbaar vervoer een evidente keuze. Naast het inzetten op elektrische vervoermiddelen (trams), vraagt de stad Gent ook in te zetten op milieuvriendelijke bussen, zeker in het centrum en knelpuntgebieden.

Uit buitenlandse studies blijkt heel duidelijk dat de vergroening van het wagenpark van het openbaar vervoer één van de belangrijkste maatregelen is om te werken aan luchtkwaliteit. Daarom wordt vanuit de stad gevraagd om de vergroening van het wagenpark versneld in te voeren, en daarbij belang te hechten aan CNG-bussen die op korte termijn het meest milieuvriendelijke alternatief vormen.

Voertuigen op aardgas kunnen luchtverontreiniging op korte termijn indijken, maar is ook op lange termijn een deel van de oplossing van de klimaatvraagstuk. Aardgas wordt als een transitiebrandstof beschouwd, omdat aardgasvoertuigen probleemloos kunnen overschakelen op biogas of synthetisch gas dat geproduceerd wordt met groen waterstofgas.

Voertuigen op aardgas zijn ook stiller. Bij zwaar vervoer (wat OV is) is het motorgeluid dominant t.o.v. het rolgeluid bij snelheden lager dan 60 tot 80 km/uur en is het dus belangrijk om in te zetten op stil openbaar vervoer van De Lijn.

De Lijn engageerde zich reeds tot het vergroten van het aandeel hybride bussen in gent en een verdere vertramming. In bilateraal overleg tussen De Lijn en de stad Gent zullen nu en in de toekomst maatregelen worden besproken voor de verdere optimalisering van het bestaande en toekomstige wagenpark.

6.4.10 Taxi's als aanvulling op openbaar vervoer

Taxi's worden door de Stad Gent gezien als een efficiënte aanvulling op het openbaar vervoer. Daar waar collectief vervoer niet aan noden kan voldoen omwille van fysieke redenen of omwille van een te negatieve balans op vlak van maatschappelijke kostenbatenafweging, kunnen taxi's de oplossing bieden.

Met de implementatie en opvolging van een nieuw stedelijk reglement voor de taxisector en een trimestrieel overleg tussen de sector, het stadsbestuur en de politie worden de banden versterkt tussen de Stad en de sector van taxibedrijven en verhuurbedrijven van voertuigen met bestuurder.

De taxisector wordt verder uitgebouwd als een volwaardige en aantrekkelijke aanvulling op het openbaar vervoer. Daarvoor worden onder meer extra standplaatsen voor de taxi's ingericht op strategische plaatsen in de stad.

Om een potentieel gebrek aan standplaatsen en verstikkende concurrentie in de sector tegen te gaan, wordt het aantal uitgereikte taxivergunningen voor Gent beperkt tot maximum 200.

Bij het nemen van tijdelijke of definitieve verkeerscirculatiemaatregelen in de stad, onderzoeken we telkens of een snelle en betaalbare dienstverlening door de taxisector kan gegarandeerd blijven en of alternatieve routes voor de taxi's moeten worden uitgewerkt.

Zonder een verplichte carrosseriekleur te willen opleggen, onderzoeken we hoe we de reglementair vergunde Gentse taxi's meer herkenbaar kunnen maken, zowel voor de klanten als voor de Stad en de politie die controle uitoefenen op de sector.

Samen met de sector wordt ook ingezet op een vergroening van de taxivloot. Op termijn worden nieuwe taxivergunningen voorbehouden voor taxi's met een vastgelegde minimum Ecoscore.

6.4.11 Vervoer te water

Gent heeft een relatief fijnmazig net van kanalen en rivieren. Het lijkt dan ook zeer logisch te zijn het water in te zetten voor vervoersdoeleinden voor zowel personen als goederen.

Toch moet er in eerste instantie rekening gehouden worden met een aantal beperkingen:

- De doorvaarthoogte in Gent is beperkt. Bruggen in de binnenstad zoals bv. de Recolletenbrug of Vleeshuisbrug kunnen (in gesloten toestand) slechts schepen doorlaten van geringe hoogte.
- De bruggen in de Gentse binnenstad kunnen bovendien zeker niet zomaar op elk moment opengedraaid worden, dit zou leiden tot ernstige problemen met de doorstroming van openbaar vervoer, maar ook voetgangers, fietsers en autoverkeer zouden ernstig gehinderd worden.
- In Gent zijn er nauwelijks sluizen, toch zijn er twee "panden". Bv. de Baudelosluis maakt toch dat niet alle gewenste vaarbewegingen zomaar vlot mogelijk zijn.
- Beperking van de diepgang, die bv. niet alle transporten toelaat.
- Beperkingen qua laad- en losplaatsen/steigers. Niet overal kan zomaar worden opgestapt of afgestapt van een boot.
- Beperkingen in snelheid. Zeker voor personenvervoer moet er rekening mee gehouden worden dat de vaarsnelheid beperkt kan zijn (tot 5 km/u. in de binnenstad).

Daar tegenover staat een redelijk uitgebreid waterwegennetwerk, zonder congestie. Er zijn verschillende mogelijke niches voor het vervoer te water:

Hier lijken in eerste instantie vooral <u>toeristische verplaatsingen of meer algemeen verplaatsingen in de vrijetijdssfeer</u> kansrijk. Naast de bestaande rondvaartboten, kan het water ook ingezet worden als voor- en natransport naar evenementen of voor toeristische verplaatsingen. Bij een dergelijke verplaatsing is de boottocht een onderdeel van de beleving, eerder dan een puur functionele verplaatsing. Er bestaat wellicht ook een grotere betalingsbereidheid als de prijs kan inbegrepen zijn in een groter geheel.

Een paar voorbeelden zijn boten van en naar de Ghelamco-arena, verbindingen tussen de verschillende toeristische hotspots (bv. STAM - Historisch kwartier - Kunstenkwartier).

De rol van de stad Gent en de Vlaamse overheid in het algemeen kan hier vooral bestaan in het faciliteren van deze verbindingen (door te zorgen voor aanlegsteigers, bv.). Om dergelijke diensten te financieren moet worden gekeken naar enerzijds privé-initiatiefnemers (organisatoren van evenementen) en anderzijds naar algemene middelen (toerisme, cultuur,...), waarbij vervoer te water kan inbegrepen zijn in de prijs van een toeristisch of cultureel product (bv. bootvervoer ter gelegenheid van Odegand).

<u>Functioneel personenvervoer (voor bv. woon-werk of woon-schoolvervoer) te water.</u> Het is op vandaag onduidelijk welke de potenties zijn van het water als drager voor mobiliteit in het functioneel personenvervoer. De bedoeling is uiteraard dat een dergelijke vervoersvorm concurrentieel is t.o.v. de auto en dus concurrentieel is qua reistijd, frequentie en amplitude, kostprijs, fijnmazigheid, e.d. De reistijd wordt echter o.a. negatief beïnvloed door de onmogelijkheid snel te varen in de Gentse binnenstad. Ondanks de relatieve fijnmazigheid zal de loopafstand van en naar aanmeerplaatsen wellicht hoger zijn dan voor- of natransport met de auto.

Functioneel vervoer te water lijkt enkel "rendabel" te zijn waar er een sterke tijdswinst mogelijk is t.o.v. vervoer over de weg. De veren in de Gentse kanaalzone zijn daar een "goed" voorbeeld van. Ze trekken ook automobilisten aan die dankzij die veren een grote omweg en dus ook tijdsverlies kunnen vermijden.

Een vorm van personenvervoer te water die meer en meer aandacht krijgt, is de mogelijkheid om watertaxi's in te leggen. Deze vorm van "taxi's" kunnen wellicht een eigen niche bedienen, die ook weer meer ligt in de toeristische en vrijetijdssfeer liggen. Ook in de haven kunnen deze watertaxi's potentie hebben. Om als een alternatief voor taxi's over de weg te kunnen worden beschouwd, zullen de fijnmazigheid, snelheid, (snelle) beschikbaarheid en reissnelheid op zich onvoldoende wellicht zijn. Toch kan de stad nagaan welke de juridische en andere randvoorwaarden zijn om dergelijke watertaxi's toe te laten of zelfs aan te moedigen.

goederenvervoer te water heeft potentie. Zowel de dagelijkse stadsdistributie naar handelszaken als het occasioneel beleveren van werven in de binnenstad kan minstens gedeeltelijk via het water verlopen. Proefprojecten aan de Krook en de Langemunt hebben het potentieel al aan-getoond. Het goederentransport over water houdt heel wat vrachtwagens uit de binnenstad en beperkt de hinder voor bewoners en handelaars

In het najaar van 2013 werd door de Stad, het initiatief "Water in de Stad" gelanceerd. Met als product een nota 'water in de stad' die moet leiden tot een globaal kader, met daarin een visie, afspraken en concrete actiepunten rond het water in de stad Gent. Deze nota is een document dat ook door externe partners mee wordt onderschreven en gedragen. Binnen de nota komen diverse thema's aan bod die rechtstreeks of onrechtstreeks te maken hebben met transport over het water. Ook het logistieke vervoer te water wordt hierin behandeld.

In het kader van dit initiatief "Water in de stad" kan de stad zeker facilitator zijn en kunnen alvast de nodige onderzoeken worden uitgevoerd om een aantal niches verder te ontwikkelen. In die nota kunnen zeker actiepunten naar voor worden geschoven om vervoer te water verder te faciliteren. Die actiepunten kunnen te maken hebben met praktische randvoorwaarden (infrastructuur, e.d.) maar ook onderzoek naar organisatorische, financiële en juridische randvoorwaarden kan aan bod komen.

6.5 Gemotoriseerd verkeer

6.5.1 Situatieschets

In 2012 gebeurde 54% van alle verplaatsingen met de wagen, tegenover 62% in 2000. Intussen nam het aantal inwoners wel toe van 224.000 in 2000 tot 248.000 in 2012. Ook het aantal arbeidsplaatsen groeide van 160.000 in 2006 tot 173.000 in 2012. Het personenwagenpark in Gent groeide zo van 96.000 in 2003 naar 104.000 in 2012. Daarbovenop beschikten de Gentse gezinnen in 2012 over 20.000 bedrijfswagens. Slechts 12% van de gezinnen beschikt niet over een auto. 58% heeft één auto, 26% heeft er twee, terwijl 4% van de gezinnen meer dan twee wagens heeft.

Na 2003 groeide het verkeer vooral op de snelwegen (+12%) en de R4 (+4%), terwijl de verkeersvolumes afnamen op de grote invalswegen naar Gent (-4%) en op de stadsring R40 (-14%).

Hoewel het voertuigenpark nog flink groeit, en de wagen stand houdt in de modal split, blijken de verkeersvolumes op de R40 en de grote steenwegen toch af te nemen. Het lijkt er op dat vooral de toenemende congestie de groei van het verkeer in de stad afremt :

- Het aantal congestiepunten neemt toe. In tegenstelling tot het mobiliteitsplan 2003 kunnen we niet meer stellen dat de stad Gent een min of meer filevrije stad is. De verkeersdrukte op de E40 is sterk gestegen de afgelopen 10 jaar en de wachtrijen op een aantal belangrijke verkeersdragers in de Gentse verkeersstructuur worden langer (zodat zelfs van structurele file kan worden gesproken): B401, sommige delen van de R40, E40, B402 (Pégoudlaan)…

- Het gebruik van (sluip)routes neemt toe. Op die manier wordt stappen of fietsen minder aantrekkelijk, terwijl het verblijfskarakter van woongebieden in het gedrang komt. De draagkracht van de infrastructuur en de omgeving ervan wordt op meerdere plaatsen overschreden wat leidt tot onveiligheid en verkeersonleefbaarheid.

- Knelpunten en missing links leiden op sommige plekken tot oneigenlijk gebruik van bepaalde wegen: zoals bijvoorbeeld Verapazbrug, Sifferverbinding, Dampoortknoop, Heuvelpoort.

- Diverse assen in het centrum van de stad worden veel te zwaar belast. Vooral de as Brusselsepoort-St-Anna-St-Jacobs-Tolhuislaan (met 1500 mvt/u in avondspits op Ottograchtbrug) en de verbinding B401-Brabantdam-Kouter (met 750 mvt/u in avondspits in Vogelmarkt) slikken erg veel verkeer.

De opnamecapaciteit van het wegennet in het verstedelijkt gebied lijkt dan ook bereikt.

6.5.2 Visievorming bereikbare binnenstad

6.5.2.1 Niveau R4

Op een hoger schaalniveau zal de R4 een belangrijkere rol moeten gaan vervullen als grootstedelijke ringstructuur. Op vandaag zijn, op de Sifferverbinding na, de infrastructurele randvoorwaarden voor een grootstedelijke ring in beide richtingen vervuld. Zeker nu de zuidelijke R4 buitenring is afgewerkt kan ook het zuidelijke gedeelte van de R40 meer ontlast worden. Door de R4 als ringweg meer in de kijker te zetten kan er een verschuiving van verkeerssoorten op de R40 gebeuren, randstedelijke verplaatsingen zullen meer op niveau van de R4 gebeuren, terwijl de R40 meer kan inzetten op zijn verdeelfunctie voor de Gentse kernstad. Na het afwerken van de Verapazbrug in het noorden en het verleggen van de R40 naar de Koopvaardijlaan is er een solide basis om de tweeledige ringstructuur ten volle laten functioneren.

In het mobiliteitsplan van 2003 werd een "tweeledige ringstructuur" voor het Gentse naar voren geschoven als concept binnen de wegencategorisering. De R4 werd opgenomen als structuur op primair niveau (Vlaams – regionaal) en de R40 op secundair niveau om eerder lokale verkeersstromen te gaan opvangen. Dit betekende concreet dat de R4 enerzijds als een volwaardige grootstedelijke ringweg moest worden uitgebouwd op primair niveau en zo veel mogelijk (doorgaande) regionale verkeerstromen moest gaan opvangen ten voordele van de stedelijke verdeelcapaciteit op de R40. Vandaag kunnen we stellen dat met het afwerken van de R4 Zuid en het verder optimaliseren van de knooppunten langs de R4 er inderdaad een grootstedelijke ringstructuur gerealiseerd is. Met uitzondering van de noordelijke sluiting van de Sifferverbinding.

Anderzijds betekent de optimalisatie van de R4 dat de verdeelcapaciteit van de stadsring R40 kan versterkt worden, zodat deze binnenstedelijke ring en haar kruispunten meer kunnen ingeschakeld worden ten behoeve van de ontsluiting van het centrumgebied. Om dit systeem goed te laten functioneren werden ook aanpassingen voorzien aan de R40 (Verapazbrug + optimalisatie en dynamische aansturing verkeersregelinstallaties).

Deze tweeledige ringstructuur kan pas optimaal functioneren als ook de circulatie van de binnenstad hierbij in beschouwing wordt genomen. Bij de introductie van de tweeledige ringstructuur werd reeds in de plankaders afstand genomen van de verdeelfunctie via de oude P-route, het statisch parkeergeleidingssysteem werd een dynamisch verkeersgeleidingssysteem vanuit de R40. Maar infrastructureel noch naar circulatie in de binnenstad werd aan de structuur van de P-route niets gewijzigd.

Zolang doorgaande verkeersstromen door het grote centrumgebied mogelijk zijn, biedt het samenspel van beide ringstructuren geen commercieel voordeel in reistijd en comfort ten aanzien van de kortste weg doorheen het centrum. In die zin is het systeem van de binnenstad op een logische wijze gekoppeld aan de filosofie van de wegencategorisering op het hogere niveau; doorgaande verkeersaders in de Gentse binnenstad ondergraven het optimale functioneren van de ringstructuren.

Ook in 2003 werden reeds drie invalswegen geselecteerd waarlangs de verbinding vanuit de R4 – hoofdwegennet naar de R40 zou moeten geschieden, de zogenaamde primaire aantakkingen R4-R40; het betreft:

- in het noorden de Afrikalaan die zal aansluiten op de toekomstige Verapazbrug,
- in het zuiden de B401 tot aan de St Lievenspoort

- en in het westen de N466 Drongensesteenweg.

Op korte termijn kunnen de kruispunten, waar deze wegen op de R40 aantakken vooral de uitwisselbewegingen van en naar de R40 bevoordelen en zijn de doorgaande ringbeweging en de oversteekbeweging richting binnenstad van ondergeschikt belang. De toekomstige aansluiting van de Afrikalaan op de Verapazbrug, laat gezien de ligging van het Handelsdok geen rechtstreekse verbinding naar het centrum meer toe. In de toekomst is een rechtstreekse verbinding vanuit de B401 naar het Woodrow Wilsonplein ook niet langer meer gewenst. Naar analogie hiervan is het niet langer meer de wens dat het gedeelte van de Drongensesteenweg intra muros vanaf de Rooigemlaan nog dienst kan doen als stedelijke invalsweg. Dit betekent niet meteen fysiek afsluiten, maar wel dat de kruispuntconfiguratie alsook de aansturing van de verkeerslichten een voordeel moet bieden aan de gewenste bewegingen ten nadele van de minder gewenste verkeersbewegingen.

De verdere bereikbaarheid van het stadscentrum verloopt vervolgens via de stadsring R40 waarlangs verschillende "stadspoorten" toegang verschaffen tot een in zones verdeelde binnenstad. Elke zone heeft logische in – en uitgang. Afhankelijk van de bestemming in de binnenstad is er dus telkens een gewenste poort. Een toekomstige circulatie voor de binnenstad zal dus uitgaan van deze filosofie, ten nadele van het faciliteren van (semi-)doorgaande verkeersstromen. Voor de stadsring R40 biedt dit de mogelijkheid om deze verkeerskundige inzichten verder te gaan combineren en verfijnen in een streefbeeld voor de R40.

Op langere termijn biedt het vooropgestelde systeem van de tweeledige ringstructuur en de gewijzigde context voor het E17 viaduct en de B401, in combinatie met een ruimere autoluwe binnenstad, de mogelijkheid om het verkeersnetwerk binnen het gebied R4 gefaseerd te gaan herstructureren met stedelijke boulevardtypes. Stedelijke boulevards laten immers toe om ruimtelijke kwalitatieve (verkeers-)leefbare assen toch nog te combineren met een zekere verkeersfunctie.

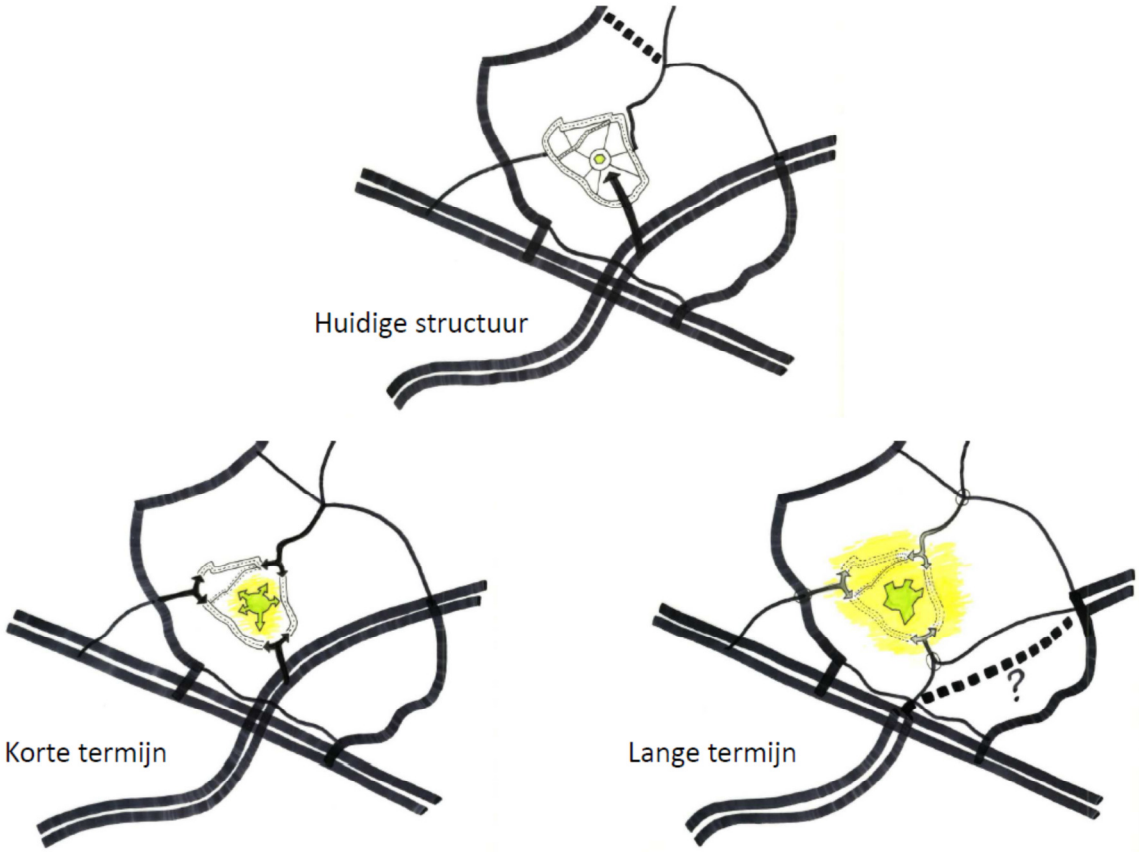
De R40 en de R4 verdelen het verkeer op respectievelijk stedelijk en grootstedelijk niveau. De ringboulevard R40 verbindt de buurten van de kernstad. De R4 als grootstedelijke ringweg heeft dezelfde verbindende functie voor de delen van het grootstedelijk gebied.

Diverse steen- en invalswegen verbinden daarnaast de randstad met de kernstad. Door de R40 worden ze onderling verbonden. We mogen dus niet vergeten dat naast het definiëren van een netwerk voor het gemotoriseerde verkeer er ook een sterk fijnmaziger multimodaal netwerk nodig is om de selectieve bereikbaarheid binnen Gent te waarborgen. Het selecteren van drie invalswegen voor individueel gemotoriseerd verkeer impliceert niet dat de andere steenwegen hier geen rol meer kunnen in spelen. Maar deze structuren kunnen ook andere rollen gaan opnemen, zoals bijvoorbeeld in functie van openbaar vervoer (cfr N9 Oost en West, N70).

Deze steenwegen zijn ruimtelijk structurerend en spelen een belangrijke rol bij de uitbouw van een fijnmaziger OV- en fietsnet. Voldoende tangentiële verbindingen moeten dit netwerk versterken (aandacht voor zowel radiale verbindingen als ringstructuren).

Een andere inrichting en minder autoverkeer op deze steenwegen zorgen voor een grotere leefbaarheid langs deze assen. Dit biedt perspectieven voor het (multifunctioneel) verdichten van de randstad. De bestaande steenwegen, die nu al te vaak een ruimtelijke barrière zijn, moeten de (autoluwere) ruggengraat vormen voor die ruimtelijke verdichting.

De groenassen en hoofdfietsroutes zorgen parallel aan dit OV-net voor een fijnmazig fietsnetwerk.



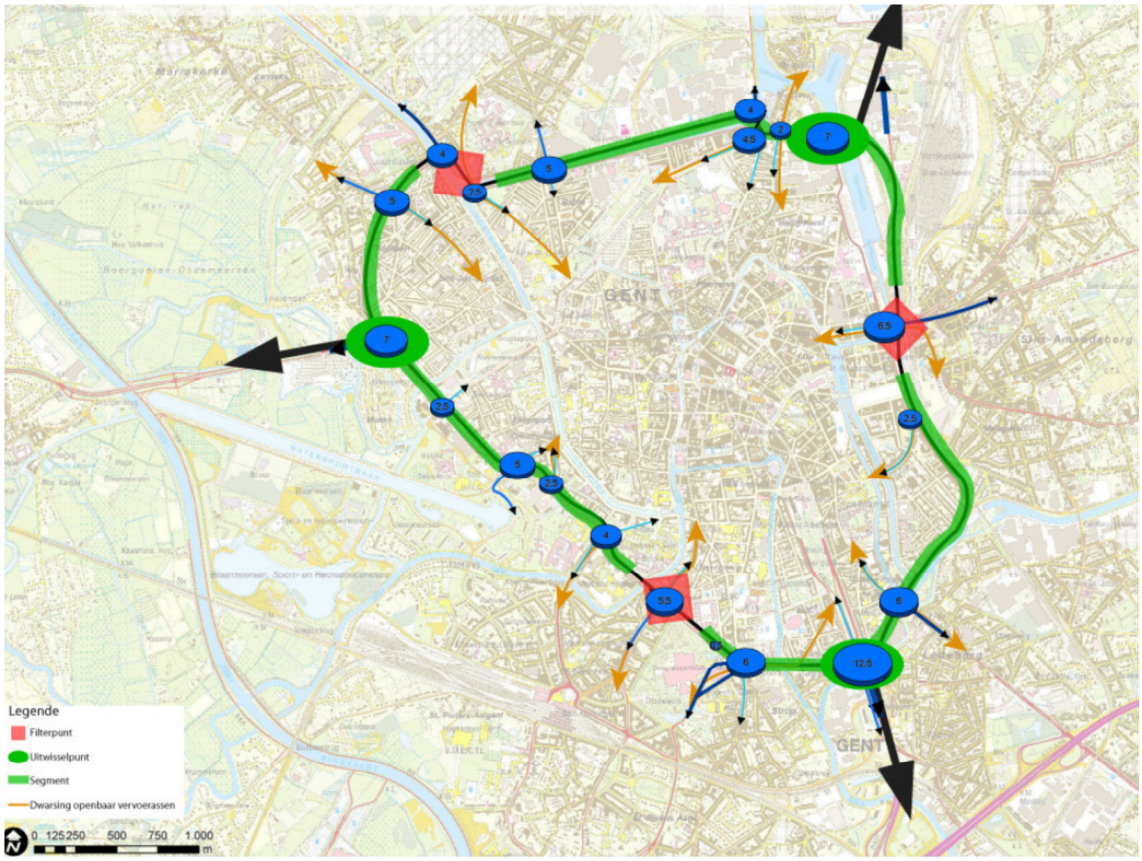
Figuur 23: MP Gent: visie op de ontsluiting van Gent (korte termijn en lange termijn)

6.5.2.2 Niveau stadsring (R40)

Op korte termijn zal de R40 na de invoering van de nieuwe circulatie in de binnenstad hogere intensiteiten te verwerken krijgen. Gewoontegebruikers zullen moeten wennen aan de nieuwe situatie of maken de keuze om over te stappen naar alternatieven. Het duurt dus altijd een tijdje vooraleer nieuwe stabiele evenwichten ontstaan op vlak van belasting van het wegennet. Het klopt dat de stadsring R40 op sommige plaatsen en tijdstippen nu reeds verzadigd is (zeker het gedeelte tussen de Heuvelpoort en de Drongensesteenweg en de omgeving van de Dampoort). Maar deze probleemstelling gaat niet op voor de andere gedeelten van de stadsring (zeker in het noorden is er nog restcapaciteit). Daarenboven is op kruispuntniveau zeker nog potentie om op sommige segmenten de verkeersafwikkeling te optimaliseren. Het Vlaams Gewest heeft hiertoe onlangs een nieuwe regelcomputer aangekocht die het mogelijk maakt om de verkeerslichten meer op elkaar te gaan afstemmen en ook dynamisch aan te sturen in functie van de gewenste afwikkelcapaciteit op een bepaald moment. Momenteel gaat de sturing sterk uit van het versterken van de totale capaciteit op basis van de huidige verkeersstructuur. Uiteraard zal het knippen van de doorgaande verkeersstromen binnen het R40-gebied zijn gevolgen hebben voor de afwikkeling en aansturing van de R40. Op korte termijn wensen we de inzichten van de gewijzigde verkeerscirculatie binnenstad af te stemmen op het dynamisch aansturen van de kruispunten van de R40 en indien nodig (beperkte) infrastructurele aanpassingen te doen op kruispuntniveau.

Bepalend bij de afwikkelingscapaciteit van de R40 zijn de belangrijkste kruispunten. Onlangs werd door het Vlaams Gewest in samenwerking met de Stad Gent een onderzoek uitgevoerd ter voorbereiding van de aankoop van een nieuwe regelcomputer voor de verkeerslichtenaansturing op de R40. Deze computer is sinds november 2013 operationeel op het eerste traject (Palinghuizen – Groot Brittanniëlaan). Andere trajecten volgen.

Momenteel lopen de eerste testen en onderzoeken om in de toekomst capaciteitswinsten te creëren op de R40. De vrijgekomen capaciteit kan ingevuld worden met binnenstedelijk verkeer, dynamische sturing van de kruispunten op de stadsring zal hier zeker een effect op hebben. Hierdoor zal de stadsring in de toekomst ook meer en meer zijn verdelende functie kunnen gaan vervullen. De afgewerkte R4 zuid (2014) was noodzakelijk om een verschuiving van verkeer naar het juiste hiërarchische niveau teweeg te kunnen brengen.

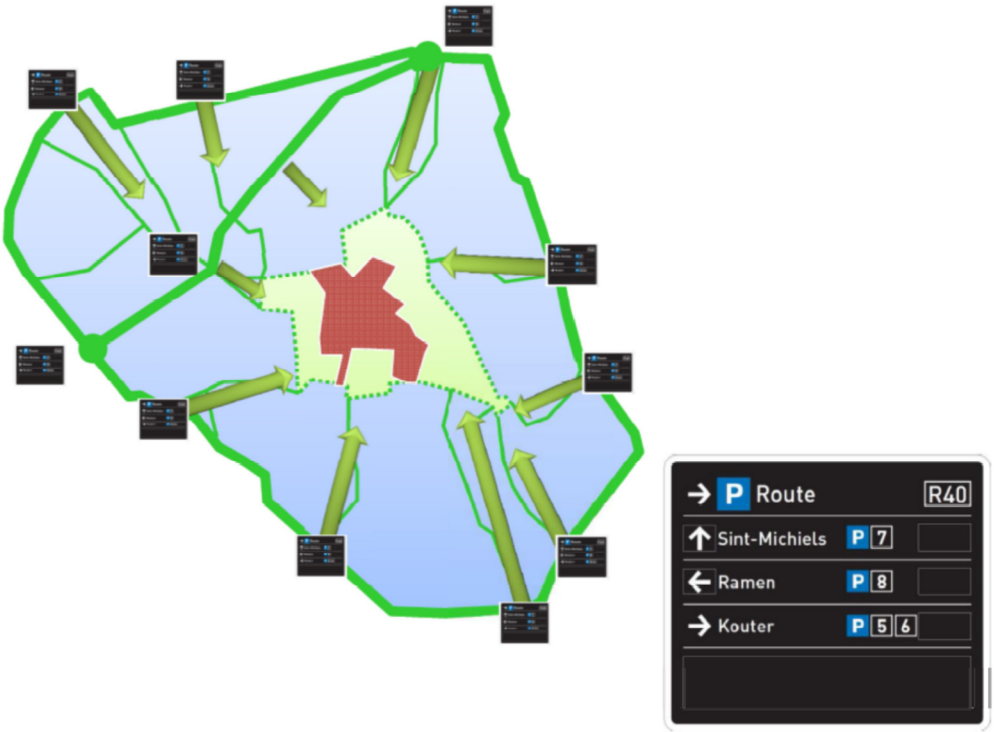


Figuur 24: Optimalisatie functioneren R40

Het verkeersgeleidingssysteem (VGS) functioneert vanuit de R40. Samen met de nieuwe regelcomputer voor de verkeerslichten van de R40 stuurt ook het Gentse verkeersgeleidingssysteem de verkeersstromen aan tot op zekere hoogte.

In de toekomst is er ook de koppeling voorzien van deze systemen met het toekomstige Verkeerscentrum dat vanuit het hogere wegennet (E40, E17 en R4) het verkeer dynamischer zal kunnen gaan monitoren en ook gaan sturen. Hierbij zal de verdeelfunctie van de oude P-route en R40 steeds meer en meer verschuiven naar een hoger schaalniveau.

Dynamisch sturen betekent dat de bezoekers van de binnenstad ook tijdig geïnformeerd kunnen worden over de verkeerssituatie in de binnenstad en van de bezettingsgraad van de parkings. Bovendien kan via de teksten en andere infokanalen (real time info koppelen aan GPS, Twitter,…) verwezen worden naar alternatieven zoals de randstedelijke P+R.



Figuur 25: bereikbaarheid stadscentrum garanderen dmv dynamische verkeersgeleiding vanuit de R40

6.5.2.3 Niveau binnenstad

In het bestuursakkoord 2013-2018 is volgende passage opgenomen specifiek met betrekking tot de verkeersafwikkeling voor de Gentse binnenstad:

> *3.46 Om de verkeersleefbaarheid in de binnenstad te verhogen onderzoeken we hoe doorrijtrajecten kunnen worden geknipt. Daarbij wordt nagegaan hoe het in- en uitgaand verkeer via de parkeergeleiding rechtstreeks naar de parkings in de binnenstad van en naar de R40 (kleine stadsring) en het hoofdwegennet (R4/E40/E17) geleid kan worden. Dit kan de mogelijkheid bieden om bijkomende gebieden in het centrum autovrij te maken.*

In dit luik wensen we de vertaling te maken van hier boven geschetst principe naar een nieuw bereikbaarheidsconcept voor de binnenstad. We vertrekken vanuit een globaal concept, om dan te bekijken hoe dit concept inspeelt op:

- de algemene probleemstelling voor het gebied binnen de R40;
- de wegencategorisering, en vooral de link naar de R4 toe als grootstedelijke ringweg

Op basis van dit concept zal in een volgende fase een concreet circulatieschema voor de binnenstad worden opgemaakt.

Uit de onderzoeksgegevens blijkt dat een aanzienlijk deel van het verkeer in de binnenstad geen enkele bestemming heeft binnen het centrumgebied, maar gewoon dit tracé gebruikt als kortste weg. Hierdoor gaat een aanzienlijke **capaciteit verloren** ten koste van het gewenste bestemmingsverkeer.

Bovendien zorgt dit verkeer daardoor voor zware **doorstromingsproblemen** voor het openbaar vervoer. Die doorstroming is precies een cruciaal element in het aantrekkelijk maken van dat openbaar vervoer als alternatief voor de auto in de binnenstad.

Door de combinatie van het (doorgaande) verkeer en de **stijgende voetgangersaantallen** zal de kwaliteit van de verkeersafwikkeling en dus ook de bereikbaarheid van de binnenstad blijven afnemen. Ook de kwaliteit van het openbaar domein komt hierdoor zwaar onder druk, waardoor ook de omliggende functies en handelszaken negatieve invloeden zullen ervaren.

Het nieuwe bereikbaarheidsconcept voor het autoverkeer voor de binnenstad vertrekt van de volgende **doelstellingen**:

- Het concept heeft uitdrukkelijk tot doel om de bereikbaarheid van de binnenstad voor bestemmingsverkeer te verbeteren, door het weren van het pure doorgaand verkeer. De winst door de afname van de autodruk op het centrum moet de kwaliteit voor de vele voetgangers en fietsers die gebruik maken van het centrum, ten goede komen. Ook zal de doorstroming voor het bestemmingsverkeer verbeteren.
- Tegelijk wordt hiermee ook dé basisvoorwaarde voor een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer gerealiseerd.
- In het bereikbaarheidsconcept is de leesbaarheid van groot belang. Door de complexe structuur van de binnenstad is dit nu immers een manco. Om de leesbaarheid te verhogen wordt op sommige plaatsen teruggegrepen naar het water als natuurlijke grens tussen verschillende binnenstedelijke zones. Aanvullend wordt ook de afbakening van het voetgangersgebied als "natuurlijke" grens opgenomen.
- In overleg met De Lijn wordt gezocht naar een bundeling van OV-assen enerzijds en bereikbaarheidsassen voor het autoverkeer anderzijds. Zo zullen bepaalde assen eerder prioritair worden toebedeeld aan het openbaar vervoer, andere dan weer aan het autoverkeer.

De basisidee van het bereikbaarheidsconcept voor de binnenstad vertrekt van de idee dat de binnenstad wordt opgedeeld in 6 verschillende sectoren, nl. 4 lobben in de binnenstad zelf en twee lobben ten noorden van de N430 zijnde Brugse Poort en Rabot. De verschillende zones worden ontsloten vanaf de stadsring R40 via één of meerdere "stadspoorten" die de in- en/of uitgang kunnen zijn van een bepaalde sector.

Uitwisseling tussen de verschillende sectoren gebeurt enkel via de stadsring of via de N430, en niet meer via interne wegen in de binnenstad zelf. Hier speelt het water als scheidend element op een aantal plekken een belangrijke rol.

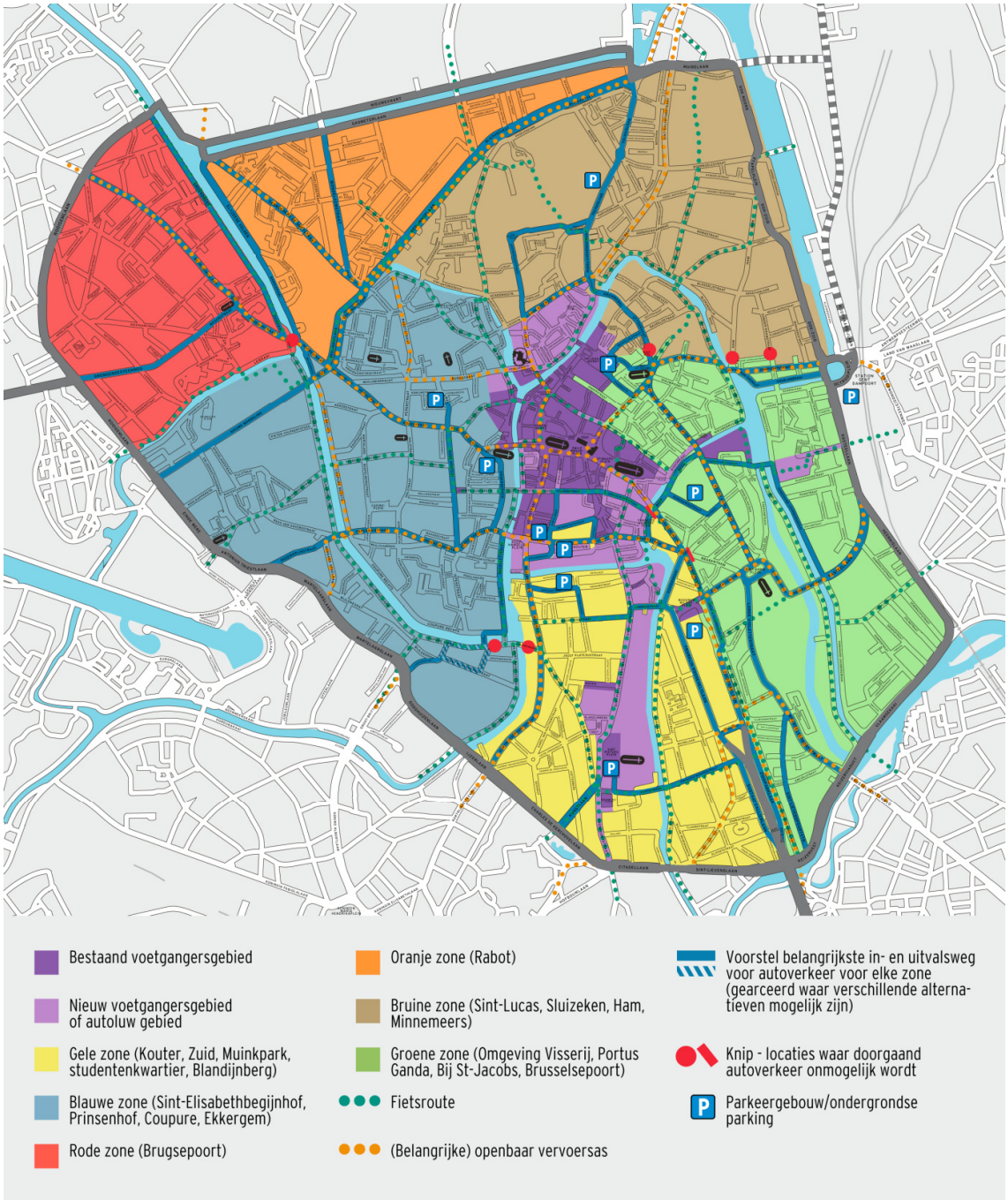
Het principe van de verschillende zones loopt ook voor vergunningshouders door in het voetgangersgebied, zodat het vergrote voetgangersgebied ook geen doorgaand verkeer meer te verwerken krijgt. Dit wil zeggen dat vb. voor de bereikbaarheid van het noordelijke gedeelte van het voetgangersgebied (vb. voor leveringen, vergunningenbeleid voetgangersgebied) logischerwijs ook de R40 moet worden gevolgd tot aan de dichtstbijzijnde stadspoort.

Om de Gentse binnenstad (en andere kernwinkelgebieden) te beheren en te promoten als aantrekkelijk winkelcentrum, door het weren van doorgaand verkeer, wordt de binnenstad vlotter, veiliger en aangenamer bereikbaar voor wie er ook echt een bestemming heeft, en dat zowel met de fiets, het openbaar vervoer als met de auto. Bovendien zorgt dit voor een aangenaam en aaneengesloten winkel-wandelcircuit, met bijkomende ruimte voor terrassen van horecazaken.

Dit concept is uitgewerkt tot een richtinggevend circulatieplan voor de voornaamste wegen van de hele binnenstad. Een verdere detaillering voor alle straten in de binnenstad zal gebeuren in 2015. De invoering van dit plan is voorzien in de loop van 2016.

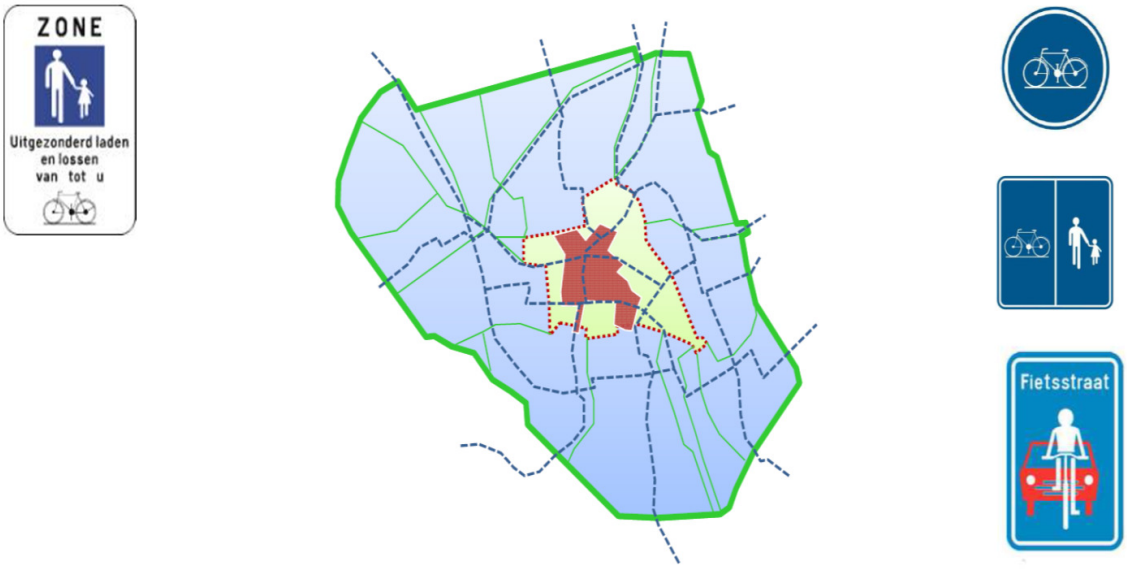
Bij de invoering van deze nieuwe circulatie zal de invoering van de optimalisatie van de doorstroming op de R40 en de realisatie van de nieuwe Park & Rides in uitvoering zijn. Verder wordt ook ingezet op een betere bekendmaking van de R4 als alternatief voor een aanzienlijk deel van de verplaatsingen die momenteel via de R40 gebeuren.

Belangrijk hierbij is dat de verschillende lobben in de binnenstad sowieso autoluwer zullen worden. Ook het uitrollen van de maatregelen uit het parkeerplan zullen hierop een positieve invloed hebben. Nochtans moet bij de verdere uitwerking van het circulatieplan voorkomen worden dat er nieuwe sluipstromen ontstaan.



Figuur 26: Visie op centrumgebied

In de laatste jaren zijn op verkeersjuridisch vlak, maar ook op het vlak van herinrichting van wegen en pleinen, nieuwe concepten getest en goed bevonden waarbij eerder wordt uitgegaan van de menging van verkeerssoorten. We denken hierbij aan het wetgevend kader voor de fietsstraat en gemengde voet- en fietspaden. Een nieuw verkeersconcept voor de binnenstad zal dan ook deze principes verder bestendigen.



Figuur 27: Centrum meer doorwaadbaar maken voor voetgangers en fietsers

6.5.2.4 Niveau voetgangersgebied

De huidige grenzen van het voetgangersgebied staan onder druk. Hoe controversieel en ingrijpend de invoering van het mobiliteitsplan in 1997 voor de Gentse binnenstad ook was, toch kunnen we stellen dat de Gentse Kuip een sterke heropleving gekend heeft. De stad is multimodaal bereikbaar gebleven, de economische heropleving en herprofilering van de binnenstad heeft Gent terug op de internationale kaart geplaatst en het afronden van de KOBRA-werken is het sluitstuk waarbij het openbaar domein ten dienste komt te staan van kwaliteit ten aanzien van de vele gebruikers van de Gentse binnenstad.

Vandaag kunnen we stellen dat het succes van het voetgangersgebied soms moeilijk in te dijken is binnen zijn huidige contouren en de perimeter van de oude P-route. Dit manifesteert zich acuut tijdens piekmomenten zoals grootschalige evenementen of tijdens belangrijke shoppingdagen.

Een aantal gebieden zijn logische uitbreidingen van het bestaande voetgangersgebied die op dit moment door voetgangers als gepercipieerd worden als werkelijk voetgangergebied en waar voetgangers zich vaak al gedragen alsof ze zich in een voetgangersgebied gedragen. We denken hierbij aan de gebieden Paterhol, Kraanlei-Oudburg, Predikherenlei – Hoornstraat – Volderstraat (gedeeltelijk), Bisdomplein – Limburgstraat, Koophandelsplein – Zonnestraat, het gebied rond de Gouvernementstraat, Kortedagsteeg – Walpoortstraat – Sint Pietersnieuwstraat (gedeeltelijk). Ook de verbinding van de Bisdomkaai via de Oude Beestenmarkt – Veermanplein – Sint-Baafssite naar het Dampoortstation krijgt op termijn het statuut van een voetgangersgebied.

Verder willen we ook een zeer rustige zone creëren in het hart van de Studentenbuurt. De Sint-Pietersnieuwstraat tussen de Lammerstraat en het Sint-Pietersplein verwerkt veel voetgangers en fietsers – de stoepen zijn hier te smal om de grote stroom voetgangers ruimte te geven. Door auto's te weren in de Sint-Pietersnieuwstraat, en dit door te trekken over het Sint-

Pietersplein en de Overpoortstraat, willen we een campuszone creëren die de universiteit verdient en de rust en ruimte geeft aan de vele studenten in deze buurt. Bovendien vereenvoudigt dit de kruispuntconfiguratie aan de Heuvelpoort.

Of deze campuszone het formele statuut van voetgangersgebied moet krijgen, is nog onderwerp van verder onderzoek.

6.5.2.5 R40 en R4 in relatie tot nieuwe visie circulatie binnenstad op langere termijn

Het veranderen van verkeersstromen in het centrum mag niet verengd worden tot een statisch gegeven. Net zoals het effect van het invoeren van het voetgangersgebied in 1997 pas enkele jaren na invoering leidde tot een totaal nieuwe mobiliteitscultuur binnen het Gentse, is het verruimen van het voetgangersgebied en de doorgedreven circulatiemaatregelen ook iets dat op langere termijn moet bekeken worden. Vandaar de wens om ook nu al te starten met visievorming op dat langere termijnperspectief, over hoe de R40 als verkeerssysteem én ruimtelijke drager in de toekomst dient te evolueren. Binnen dit kader zullen ook meer ingrijpende nieuwe kruispuntoplossingen kunnen (her)bekeken worden alsook de noodzaak of wenselijkheid voor een 2x2 profiel over de ganse ring.

Het meest aangewezen instrument om tot die visievorming te komen is streefbeeldstudie die de volledige R40 in ogenschouw zal nemen. Met een voldoende lange tijdshorizon die rekening houdt met alle toekomstige geplande ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructurele aanpassingen die nu reeds gepland zijn.

6.5.3 Afbakening snelheidsregimes

6.5.3.1 Uniforme snelheidsregimes

De bepaling van de snelheidsregimes hangt nauw samen met de vooropgestelde wegencategorisering en met de afbakening van de verblijfsgebieden. Het samenhangend geheel van regimes moet de verkeersveiligheid bevorderen, de leefbaarheid verbeteren (b.v. lagere snelheden zorgen voor minder geluidshinder en uitstoot) en het autoverkeer aanzetten om het wegennet te gebruiken met respect voor de vooropgestelde functie binnen de categorisering. Vanuit de geselecteerde verblijfsgebieden kan vanuit de functie van de weg het gewenste regime voor bepaalde secties worden verlaagd om de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in het gebied te garanderen.

Volgende tabel geeft een overzicht van de voorgestelde snelheidsregimes voor de verschillende types van wegen.

Type weg	*Snelheidsregime*
Hoofdwegen	120
Verlaagd snelheidsregime	100
Primaire wegen type I	90
Verlaagd snelheidsregime	70
Primaire wegen type II	90
Verlaagd snelheidsregime	70
Secundaire wegen Bubeko	70
Secundaire wegen Bibeko	50
Stedelijke ringboulevard R40	50
Lokale wegen Bubeko	70
Lokale wegen Bibeko	50/30

Tabel 11: Snelheidsregime per type weg van hogere orde

Visie: De Stad Gent wenst dat binnen de stadsregio, een snelheidsregime van 100 km/u wordt ingevoerd op het hoofdwegennet, waarvan E40 en E17 onderdeel uitmaken, behoudens stroken waar er nu reeds een snelheidsbeperking van 90 km/u. in voege is.

Dit heeft volgens de Stad Gent meerdere positieve gevolgen:

1. Mindere geluidshinder en negatieve milieu-impact voor aanpalende gebieden (woningen, groenpolen,…)
2. Betere luchtkwaliteit
3. Hogere verkeersveiligheid aan de aansluitingscomplexen
4. Meer capaciteit

Het Vlaams Gewest volgt de Stad niet in deze visie om naar een algemene permanente snelheidsverlaging te gaan en ziet eerder heil in een dynamische snelheidsregime door middel van dynamische snelheidsaanduiding zodat de snelheid kan beperkt worden in tracélengte en

tijdsperiode. De Stad Gent is van mening dat dit echter geen oplossing biedt ten aanzien van de luchtkwaliteit, geluidshinder en de verkeersveiligheid die ook in daluren van belang blijven.

Visie: Voor de grootstedelijke ringweg – R4 (primaire weg) wenst de Stad Gent consequent een snelheidsregime van 90 km/u als wensbeeld voorop te stellen.

Visie AWV/MOW: gaat akkoord met 90km/h, behalve voor het gedeelte dat een snelwegstatuut heeft (R4 Oost van knooppunt Merelbeke tot het kruispunt met de Kennedylaan.

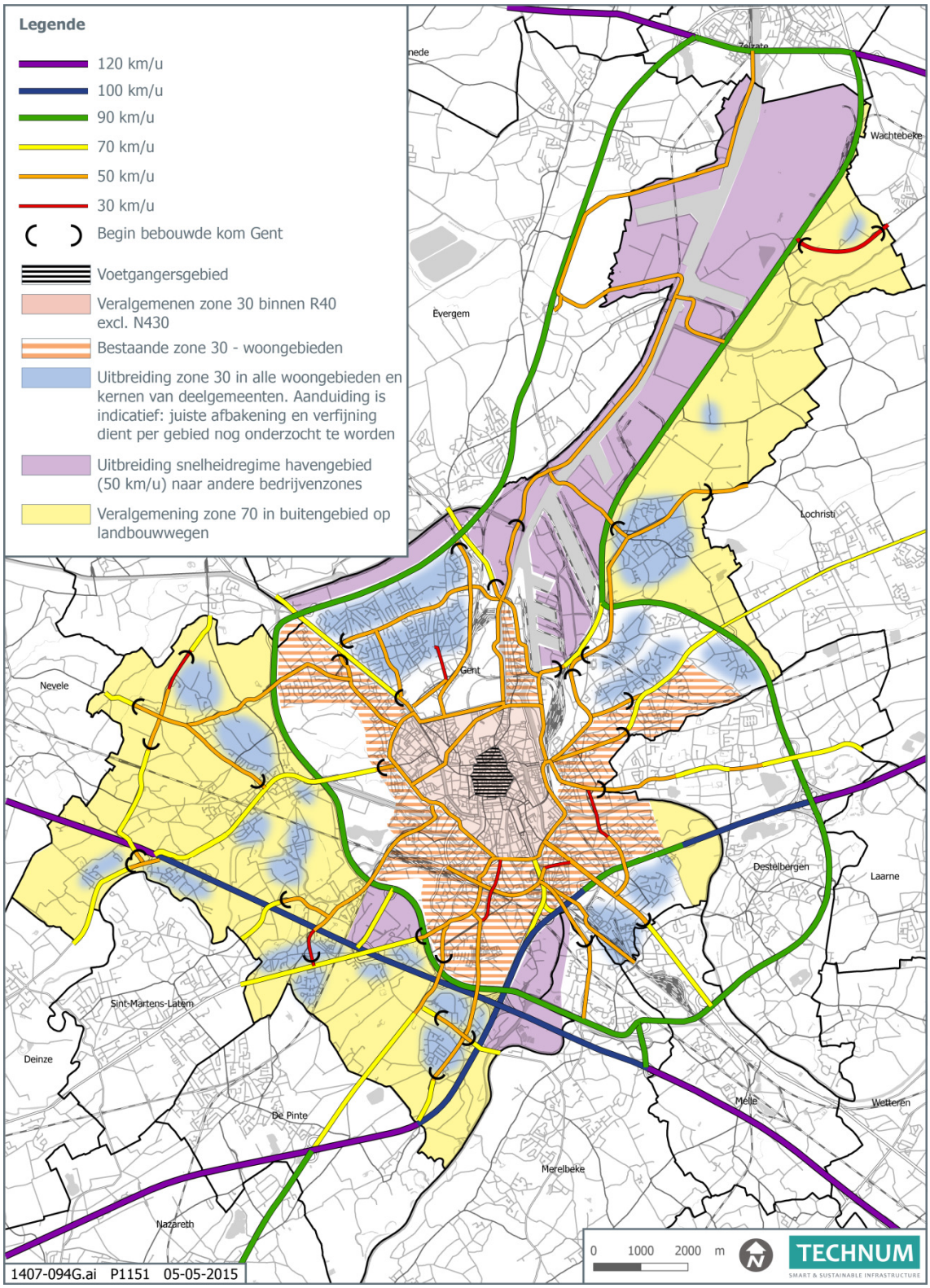
De **belangrijkste invalswegen tussen R4 en R40 (primaire weg)** krijgen een in principe een 70 km/u-statuut. Een snelheidsregime van 50 km/u wordt voorzien voor het gedeelte van de Drongensesteenweg (N466) tussen Leie en R40 en het deel van de as Vliegtuiglaan-Afrikalaan (N424) tussen tunnel Motorstraat en voet van de Verapazbrug, omwille van veiligheids- en leefbaarheidsredenen.

Voor de **secundaire wegen** geldt een snelheidsregime van 70km/u buiten de bebouwde kom en van 50 km/u binnen de bebouwde kom.

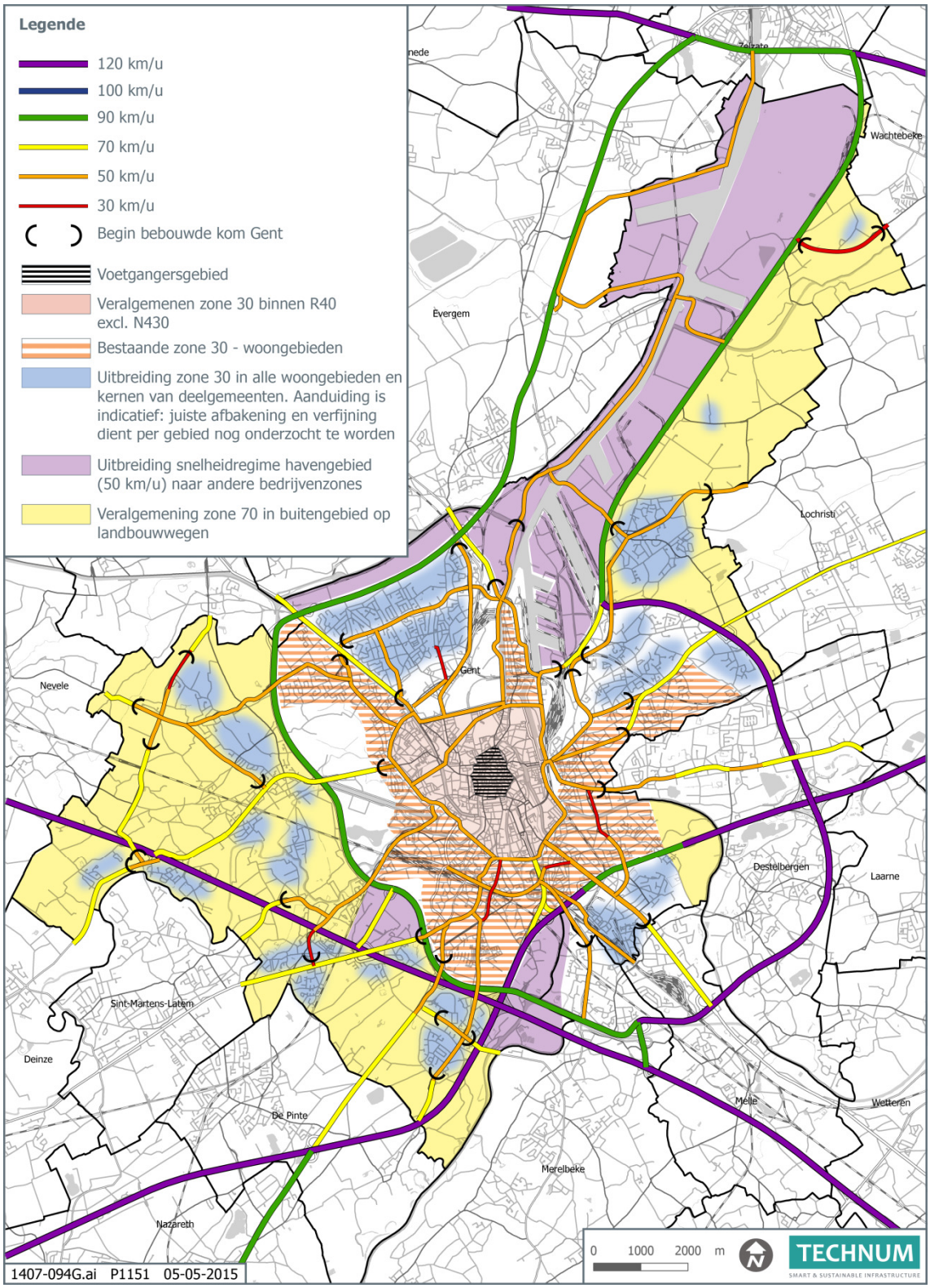
De **volledige binnenstad binnen de stadsring R40** wordt een uitgestrekt zone 30 gebied. Enkel de as Begijnhoflaan-Opgeëistenlaan-Blaisantvest, de F. Rooseveltlaan, de Callierlaan en de Zuidparklaan maken een uitzondering hierop.

Voor de **lokale wegen type II a en b** geldt een snelheidsregime van 70km/u buiten de bebouwde kom en van 50 km/u binnen de bebouwde kom. Plaatselijke uitzonderingen hierop zijn mogelijk, vb. Brugsesteenweg, tussen de Spellewerkstraat en Mariakerkebrug: zone 30.

Voor het snelheidsregime op de **Lokale wegen type II c en d en lokale wegen type III** wordt verwezen naar de verkeersstructuurschetsen die in een latere fase zullen worden opgemaakt per deelgebied.



Figuur 28: Gewenste snelheidsregimes visie Stad Gent



Figuur 29: gewenste snelheidsregimes visie AWV-MOW

6.5.3.2 Visie 'zone 30'

In Gent is het **invoeren van zones 30** het juiste instrument gebleken om bepaalde beleidsdoelstellingen te realiseren: het beïnvloeden van de vervoerskeuze ten voordele van het te voet gaan en fietsen, het verbeteren van de kwaliteit van het openbaar domein, het wegwerken van knelpunten voor voetgangers en het verbeteren van de leefbaarheid van de verblijfsgebieden.

Het invoeren van een zone 30 heeft een positief effect op de **verkeersveiligheid en – leefbaarheid**. De voordelen zijn een verhoogde objectieve en subjectieve verkeersveiligheid, een verbeterde leefbaarheid, een toename in gebruik van de fiets en te voet, wering van doorgaand verkeer, … naarmate de vormgeving van de weg de snelheidslimiet ondersteunt, neemt de gemiddelde snelheid af.

De kwalitatieve en kwantitatieve **evaluatie** van de zone 30 te Gent kan kort worden samengevat:

- De keuze van de gebieden die omgevormd zijn tot zone 30 is over het algemeen goed.
- Er zijn nog niet veel infrastructurele aanpassingen uitgevoerd ter ondersteuning van de 30km/uur snelheidslimiet.
- Schoolomgevingen en lineaire zones 30 worden aanbevolen om in de mate van het mogelijke te integreren in een ruimere gebiedsgerichte zone 30.
- Het doorbreken van het rechtlijnige karakter en het versmallen van het wegbeeld kan de zone 30 ondersteunen.

Er is ook getracht om een statistische effectiviteitsanalyse te doen. Hieruit komt naar voor dat de invoering een positieve invloed heeft op de snelheid binnen de stad. Hoewel bestuurders zich niet altijd exact houden aan maximum snelheid in een zone 30, is voor een weliswaar beperkt aantal straten toch een daling in de effectief gereden snelheid vastgesteld. Bovendien blijkt dat de woonstraten in absolute termen veiliger zijn dan de hoger gecategoriseerde wegen. Dit houdt natuurlijk verband met de doorgaans lagere verkeersintensiteiten op deze wegen. Straten met een rechtlijnig wegbeeld scoren slechter.

6.5.3.2.1 Zone 30 en infrastructurele maatregelen

De stad Gent wenst in zijn zone 30-beleid verder te gaan met de basisstelling dat een correcte en goed zichtbare signalisatie in combinatie met een logische afbakening van het zone 30 gebied, voldoende moet zijn. Het Ministerieel besluit inzake de plaatsingsvoorwaarden zegt hierover het volgende:

> *"De toegang tot de zone 30, die aangeduid wordt met deze verkeersborden, moet duidelijk herkenbaar zijn door de plaatsgesteldheid, door een inrichting of door beide."*

De stad is van mening dat snelheidsremmende infrastructuur niet absoluut noodzakelijk is voor het inrichten van een zone 30 gebied, maar uiteraard kan en zal er bij wegenwerken in een bestaand zone 30 gebied veel aandacht worden besteed aan het wegbeeld en de (her)inrichting. Volgende argumenten worden hiervoor gehanteerd:

- Ook op wegen met hogere snelheidsregimes (inclusief autosnelwegen) komen snelheidsovertredingen voor, zonder dat daar ook wordt vereist dat het wegbeeld de toegelaten snelheid moet afdwingen

- De directe invoering van een zone 30 werkt vaak al positief: wanneer een deel van de automobilisten zich aan de snelheidsbeperking houdt, is er al een effect op de verkeersveiligheid. Een volledige herinrichting van een verblijfsgebied is een werk van lange adem, dat zou maken dat nieuwe zone 30 gebieden veel te lang op zich zouden laten wachten.

- Opdat de snelheid van 30 km/u. zou worden afgedwongen met infrastructurele maatregelen, moet er om de 75 m. een maatregel worden voorzien. Gesteld dat er in Gent ongeveer 1.000 km. straten in aanmerking komt voor Zone 30, dan betekent dit meer dan 10.000 snelheidsremmende maatregelen, iets wat niet haalbaar is, noch financieel, noch planmatig.

- De meest effectieve snelheidsremmende maatregelen zijn diegene die zorgen voor een "verticale" verplaatsing. Het gaat dan vnl. om verkeersplateaus en verkeersdrempels. We zien echter dat deze vormen van snelheidsremmers aanleiding kunnen geven tot klachten over lawaai- en trillingshinder. Daarom wil de stad deze vormen van remmers nog maar zeer sporadisch inzetten, op plaatsen waar ze geen hinder veroorzaken. Andere vormen van remmers, zoals bv. asverschuivingen, zijn minder effectief qua snelheidsremming.

- Vereisten van bereikbaarheid en toegankelijkheid voor IVAGO en brandweer maken bovendien dat lang niet alle "alternatieve" snelheidsremmers even effectief zijn; de maatvoering moet immers worden afgestemd op grotere voertuigen.

- Een herinrichting met bv. asverschuivingen heeft ook grote repercussies op het wegbeeld en kan vaak ook gekunsteld overkomen, zeker in gebieden met een hoge landschappelijke waarde.

- De telematica evolueert verder en nu reeds zijn er auto's uitgerust met systemen die een waarschuwing geven wanneer men te snel rijdt. We gaan er van uit dat dergelijke systemen in de toekomst meer en meer beschikbaar zullen worden en mogelijk – als resultaat van een maatschappelijk debat – meer dwingend worden.

De stad wil er bij herinrichtingen van straten wel voor zorgen dat het wegbeeld in overeenstemming komt met het gewenste snelheidsregime; het IPOD22 geeft een aanzet hiertoe.

Bij invoering van zone 30 zonder heraanleg, onderzoekt de Stad Gent welke maatregelen noodzakelijk en mogelijk zijn om aan snelheidsbeheersing te doen.

6.5.3.2.2 Duidelijke afbakening en signalisatie

Tenzij er omliggende functies op bepaalde wegsegmenten zijn die een 30km/uur snelheidslimiet verantwoorden (bv. schoolomgevingen), start een zone 30 bij voorkeur aan kruispunten. Aan

[22] IPOD= Integraal Plan Openbaar Domein, stadsintern document waarbij per snelheidsstatuut streefwaarden werden geformuleerd voor de maatvoering bij de (her)inrichting van straten In Gent

kruispunten heeft het gebiedsvreemd verkeer immers nog de keuze om het verblijfsgebied al dan niet in te rijden, op wegvakken zijn er vaak geen alternatieven.

Zone 30 gebieden zullen dus afgebakend worden als aaneensluitende gehelen binnen een zone afgebakend door lokale wegen type II (impliceert ook elke subcategorie) of een weg van hogere categorie. Voor welbepaalde straten binnen deze gebieden gaat dit principe echter niet op.

De aanvang van een zone 30 gebied moet hoe dan ook zeer duidelijk zijn qua bebording. Daarom zullen borden met kleinere afmetingen – behoudens plaatselijke omstandigheden – worden geweerd.

In schoolomgevingen zal verder ingezet worden in dynamische verkeersborden voor de aanduiding van zone 30.

6.5.3.2.3 Verhogen verkeersleefbaarheid en –veiligheid

Een zone 30 in een verblijfsgebied leidt doorgaans tot een verhoogde objectieve en subjectieve verkeersveiligheid, een afname van lawaaihinder, verbetering van de oversteekbaarheid, minder gebiedsvreemd verkeer (sluipverkeer), …
Het terugdringen van het aantal voertuigen in de verblijfsgebieden heeft een positieve invloed op de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid. Gemotoriseerd verkeer is nog steeds toegestaan maar staat niet meer op de eerste plaats.

6.5.3.2.4 Verbeteren van de kwaliteit van het openbaar domein

In een verblijfsgebied zijn de alternatieve vervoersmodi (te voet, fiets, openbaar vervoer) minstens evenwaardig aan de auto. Het is voor de automobilist toegestaan om de verblijfsgebieden in te rijden, maar hij is hier "te gast" en moet rekening houden met fietsers en voetgangers. Een vertaling van deze visie in een gepaste ruimtelijke vormgeving ter ondersteuning van de snelheidslimiet van 30km/uur is wenselijk wanneer een herinrichting aan de orde is. In de praktijk betekent dit vaak een versmalling van de rijbaan, fietsers op de rijbaan, een compactere inrichting van de kruispunten, andere organisatie van het parkeren, … Kortom, doorgaans komt er (verkeers)ruimte vrij die benut kan worden om het verblijfsklimaat te verbeteren met maatregelen als verbreding van voetpaden en de inplanting van kwaliteitsvolle groenvoorzieningen en straatmeubilair.

6.5.3.2.5 Stimuleren van wandelen en fietsen in de stad

Het terugdringen van de toegelaten snelheid voor het gemotoriseerde verkeer in stedelijke omgeving tot 30 km/u verhoogt de concurrentiepositie van het fietsen en wandelen ten opzichte van de auto. Hierdoor gaat de reistijd een steeds minder belangrijke rol spelen bij de vervoerskeuze, zeker voor korte verplaatsingen.

De verhoogde verkeersleefbaarheid en –veiligheid maakt verplaatsingen met de fiets en te voet aantrekkelijker. Het veiligheidsgevoel verhoogt bij de zachte weggebruikers bij lagere snelheid van het gemotoriseerd verkeer.

6.5.3.2.6 Weren van ongewenst doorgaand verkeer

Het is essentieel dat de gebiedskeuze en afbakening als logisch wordt ervaren door de weggebruikers. Een gebrek aan begrip en aanvaarding kan het zone 30-beleid van de stad ondermijnen. Een zone 30 dient een gebied te zijn waar de verblijfsfunctie primeert of waarin de verkeersfunctie ondergeschikt wordt gemaakt aan de verblijfsfunctie.

De categorisering van de wegen geeft het gewenst gebruik van de weg weer. Dit zal verder ondersteund worden door het afstemmen van een snelheidsplan met de categorisering van de wegen. Binnen verblijfsgebieden is doorgaand verkeer niet gewenst. Door het beperken van de toegelaten snelheid binnen de verblijfsgebieden gaat het gebruik van deze gebieden door doorgaand verkeer ontmoedigd worden. Het beperken van de toegelaten snelheid zal waar mogelijk nog verder aangevuld worden met circulatie maatregelen om het doorgaand verkeer nog verder te ontmoedigen. Het doorgaand verkeer dient hiernaast ook gestimuleerd te worden om de juiste wegen binnen het wegennet te gebruiken om zich te verplaatsen naar het hogere wegennet, of om zich te verplaatsen binnen deelgebieden. Het toestaan van een hogere snelheid op deze wijkverzamelwegen (lok IIc – 4.3. Wegencategorisering) kan het gewenst gebruik van deze wegen aanmoedigen.

6.5.3.2.7 Sensibilisering en communicatie

De stad heeft bij invoering van de eerste zones 30 informatiecampagnes gehouden om de inwoners te informeren over de voordelen van de zone 30. Ook uitbreidingen van de zone 30 zullen gepaard gaan met een effectieve informatie- en sensibilisatiecampagne.

6.5.3.3 Uitbreiding zone 30

- **Zone 30 binnen stadsring R40**

In het stadshart en de centrumgebieden van Gent is de **verwevenheid en concentratie van de verblijfsfuncties** zeer groot, waardoor een zone 30 door de weggebruikers makkelijker aanvaard wordt. De zone 30 in het centrum van Gent kan dus nog verder kunnen uitgebreid worden tot het gebied binnen de R40. Enkel de as Begijnhoflaan-Opgeëistenlaan-Blaisantvest, de F. Rooseveltlaan, de Callierlaan en de Zuidparklaan maken een uitzondering hierop.

Het grote voordeel van een dergelijke uitbreiding is dat de **onduidelijkheid** weg wordt genomen. In de huidige situatie zijn de meeste "invalsstraten" (verbinding R40-stadshart) nog 50 km/u, terwijl sommige om specifieke redenen al een zone 30 statuut hebben (bv. de as Overpoortstraat-St-Pietersnieuwstraat). Die onduidelijkheden vallen weg als het ganse gebied binnen de R40 zone 30 wordt.

De visie op de verkeerscirculatie in de binnenstad kan de zone 30 nog verder versterken in de mate dat doorgaand verkeer wordt geweerd. Het is echter geen voorafgaande voorwaarde voor de invoering van deze zone 30.

- **Deelgemeenten en omliggende woonwijken**

In de omliggende woonwijken en centrumdorpen is de concentratie van functies vaak minder. Het is in deze gebieden belangrijk om de zones 30 logisch af te bakenen en het bestemmingsverkeer te draineren naar een of meerdere interne ontsluitingswegen waar 50 km/uur toegestaan is.

De zone 30 is al ingevoerd in een aantal (delen van) deelgemeentes. Volgende gebieden komen in aanmerking voor uitbreiding:

- Woonlobben **Wondelgem**: de gebieden tussen de R4, Brugsevaart, Morekstraat/Evergemsesteenweg en Zandstraat met als doorgaande weg de Botestraat (50km/uur).

- Woonlobben **Gentbrugge** (boven de Brusselsesteenweg) en **Moscou-Vogelhoek**. De wijkontsluitingsweg voor de lobben van Gentbrugge kan de Henri Pirennelaan /Emille Verhaerenlaan / Weverbosdreef zijn en de as Braemstraat / Braemkasteelstraat (50km/uur).

- Woonlobben **Zwijnaarde**. De Klossestraat (ten westen van de N60) en de Grotesteenweg-Zuid kunnen als wijkontsluitingsweg fungeren.

- Woonlobben **Sint-Amandsberg**. De Nieuweweg, Antwerpsesteenweg, Motorstraat en Hogeweg kunnen als wijkontsluitingsweg kunnen dienstdoen

- Centrum **Drongen** en woonlobben Drongen. Het centrum van Drongen kent geen doorgaand verkeer en komt dus zeker in aanmerking als zone 30-gebied. Daar naast zijn er de woonlobben waar de Mariakerksesteenweg, Merendreesesteenweg en Beekstraat, Catriestraat dienen als wijkontsluitingsweg.

- Omgeving **Merelbeke Station**

6.5.4 Zwaar vervoer

6.5.4.1 Situatieschets

Het thema zwaar vervoer komt eerder beperkt aan bod in het mobiliteitsplan van 2003. De stad wenst dit thema te verbreden en een globale visie uit te werken. Zwaar vervoer wordt dan ook in zijn meest brede zin gedefinieerd; het betreft zowel de distributie van goederen in het stadscentrum, de routering van vrachtverkeer als een benadering voor touringcars.

1. **Globale visie op het leveren en ophalen van goederen**

Gent is een stad met een belangrijke commerciële functie. Goederen dienen met andere woorden te worden geleverd en opgehaald. In Gent gebeuren tevens veel verplaatsingen te voet of met de fiets. Dit geldt des te meer in het stadscentrum, de zone die ook het commerciële hart vormt. Het leveren/ophalen van goederen dient te passen in een globale mobiliteitsvisie, in overeenstemming met de draagkracht van de (leef)omgeving en zonder in conflict te zijn met andere weggebruikers.

2. **Vrijwaren lagere-orde wegen van vrachtverkeer**

Het vrachtverkeer maakt op een aantal plaatsen onnodig gebruik van het lagere-orde wegennet waarbij, weliswaar in mindere mate, de leefbaarheid van de omliggende zones wordt aangetast en het goed functioneren van deze wegen voor de zachte weggebruikers in het gedrang komt.

Het belangrijkste knelpunt betreft het vrachtverkeer, met als bestemming de havenzone, dat niet de R4 volgt maar via de R40 en de Afrikalaan naar de Vliegtuiglaan rijdt en zo onder meer de weginfrastructuur rond Dampoort belast. Hiernaast is er ook nog, maar van een veel beperktere omvang, sluipverkeer van vrachtwagens in Zwijnaarde.

3. **Touringcars: afzetten/ophalen passagiers en langparkeren**

Touringcars worden zowel ingezet voor toeristen die Gent bezoeken als voor mensen uit de regio Gent die op vakantie vertrekken. Momenteel zijn er een paar opstapplaatsen die waarvan het gebruik klachten genereert. Verder is er een nood aan langparkeerplaatsen voor touringcars. Een globale visie hieromtrent is wenselijk.

6.5.4.2 Stedelijke distributie

De bevoorradingsproblematiek wordt in een iets meer traditionele mobiliteitsvisie meestal vertaald in de uitwerking van een vrachtroutenetwerk. De stad Gent wenst dit spoor niet te verlaten, zoals blijkt uit de uitwerking van dit aspect, maar wenst het laden en lossen van goederen enerzijds en het afhalen van goederen veel ruimer te bekijken en te evolueren naar een meer **globale visie op stedelijke distributie**.

Een goed werkend systeem van stedelijke distributie is een complex gegeven waarbij veel actoren zijn betrokken. Bovendien is het geen aspect waarbij enkel de overheid een sturende factor heeft; ook **privébedrijven bepalen mee de uitwerking** hiervan.

Aangezien voor dit systeem van stedelijke distributie verdere uitwerking noodzakelijk is, net als overleg met de verschillende betrokken actoren, kan nog geen tot in het kleinste detail uitgewerkt plan worden opgenomen. Wel wordt de aanzet gegeven waarrond verder onderzoek en uitwerking dient te gebeuren.

6.5.4.2.1 Functie en afbakening

Met stedelijke distributie wordt een systeem bedoeld dat zorgt dat goederen van bij de leverancier tot in de winkel geraken en dit op een zodanige wijze dat de impact van deze verplaatsing op het milieu en op de (leef)omgeving tot een minimum wordt beperkt. Stedelijke distributie vertrekt daarom van een duurzame systeembenadering.

Stedelijke distributie heeft dus betrekking op zowel i) de **bundeling van goederenstromen**, ii) de **keuze van het meest optimale vervoermiddel**, iii) de gevolgde **reisroutes**, iv) de **locatie waar de overslag gebeurt** als op v) de **organisatie en het beheer** van heel dit systeem.

Bij de '*keuze van een het meest optimale vervoersmiddel'* denken we zowel aan vervoer over de weg (e.g. cargobikes of elektrische bestelwagens) als over vervoer te water (e.g. kleine duwboten).

Het aspect '*locatie van overslag'* heeft bovendien een tweeledige component; enerzijds zijn er de wenselijke locaties voor stedelijke distributiecentra, anderzijds zijn er ook de locaties waar de goederen door verschillende types voertuigen worden afgeleverd (de kleinhandelszaken, restaurants, café's…).

Uit bovenstaande blijkt dat het aspect stedelijke distributie een **onlosmakelijk onderdeel** is **van een globale mobiliteitsvisie**. De stad Gent wenst dit dan ook te incorporeren in zijn totaalvisie op mobiliteit. Tevens blijkt uit bovenstaande dat stedelijke distributie belangrijke linken heeft met de diensten economie en milieu.

6.5.4.2.2 Visievorming

Uit de hierboven besproken functie en afbakening van stedelijke distributie komen verschillende **deelaspecten** naar voor. Voor elk van deze aspecten wordt een eerste uitwerking van visiebepaling opgenomen.

1. Organisatie en beheer

Aangezien stedelijke distributie een (complex) geheel is, zijn een goede organisatie en goed beheer van belang. De stad Gent wenst binnen het systeem stedelijke distributie een **stimulerende, coördinerende en faciliterende rol** te spelen zonder de beherende of operationele rol van privébedrijven over te nemen.

De organisatie en het beheer betreffen met andere woorden een **samenwerking tussen overheid en privé** waarbij de stad duidelijk een rol opneemt maar waarbij privébedrijven de noodzakelijke ruimte krijgen om eigen initiatief te nemen.

2. Bundeling van goederenstromen

Een klassiek systeem van stedelijk distributie vertrekt van een **distributiecentrum** waar leveranciers goederen aanvoeren die vervolgens worden gebundeld en met kleine en/of milieuvriendelijke voertuigen naar het stadscentrum worden gebracht.

De stad Gent wenst de bundeling van goederenstromen **zo ruim mogelijk te bekijken** en wenst de verschillende mogelijkheden verder te onderzoeken. Hieronder worden, niet limitatief, een aantal potentiële mogelijkheden verder besproken.

- **Stedelijk distributiecentrum**

  Met een stedelijk distributiecentrum aan de rand van de stad wordt in de eerste plaats een positief effect op de stedelijke leefbaarheid en de verkeersveiligheid nagestreefd.

  Grote(re), vaak niet optimaal gevulde vrachtwagens worden uit het centrum gehaald en vervangen door kleinere en milieuvriendelijke voertuigen (vb. elektrisch, hybride, CNG/LNG). Deze verschuiving in het voertuigenpark betekent alleen al een daling van schadelijke uitstoot en een verhoogd veiligheidsgevoel. Bovendien wordt door optimale bundeling ook daling van het aantal ritten nagestreefd.

  Tot voor enkele jaren waren de slaagkansen van een echt distributiecentrum voor een stadskern eerder beperkt. Te weinig gedragen, te duur, te ingewikkeld heette het. De laatste jaren is echter een duidelijke kentering merkbaar. Vooral door in te zetten op economische leefbaarheid (e.g. een efficiënte *last mile* belevering, extra meerwaardediensten, return-logistiek) en door maatschappelijke tendensen (e.g. groeiend milieubewustzijn, toename in verkeersdrukte) lijkt de tijd rijp om dit concept succesvol uit te rollen.

  Stad Gent kan op verschillende niveaus een rol van betekenis opnemen. Ze kan sturend optreden door een gepast flankerend beleid te voeren, stimuleren door faciliteiten aan te reiken of actief participeren door publiek-private samenwerkingen op te zetten. Idealiter combineert de stad acties op verschillende niveaus om de attractiviteit en slaagkansen van een stedelijk distributiecentrum te verhogen.

- **Ophalen goederen**

  Het transport van goederen betreft niet enkel het leveren van goederen aan handelszaken maar ook de verplaatsing die een klant aflegt van de handelszaak tot de eigen woonplaats. Ook deze laatste verkeersstroom kan worden geoptimaliseerd door op een aantal strategisch gekozen en goed bereikbare locaties **afhaalpunten** te voorzien waar klanten aangekochte goederen kunnen ophalen.

  De concrete uitwerking van dit concept kan heel uiteenlopend zijn. Er is bijvoorbeeld de mogelijkheid om een netwerk van buurtwinkels in te schakelen in dit systeem. Dit heeft onder meer als voordeel dat het economische draagvlak voor een buurtwinkel, en daardoor ook het lokale sociale weefsel, vergroot. Anderzijds kan ook worden gedacht aan een meer geautomatiseerd systeem waarbij, bijvoorbeeld aan de hand van een unieke code, een kluis kan worden geopend. Deze afhaalkluizen kunnen dan in woonbuurten, aan P+R-terreinen of in stedelijke parkings worden geplaatst.

- **Bundeling bouwmaterialen**

  Bouwwerven fungeren soms deels als opslagplaats voor bouwmaterialen in afwachting van verwerking. In het bijzonder wanneer bouwwerven een deel van de openbare ruimten innemen, is optimalisatie wenselijk.

  Als oplossing kan onder meer worden gedacht aan een opslagcentrum, op een optimaal bereikbare locatie, specifiek voor de **tijdelijke opslag van bouwmaterialen**. Van daaruit kan de belevering van bouwmaterialen dan meer optimaal, lees: ***just-in-time***, worden georganiseerd waardoor in de buurt van de eigenlijke bouwwerf meer ruimte vrij komt. Het betreft hier duidelijk een sectorgebonden problematiek waarvoor verder onderzoek onontbeerlijk is.

3. Keuze vervoermiddel

De stad Gent heeft een haven en wordt doorsneden door meerdere kleine waterwegen. Dit biedt een opportuniteit om goederen niet enkel over het land maar ook via het water op hun bestemming te brengen. Onder meer in het voetgangersgebied vormen (eventueel elektrische) **cargobikes** dan weer een snel en handig alternatief voor gemotoriseerde (vrachtwagen)transport.

Zo kan ervoor worden geopteerd om in het centrum een vrachtverbod of een lage-emissiezone in te voeren zodat goederen er enkel nog met **kleine en milieuvriendelijke voertuigen** worden geleverd.

4. Routering vrachtverkeer

De wenselijke routering van vrachtverkeer heeft een zodanige uitgebreide benadering, dat ze in een apart en hierna volgend hoofdstuk wordt behandeld. Dit is onder meer omdat ook de bereikbaarheid van de bedrijvenzones hierin is opgenomen.

6.5.4.3 Routering vrachtverkeer

6.5.4.3.1 Onderzoek

Op basis van beschikbare tellingen en data uit het vrachtmodel, is een inzicht verkregen in de vrachtstromen. Vervolgens zijn de huidige vrachtwagenvoorzieningen en beperkingen in beeld gebracht.

Om tot een vrachtroutenetwerk te komen, is het eerst nodig om de attractiepolen op mesoniveau te selecteren op het grondgebied van Gent die voor vrachtverkeer bereikbaar moeten zijn. Dit gebeurde aan de hand van GIS-data aangeleverd door de stad Gent en de bestemming volgens het gewestplan, RUP's en het RSG.

We onderscheiden drie types attractiepolen:

- winkelconcentraties;
- kantoorruimten;
- bedrijvigheid.

Zowel de bestaande attractiepolen als de toekomstige ontwikkelingen worden opgenomen als attractiepolen.

Ook is er nagegaan welke eerder uitgevoerde studies input kunnen leveren voor de opbouw van het vrachtroutenetwerk.

De probleemanalyse vanuit de verkenningsnota is na deze analyse verder aangevuld. De problematiek rond vrachtverkeer bestaat voornamelijk uit volgende **knelpunten**:

- vrachtstromen op noord-zuidrelatie over Dampoort en oost-westrelatie langs de Port Arthurlaan;
- sluipverkeer in Zwijnaarde;
- bereikbaarheid centrum;
- belasting Zuidelijke rand door het vrachtverbod op B401.

Vervolgens is het **vrachtroutenetwerk** uitgebouwd, op basis van de methodiek van de Vlaamse Overheid voor het bepalen van vrachtroutenetwerken. Het gewenste vrachtroutenetwerk is weergegeven in de volgende hoofdstukken.

6.5.4.3.2 Methodiek Vlaamse overheid

Het hoofdwegennet zoals bepaald in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen ligt als een raster over Vlaanderen. Doorgaande stromen op internationaal en nationaal niveau dienen hiervan gebruik te maken. Bestemmingsverkeer dient zo lang mogelijk gebruik te maken van dit hoofdwegennet. Vanaf dit hoofdwegennet zal een structuur op mesoniveau uitgewerkt worden, die zal zorgen voor een selectieve bereikbaarheid van de bedrijven. Voor het uitwerken van dit netwerk op mesoniveau is door de Vlaamse Overheid een methodiek uitgewerkt.

Het netwerk op mesoniveau heeft niet tot doel het raster van het hoofdwegennet te verfijnen. Het vrachtroutenetwerk op mesoniveau zal enkel de aangewezen routes ter ontsluiting van de bedrijvenzones op mesoniveau binnen dit raster selecteren. Voor het bepalen van het netwerk op mesoniveau gaan we dan ook uit van een **boomstructuur**.

Met het uitbouwen van het vrachtroutenetwerk op mesoniveau, willen we komen tot een **selectieve bereikbaarheid van de attractiepolen op mesoniveau**. De functie van het netwerk op mesoniveau wordt als volgt bepaald:

- **Verzamelfunctie** van vrachtverkeer binnen de regio: Het vrachtroutenetwerk op mesoniveau heeft in eerste instantie een verzamelfunctie voor vrachtverkeer binnen de regio als schakel tussen het lokale niveau en het netwerk van hoofd- en primaire wegen.
- **Verbinden** van de attractiepolen op mesoniveau met het hoofdwegennet: In tweede instantie heeft het vrachtroutenetwerk op mesoniveau een verbindende functie tussen de attractiepolen op mesoniveau en netwerk van hoofd- en primaire wegen.
- **Kanaliseren** van vrachtverkeer op regionaal niveau: Indien er geen alternatief is gewenst of mogelijk is via het hoofdwegennet, kan het vrachtroutenetwerk op mesoniveau eveneens dienstdoen om regionale vrachtstromen te kanaliseren. De afweging tussen aanvaardbare omrijdfactor en leefbaarheid en verkeersveiligheid langsheen de interne route speelt hier een belangrijke rol.

Het netwerk zal een zekere gelaagdheid bevatten. De schakels binnen het netwerk worden opgedeeld in verschillende categorieën. De categorie binnen het netwerk bepaalt de functie, de vorm en het gebruik van de schakel (zoals eveneens het geval is binnen de categorisering van de wegen volgens het Structuurplan Vlaanderen). Naast de selectie van schakels, worden er ook knooppunten geselecteerd tussen de schakels. Ook voor de selectie van de knooppunten is een zekere gelaagdheid ingebouwd.

Het vrachtroutenetwerk op mesoniveau kan door de steden en gemeenten vervolgens verder aangevuld worden met lokale vrachtroutes.

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de **categorieën** en de daaraan gekoppelde **functie** binnen het netwerk. Per categorie is eveneens de te gebruiken symboliek bepaald om te komen tot een eenvormig vrachtroutenetwerk binnen Vlaanderen.

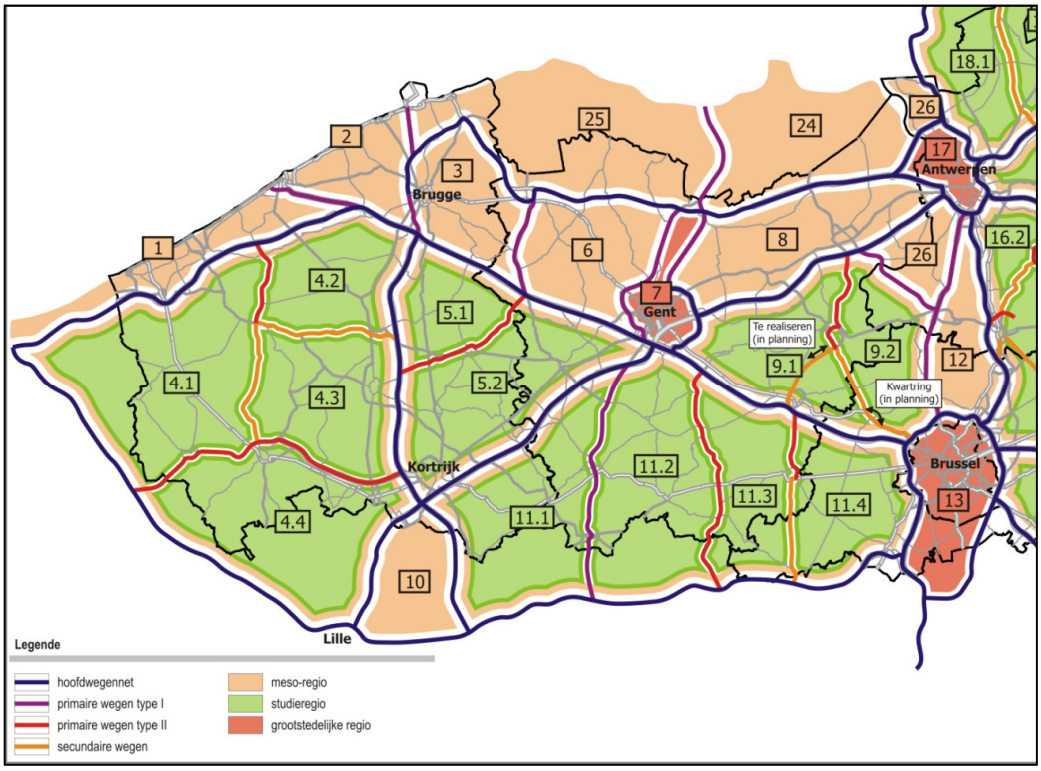
Symbool	categorie	betekenis
	Hoofdvrachtroute	Het **hoofdvrachtroutenetwerk** bestaat uit het vrachtroutenetwerk op macroniveau. Dit netwerk omvat het hoofdwegennet en de primaire wegen type I. Deze vrachtroutes zijn bestemd voor doorgaand vrachtverkeer.
	Vrachtroute I	**Vrachtroutes I** zijn de schakels die noodzakelijk zijn om de attractiezones op mesoniveau te verbinden met de hoofdvrachtroute. Doorgaand vrachtverkeer dient vermeden te worden op deze schakels.
	Vrachtroute II	**Vrachtroutes II** zijn de schakels die belangrijke intern relaties verbinden, indien er geen alternatief op het vrachtroute I of het hoofdroutenetwerk aanwezig is of de omrijdfactor te groot wordt. Doorstroming primeert niet, vrachtverkeer dient wel op een veilige manier zijn bestemming te kunnen bereiken.
	Vrachtroute III	**Vrachtroutes III** zijn schakels in het netwerk die noodzakelijk zijn om attractiepolen op mesoniveau te kunnen aansluiten op het vrachtroutenetwerk type I. Door de ligging van de attractiepool ten opzichte van het hoofdwegennet, komen meerdere vrachtroutes type I tot aan de attractiepool. De doorkoppeling van de verschillende vrachtroutes type I is niet wenselijk. Deze doorkoppeling zou enkel doorgaand vrachtverkeer kunnen aantrekken. Daarom worden deze schakels geselecteerd als vrachtroute type III.
	Uitwisselingspunt naar het hoofdvrachtroute-netwerk	Deze **uitwisselingspunten naar het hoofdvrachtroutenetwerk** gegeven toegang van vrachtroute I naar het hoofdvrachtroutenetwerk en omgekeerd.
	Verdeelpunten naar het lokale vrachtroute-netwerk	Deze **verdeelpunten naar het lokale vrachtroutenetwerk** geven toegang vanaf vrachtroute I naar het lokale netwerk. Het kan zowel gaan om aansluitpunten van bedrijventerreinen als om aansluitpunten naar lokale vrachtroutes.
	Toegangspunt tot multimodaal knooppunt	Deze toegangspunten gegeven toegang tot **multimodale knooppunten** die binnen de regio gelegen zijn. Het kan zowel gaan om bestaande multimodale knooppunten als om toekomstige multimodale knooppunten.

Symbool	categorie	betekenis
	Koppelpunt naar aanpalende regio	Deze **koppelpunten** geven aan waar aanpalende regio's aan elkaar gelinkt kunnen/moeten worden. Deze koppelpunten kunnen samenvallen met knooppunten tot het macroniveau, maar kunnen ook op de rand van een regio op vrachtroute I aangeduid worden. Indien er interne relaties tussen aanpalende regio's zijn, kan er ook een koppelpunt op een vrachtroute type II aangeduid worden.
	Lokale vrachtroute	De lokale routes kunnen door de gemeente bepaald worden, aanvullend op het netwerk op mesoniveau.

Tabel 12: Gelaagdheid in het vrachtroutenetwerk

Voor toepassing van de methodiek is Vlaanderen opgedeeld in verschillende regio's. De regio's worden afgebakend door de hoofdvrachtroute. De stad Gent is in verschillende regio's gelegen. Het grootste deel van de stad Gent valt echter binnen de regio afgebakend door:

- R4 – B402 in het westen;
- E40 in het zuiden;
- R4 – B403 is het oosten;
- E34/A11 in het noorden.



Figuur 30: Afbakening van de regio's voor de opbouw van het vrachtroutenetwerk op meso-niveau

6.5.4.3.3 Visie en randvoorwaarden vrachtroutenwerk

In het kader van het aspect zwaar vervoer zijn volgende **doelstellingen** van belang:

- verhogen verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid;
- opvangen van het vrachtverkeer in relatie met de haven, de huidige en toekomstige bedrijvenzones op de hoofdstructuur, om de tussenliggende gebieden en de kernstad niet te belasten;
- organiseren en structureren van de stedelijke distributie en het laden en lossen in de binnenstad, verschillende zones, rekening houdend met circulatie;
- opmaak plan van aanpak voor touringcars.

Op de eerste workshop zwaar vervoer is er eveneens gepolst naar de visie van de deelnemers met betrekking tot het zwaar vervoer. Van hieruit zijn volgende **bijkomende aandachtspunten** naar voor geschoven:

- duidelijke routes voor regionale attractiepolen;
- indien tonnagebeperkingen ingevoerd worden, moet kritisch geëvalueerd worden of dit niet resulteert in een overdreven toename van het aantal lichte vrachtwagens.

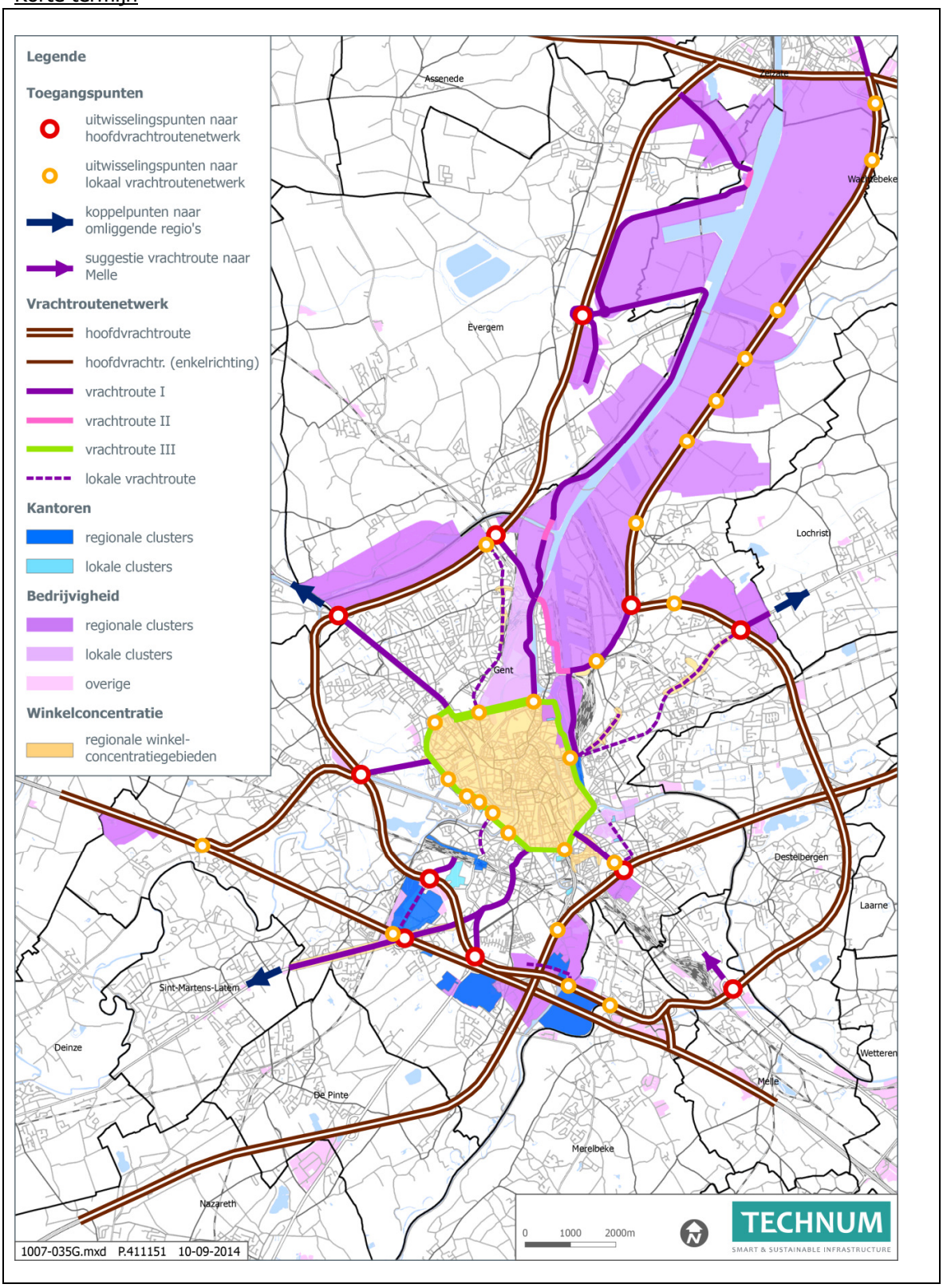
De Milieudienst van de stad Gent beschouwt het doorgaand vrachtverkeer een belangrijke oorzaak van luchtvervuiling op de binnenring (as Haven – Dampoort - Brusselsesteenweg) en op de lokale wegen (in zogenaamde *'street canyons'*). Een deel van het vrachtverkeer op de binnenring en op de lokale wegen is niet bestemd voor de binnenstad maar voor de haven en andere niet-centrumregio's. Het afwikkelen van het zwaar verkeer via de grote buitenring in plaats van de binnenstad is noodzakelijk zodat minder mensen worden blootgesteld aan de negatieve effecten van geluidsoverlast en luchtverontreiniging.

Volgende **visie en randvoorwaarden** zijn vooropgesteld bij het vastleggen van de vrachtroutes:

- doorgaand vrachtverkeer (transitverkeer) dient gebruik te maken van het hoofdvrachtroutenetwerk;
- bestemmingsverkeer voor attractiepolen op mesoniveau dient zo lang mogelijk gebruik te maken van het hoofdvrachtroutenetwerk om vervolgens via een vrachtroute type I of III naar zijn bestemming te rijden;
- lokaal vrachtverkeer mag gebruik maken van de lokale vrachtroutes, doorgaand vrachtverkeer op meso of macro niveaus is hier niet gewenst;
- doorgaand zwaar verkeer op de R40 dient vermeden te worden;
- sluipverkeer van zware vrachtvoertuigen door Zwijnaarde dient vermeden te worden (de vervollediging van de R4 kan het sluipverkeer in deze zone beperken);
- woonbuurten dienen gevrijwaard te worden van doorgaand zwaar verkeer;
- voor de belevering van de binnenstad is het wenselijk dat hiervoor een duidelijke structuur wordt opgestel;
- voor de geselecteerde vrachtroutes is veiligheid voor de overige modi een cruciaal aandachtspunt (veilige fietspaden, oversteekvoorzieningen…).

6.5.4.3.4 Opbouw van het vrachtroutenetwerk

Korte termijn



Figuur 31: Vrachtroutenetwerk op korte termijn

Dit vrachtroutenetwerk **gaat uit van het bestaande wegennet**. Het gaat om een vrachtroutenetwerk op macro- en mesoniveau, zodat gefocust wordt op de ontsluiting van

regionale attractiepolen van vrachtverkeer. Bij de opbouw van het vrachtroutenetwerk wordt er gestart met het bepalen van de hoofdvrachtroutes. In eerste instantie gaat het om het hoofdwegennet en primaire wegen type I. In bepaalde gevallen kunnen ook primaire wegen type II deel uitmaken van het hoofdvrachtroutenetwerk, dit is vb. het geval voor de R4 Zuid. In de omgeving van de stad Gent zijn volgende wegen geselecteerd als **hoofdvrachtroutes**:

- E40;
- E17;
- E34;
- R4 West tussen E34 – N60;
- R4 Oost tussen E34 - B403;
- R4 Zuid tussen B403 – N60;
- B403 tussen E40 – R4;
- N466 tussen E40 – R4.

Vervolgens worden de vrachtroutes type I geselecteerd. Deze vrachtroutes verbinden de attractiepolen op mesoniveau met het hoofdvrachtroutenetwerk. De vrachtroutes type I vormen een boomstructuur binnen het hoofdvrachtroutenetwerk. Volgende wegsegmenten zijn geselecteerd als **vrachtroutes type I**:

- N466 Drongensesteenweg tussen R4 en R40;
- N9 Brusselsesteenweg tussen E17 en R40;
- N60 Krijgslaan – Oudenaardsesteenweg;
- N43 Kortrijksesteenweg;
- N424 tussen R4 en R40;
- N9 Brugsevaart tussen R4 en R40;
- N458 Wiedauwkaai;
- westelijke route

De N9 is niet strikt noodzakelijk ter verbinding tussen de R4 en de R40, deze verbinding wordt echter opgenomen rekening houdend met de ontsluiting van het Meetjesland voor vrachtverkeer. Afstemming met het vrachtroutenetwerk in deze regio is bijgevolg wenselijk, de koppelpunten naar de omliggende regio's worden verder nog toegelicht.

Vrachtroutes type II zijn de schakels die interne relaties tussen bedrijven aangeven. Deze routes mogen niet gebruikt worden door doorgaand vrachtverkeer, maar enkel door het vrachtverkeer dat deze interne relatie verzorgt. Voor deze interne relaties tussen attractiepolen wordt enkel een vrachtroute type II geselecteerd als er geen alternatief is via het hoofdvrachtroutenetwerk of als de omrijdfactor te groot is. In Gent vormt de N456 (Port Arthurlaan – New Orleansstraat) een vrachtroute type II om de beide oevers van het zuidelijke gedeelte van het havengebied met elkaar te verbinden. Ook de vrachtroute type I in de westelijke kanaalzone wordt op twee plaatsen onderbroken door een vrachtroute type II. Dit houdt in dat de route niet wenselijk is voor doorgaand verkeer, de bedrijvenzones ontsluiten rechtstreeks via de R4, deze vrachtroute functioneert hoofdzakelijk voor vrachtstromen tussen verschillende bedrijven in de westelijke kanaalzone.

De R40 is geselecteerd als **vrachtroute type III**. Verschillende invalswegen tussen de R4 en de R40 zijn geselecteerd als vrachtroute type I ter ontsluiting van de attractiepolen op mesoniveau. Een doorkoppeling tussen de verschillende invalswegen zodat een doorgaande route ontstaat voor vrachtverkeer is niet wenselijk. Om dit binnen de categorisering duidelijk te maken is de R40 geselecteerd als vrachtroute type III. Dit geeft immers aan dat de route door

vrachtverkeer gebruikt mag worden om zijn bestemming in het centrum vanaf een van de invalswegen te bereiken, maar dat doorgaand verkeer op de R40 niet gewenst is.

Als laatste stap worden de **lokale vrachtroutes** geselecteerd. Deze zorgen voor de ontsluiting van de lokale attractiepolen. Gezien het vrachtroutenetwerk op strategisch niveau wordt bepaald, is hun belang beperkt in dit kader. Toch worden ze hier omschreven en bij op kaart gezet. Voor de selectie van het lokale vrachtroutenetwerk wordt een onderscheid gemaakt tussen 2 types vrachtroutes:

- lokale vrachtroute I: vrachtroutes die gebruikt kunnen worden door lokaal vrachtverkeer als route tussen 2 lokale bestemmingen, tussen 2 kernen…
- lokale vrachtroute II: vrachtroutes die gebruikt kunnen worden door vrachtverkeer met een lokale bestemming langsheen deze weg of een weg die bereikbaar is via de lokale vrachtroute II.

Voor de ontsluiting van het gebied binnen de R40 zijn lokale vrachtroutes geselecteerd.

Voor het gebied buiten de R40 zijn volgende lokale vrachtroutes geselecteerd:

- Evergemsesteenweg, Morekstraat, Frans van Ryhovelaan (winkelconcentratie);
- Land Van Rodelaan en Robert Rinskopflaan (ARBED);
- Dendermondsesteenweg (winkelconcentratie);
- Zwijnaardsesteenweg (winkelconcentratie);
- Antwerpsesteenweg (winkelconcentratie);
- N70 Victor Braeckmanlaan, Nieuwelaan (winkelconcentratie);
- Groot-Brittanniëlaan, Koning Albertlaan, Aaigemstraat (Station Gent-Sint-Pieters);
- B402 Adolphe Pégoudlaan (The Loop).

Deze vrachtroutes zijn allen lokale vrachtroutes type II, aangezien ze gebruikt worden door vrachtverkeer met een lokale bestemming langs deze wegen.

Om aan te geven waar het hoofdvrachtroutenetwerk over gaat naar vrachtroutes type I zijn er **uitwisselingspunten tussen het hoofdvrachtroutenetwerk en macro- en het mesoniveau** geselecteerd. Deze koppelpunten bevinden zich ter hoogte van de op- en afrittencomplexen met het hoofdwegennet en ter hoogte van de aansluitingen van het primaire wegennet. Dit zijn de volgende:

- R4 – N424 John Kennedylaan;
- R4 – N70 Antwerpsesteenweg;
- E17 – N9 Brusselsesteenweg;
- R4 – N9 Brusselstesteenweg;
- R4 – N60 Oudenaardsesteenweg;
- E40 – N43 Kortrijksesteenweg;
- R4 – B402 The Loop;
- R4 – N466 Drongensesteenweg;
- R4 – N9 Brugsevaart;
- R4 – N456 Zeeschipstraat;
- R4 – N474 (Ovonde van Wippelgem);
- R4 – Rieme-Noord.

Om aan te geven waar het vrachtroutenetwerk type I overgaat op het lokale vrachtroutenetwerk, zijn de **verdeelpunten naar het lokale vrachtroutenetwerk**

geselecteerd. Deze verdeelpunten bevinden zich voornamelijk op de R40 en zijn afhankelijk van de vrachtroutes in het centrum die hieronder besproken worden en de invalswegen tussen de R4 en de R40 die deel uitmaken van het vrachtroutenetwerk dat hierboven beschreven is. In het vorige mobiliteitsplan werden ook knooppunten aangeduid die dienen om de bedrijventerreinen aan te takken op het netwerk, deze worden ook opgenomen en liggen vooral in de haven.

Toegangspunten naar multimodale knooppunten zijn in Gent niet aanwezig op regionaal niveau. De multimodale knooppunten in de haven bevinden zich eerder op het lokale niveau, zodat deze niet weergegeven worden op de kaart.

Er bevinden zich wel een aantal **koppelpunten naar de aanpalende regio's**, met name naar het handelslint langs de N70 richting Lochristi, naar het handelslint langs de N43 richting Sint-Martens-Latem en Deinze en richting het Meetjesland via de N9. Door deze omliggende regio's dient een vrachtroutenetwerk gespecificeerd te worden voor vrachtverkeer dat vanop het hoofdvrachtroutenetwerk deze gebieden wil bereiken, een afstemming tussen de verschillende vrachtroutenetwerken is wenselijk. Er wordt ook gesuggereerd om de vrachtroute naar Melle op de R4 te laten aantakken; hoewel dit niet het grondgebied van de stad Gent ligt, valt een deel van de gemeente nog binnen het gebied binnen de R4, en dient hiermee ook afstemming te gebeuren.

Vrachtverkeer in het centrum

Het vrachtverkeer in het centrum zal verder **opgenomen** worden **bij de uitwerking van het circulatieconcept** voor de binnenstad. Uiteraard geldt voor zwaar vervoer ook dat doorgaande bewegingen doorheen het R40 gebied niet langer wenselijk zijn.

6.5.4.3.5 Flankerende maatregelen

- Signalisatie

Eén van de maatregelen voor het implementeren van het vrachtroutenetwerk is het aanpassen van de signalisatie van de attractiepolen. Volgens het principe van het vrachtroutenetwerk op meso-niveau, dient het vrachtverkeer vanaf het juiste knooppunt met het hoofdwegennet naar zijn bestemming geleid te worden. Het vrachtroutenetwerk dient dan ook vanaf het hoofdwegennet gesignaleerd te worden.

Vanaf de verschillende attractiepolen dient eveneens de nodige signalisatie naar het hoofdwegennet voorzien te worden.

- Informatie

De bedrijven dienen op de hoogte gesteld te worden van het routeplan en de meest aangewezen route naar hun bedrijf. Deze informatie dienen zij vervolgens mee te delen aan hun chauffeurs maar ook aan hun leveranciers.

Het vrachtrouteplan kan opgenomen worden op de website van de stad. Hiernaast kan er een folder opgemaakt en verspreid worden. Hierin kunnen zowel de vrachtroutes als parkeerplaatsen voor vrachtwagens in opgenomen worden.

Ook de GPS providers dienen op de hoogte gebracht te worden van de preferentiële routes.

Het gebruik van de officiële vrachtwagensparkeerplaatsen zal gepromoot worden om zo de hinder van geparkeerde vrachtwagens verder te beperken. Enkele van deze parkeerplaatsen zullen verder uitgebouwd worden om het gebruik van deze plaatsen te stimuleren.
Hiernaast zal er informatie verspreid worden over de bestaande shuttle tussen de haven en het centrum.

6.5.4.4 Routering touringcars en pendelbussen

6.5.4.4.1 Situatieschets

In kader van de opmaak van het beleid voor touringcars, zijn de toeristische attractiepolen in beeld gebracht. Ook zijn de huidige parkeerlocaties en op- en afstapplaatsen geïnventariseerd.

Er is eveneens een **benchmark** uitgevoerd naar vergelijkbare steden in binnen en buitenland. De meeste steden werken met een systeem van parkeerlocaties voor langere duur aan de rand van de stad, en een aantal in- en uitstaphalten in de stadskern. Deze in- en uitstaphaltes liggen vaak langs een touringcarroute waarbij een tonnagebeperking geldt in de andere straten van de binnenstad. De tonnagebeperking kan onder andere gehandhaafd worden met beweegbare paaltjes of verkeersborden. Soms worden toeristen ook afgezet aan één van de langparkeerlocaties, vooral als er een goede verbinding met het openbaar vervoer tot de binnenstad is, of wanneer de afstand te voet doenbaar is. Ook de verzorging van een duidelijke communicatie van de routes naar de touringcaroperators blijkt belangrijk. Verschillende steden bieden een (interactief) routeplan aan op hun website dat touringcars naar de parkeerplaatsen leidt.

Voor de touringcars zijn de huidige knelpunten, de reeds genomen maatregelen, de visie en de behoefte in beeld gebracht. Hieruit kon geconcludeerd worden dat het probleem van de touringcars zich afspeelt op twee velden:

- **toeristen die het centrum komen bezoeken**;
- **toeristen die op vakantie vertrekken**, voornamelijk op wintersportvakantie.

Touringcars die toeristen afzetten in het centrum willen zo dicht mogelijk bij hun bestemming geraken. Parkeren op een randparking is enkel interessant als de route naar het centrum aangenaam en niet te lang is, of als er alternatieve vervoersmodi beschikbaar zijn. Op- en afstapplaatsen worden niet correct gebruikt: touringcars blijven vaak te lang staan, meestal bij het ophalen omdat toeristen niet altijd tijdig terug zijn en soms ook tijdens het volledige (korte) bezoek aan de binnenstad.

Het probleem van de toerist die op wintersportvakantie vertrekt, concentreert zich op enkele piekperiodes tijdens de wintermaanden en aan het begin van de Paasvakantie. Dan vertrekken er telkens tot 60 touringcars op een paar uur tijd richting het zuiden. Op piekmomenten zijn dan bovendien tot honderden personenwagens aanwezig om reizigers af te zetten. Van verschillende toeristen blijft de wagen de hele week achter aan de vertrekplaats.

Beide problemen zijn echter vrij beperkt in vergelijking met het vrachtverkeer wanneer men ze uitdrukt in aantal voertuigen.

We onderscheiden binnen het thema '*touringcars*' **drie aparte doelgroepen** met elk hun eigen bijzonderheden, noden en problematieken:

- **toerisme**: zowel '*sneltoeristen*' die in 1 dag Brussel, Gent en Brugge aandoen, dagjestoeristen die op 1 dag enkele bezienswaardigheden in het centrum bezoeken als verblijfstoeristen die aan een hotel in de binnenstad worden afgezet;
- **vakantievertrek**: vooral in de winterperiode vertrekken tegelijkertijd grote concentraties touringcars van een locatie aan de stadsrand naar verschillende wintervakantieoorden;
- **pendelbussen** van aan de stations die bedrijven inzetten om hun werknemers naar kantoor te brengen.

6.5.4.4.2 Op- en afstaphaltes touringcars in het centrum

- Evaluatie

Tot voor kort was er in Gent één vaste op- en afstaphalte nabij de binnenstad, aan het Graaf van Vlaanderenplein, en een locatie waar kon worden af- en opgestapt wanneer op voorhand een vergunning werd aangevraagd, Bij Sint-Jacobs.

Sinds september 2013 is er alleen nog een vaste af- en opstaphalte aan het François Laurentplein, heel dicht nabij het toeristische stadscentrum. De zone is bijna 50 meter lang en kan tot 3 bussen tegelijk aan die er gedurende maximaal 30 minuten kosteloos kunnen parkeren.

Na een jaar lang het gebruik van de zone te hebben gemonitord, is de conclusie dat deze locatie effectief heel veel bussen aantrekt. Meer bussen dan er ooit aan het Graaf van Vlaanderenplein of Bij Sint-Jacobs hebben stilgestaan. Vermoedelijk zetten een aantal busmaatschappijen hun passagiers nu wel af aan de nieuwe locatie, waar ze vroeger nog verder de stad in reden tot nabij de attractiepolen zelf of een verblijfsaccommodatie.

Uit de evaluatie van de locatie aan het François Laurentplein weten we dat een **af- en opstaphalte** zo **dicht bij de stadskern**:

- potentieel heel veel touringcars aantrekt die anders verder de stad in trekken;
- in die mate touringcars kan aantrekken dat ongewenste neveneffecten niet te vermijden zijn: bussen gaan in 2^{e} file parkeren en zorgen bijgevolg voor extra hinder (geluidsoverlast, belemmering van de doorstroming van ander verkeer);
- heel vaak langer wordt gebruikt dan de toegelaten 30 minuten (soms zonder dat een buschauffeur aanwezig is);
- regelmatig klachten veroorzaakt van omwonenden over geluidsoverlast (motoren die blijven draaien), schadelijke emissies, verkeersopstoppingen…

Het gebruik van de zone werd gedurende het afgelopen jaar niet structureel gecontroleerd. Bijgevolg werden buschauffeurs onvoldoende aangespoord om de zone niet langer dan 30 minuten in te nemen of om niet dubbel te parkeren.

Visie over "inkomend" toerisme

- We zijn geen voorstander van bijkomende op- en afstapplaatsen binnen de R40. Veeleer moeten nieuwe zones worden gezocht nabij de stadsring zelf.
- Gebruik van lijnbushalten en laad- en losplaatsen voor vracht wordt niet aangemoedigd voor het afzetten en ophalen, aangezien de hinder die hierdoor veroorzaakt wordt voor het openbaar vervoer moeilijk te vermijden is.
- De verschillende nieuw te creëren op- en afstapplaatsen dienen goed bereikbaar te zijn voor touringcars van op het hoger wegennet. Bovendien moet werk worden gemaakt van een nieuw routeplan voor de touringcars, rekening houdend met de bereikbaarheid van de attractiepolen en de op- en afstapplaatsen. Op die manier kan het gebruik van de officiële op- en afstapplaatsen zoveel mogelijk worden gepromoot.
- Wanneer voldoende alternatieven nabij de stadsring gecreëerd zijn, kan de toegang tot het stadscentrum voor touringcars worden beperkt. Een praktische en laagdrempelige aanpak voor uitzonderingsgevallen, e.g. afzetten van minder mobiele mensen, bedienen van hotels of attractiepolen, is een noodzakelijke voorwaarde opdat dit kan worden gerealiseerd.
- Het gebruik van zones gelegen binnen de stadsring wordt op langere termijn niet meer weerhouden. Dit betekent dat de op- en afstapplaats aan het François Laurentplein op termijn verdwijnt. In afwachting wordt nagegaan hoe de controle op een correct gebruik kan worden verbeterd.
- Het langparkeren aan de rand van de stad wordt verder aangemoedigd. De uitwerking van verschillende maatregelen is hiervoor nodig: verhogen van de voorzieningen bij de langparkeerlocaties en van de attractiviteit en toegankelijkheid van de route tussen de locaties en de attractiepolen in het centrum.

6.5.4.4.3 Vakantievertrek

Evaluatie

Traditioneel verzamelen tijdens enkele drukke weekenddagen in de (winter)vakantieperiode een groot aantal touringcars en personenwagens in de omgeving van Driebeek (Gentbrugge). Vrienden en familie zetten er vakantiegangers af die er op een touringcar stappen richting een vakantiebestemming. Een deel van de personenwagens blijft in de omgeving achter tijdens het vakantieverblijf.

De grote concentratie aan touringcars en personenwagens zorgt voor een situatie die alleen met de inzet van (tamelijk) veel personeel te beredderen valt. Momenteel wordt deze taak door de politie afgehandeld.

Visie vakantievertrek

- Stimuleren van alternatieve vervoersmodi om de vertreklocatie te bereiken door locaties te kiezen die met het openbaar vervoer goed bereikbaar zijn.
- De vertrekplaatsen dienen zo dicht mogelijk bij een op- en afrittencomplex te zijn. De chauffeurs wensen immers hier zo weinig mogelijk tijd te verliezen. Ze dienen hun rij- en rusttijden te respecteren. Indien ze bij vertrek te veel tijd verliezen, kunnen ze mogelijks in problemen geraken om tijdig op de vakantiebestemming te kunnen toekomen.

- Goede circulatie op het terrein is een noodzaak met gescheiden in- en uitritten zodat toekomende en vertrekkende bussen en auto's elkaar zo weinig mogelijk hinderen. Het keren van bussen moet mogelijk zijn.
- Er dient ruimte te zijn om een 15-tal bussen gelijktijdig te kunnen laten parkeren.

6.5.4.4.4 Pendelbussen

- Aan de Gentse stations Gent-Sint-Pieters en Gent Dampoort zijn laad- en loszones of K&R's nodig waar bedrijven hun werknemers kunnen laten oppikken.
- De locaties die hiervoor worden voorzien moeten ook door andere touringcars en voor andere doeleinden kunnen worden gebruikt (e.g. afzetten en oppikken van toeristen of andere vormen van niet-geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer).

6.5.4.4.5 Beleidskeuze touringcars en pendelbussen

Toerisme: korte termijn

Volop inzetten op een betere handhaving van de bestaande op- en afstaphaltes, door:

- herinrichting van de zones onder het retributiereglement voor straatparkeren (i.e. een systeem invoeren waarbij voor het gebruik van de zone een gratis parkeerticket van 30 minuten moet worden voorgelegd) waardoor de **controle van het gebruik door parkeerwachters** wordt gedaan.

Ook in dit geval moeten we ons ervan vergewissen dat politie de verkeersregels in de buurt van de zone (e.g. niet dubbel parkeren of niet foutparkeren) op regelmatige basis handhaaft.

Toerisme: lange termijn

Mobiliteitsbedrijf stad Gent wil op langere termijn faciliteiten in het leven roepen die zijn afgestemd op verblijfstoeristen en echte dagtoeristen. Sneltoeristen die op 1 dag Brussel, Gent en Brugge aandoen kunnen niet op een adequate manier worden gefaciliteerd. We gaan **op zoek** gaan **naar goed bereikbare locaties gelegen nabij de binnenring R40** (i.e. op middellange afstand tot het stadscentrum). We zoeken locaties:

- die **vlot bereikbaar** zijn van op het hoger wegennet (i.e. de buitenring R4 en de autosnelwegen);
- waar autocars **zo weinig mogelijk hinder** veroorzaken voor bewoners en handelszaken;
- waar tot maximaal **30 minuten** op een veilige manier kan worden stilgestaan of geparkeerd zonder het andere verkeer te hinderen;
- van waaruit een **toegankelijke looproute** naar het stadscentrum kan worden ingericht;
- van waaruit de **looproute naar het stadscentrum op zichzelf een toeristische beleving** biedt (e.g. bijzondere stadszichten, langs grachten of historisch relevante gebouwen, nabij musea…);
- waarvan het gebruik op een eenvoudige en structurele manier wordt **gehandhaafd**.

Een **eerste locatiescan** levert de volgende locaties op:

- Rabot langs de Begijnhoflaan ter hoogte van de Rabottorens. Een nieuwe op- en afstaplocatie met een heel aantrekkelijke voetgangersroute via Prinsenhof en Patershol naar De Kuip.
- Gent-Dampoort. De bestaande busparking voor voetgangers wordt op een betere manier ontsloten. Er komt op termijn – wanneer de autotunnel is gerealiseerd - een nieuwe en vlotte voetgangersverbinding (bvb. een tunnel) onder de stadsring R40 die de parking met de Sint-Machariuswijk verbindt.
- Omgeving Frankrijkplein en Franklin Rooseveltlaan. Een nieuwe op- en afstaphalte zorgt ervoor dat toeristen het stadscentrum kunnen bereiken via de Waalse Krook. Deze locatie kan op termijn de locatie aan het François Laurentplein vervangen.
- Omgeving Leopoldskazerne en Charles De Kerchovelaan. Een nieuwe op- en afstaphalte van waar het nog een kleine stap is naar het museumkwartier.
- Bijlokekaai. Vanuit de bestaande locatie naast het STAM is het stadscentrum via een korte wandeling langs de Leie bereikbaar.

Nadat de toeristen zijn afgezet aan de op de op- en afstaplocaties rijdt de touringcar verder naar één van de langparkeerlocaties. Wanneer de toeristen moeten worden opgepikt gebeurt de omgekeerde beweging.

Toegang tot het stadscentrum beperken

Het gebruik van de onofficiële locaties die momenteel hinder veroorzaken dient ontmoedigd te worden. Wanneer voldoende alternatieven voorhanden zijn, i.e. de hierboven vermeldde locaties zijn gerealiseerd, kan de toegang tot het stadscentrum voor autobussen in het algemeen worden verstrengd. We denken hierbij aan maatregelen die (bepaalde delen van) de stadskern ontoegankelijk maken voor bussen.

Uitzonderlijke toegang voor minder mobiele personen

Om hotels en ook de binnenstad voor minder mobiele personen bereikbaar te houden, moeten we alternatieven uitwerken. Onder '*alternatieven'* moeten we niet verstaan *'bijkomende op- en afstapzones'* maar eerder een **selectieve toegangsregeling** zodat deze doelgroepen na het aanvragen en verkrijgen van een toelating nog altijd in de buurt van een hotel of attractie in de binnenstad kunnen worden afgezet.

Geschikte locaties langparkeren

Aan de stadsrand zijn momenteel twee parkeerlocaties voor lange duur: de Gent-Dampoortparking die ook dienst kan doen als op- en afstaphalte en de Yachtdreef (Watersportbaan). De bestaande locatie aan de Watersportbaan (Yachdreef) is hoofdzakelijk interessant als langparkeerlocatie.

De stad wenst het gebruik van deze langparkeerlocaties te verhogen door de attractiviteit van de locaties te verhogen. Dit kan gerealiseerd worden door de beschikbare voorzieningen uit te breiden.

Geschikte locatie vakantievertrek

De werking van de huidige parking Driebeek veroorzaakt verkeershinder op piekmomenten. Door de ligging aan de snelweg blijft deze echter tamelijk beperkt in vergelijking met andere parkeerlocaties.

Een eventueel **alternatief** moet worden **gezocht in samenspraak met alle betrokken actoren**.

De Dampoortparking is door de goede ontsluiting met openbaar vervoer een geschikte locatie voor (school)bussen die op vakantie vertrekken. Ook de Watersportbaan kan worden gebruikt voor kleinschalige vertrekken van (school)reizen.

6.5.4.4.6 Bedrijfsbussen aan stations

Meer en meer bedrijven leggen bussen in tussen een van de Gentse stations en het eigen kantoor.

In het eindontwerp van het **Project Gent Sint-Pieters** is hier ruimte voor voorzien. In het BOF (Bijzonder Overleg Fasering) van de werken wordt dit thema verder opgenomen.

Op termijn zal er ook aan het **station Dampoort** ruimte vrij komen voor dergelijke bedrijfsbussen.

6.5.4.4.7 Begeleidende maatregelen

De nieuwe zones van waaruit het stadscentrum via een belevingsroute te bereiken is, worden het best extra gepromoot door middel van een **nieuw routeplan**. Dit routeplan zet de locaties, de geldende (parkeer)regimes en de toeristische attractiepolen in de buurt van de locaties en langs de routes naar het stadscentrum extra in de verf. Verschillende steden bieden een (interactief) routeplan aan op hun website, dat touringcars naar de parkeerplaatsen leidt. Dit kan geïntegreerd worden met informatie over de routes voor vrachtverkeer in de binnenstad.

Aan de op- en afstaplocaties moet deze **informatie** eveneens terug te vinden zijn zodat toeristen weten waar ze vanuit elke locatie naartoe kunnen en wat er langs de gekozen routes te beleven valt.

Zoals gebleken uit de benchmark is een **duidelijke communicatie** van de parkeerlocaties naar de toeristische sector van belang. Een gecoördineerd beleid met de Dienst Toerisme is nodig.

Voor alle parkeerlocaties is een correct gebruik noodzakelijk om de hinder op de omgeving te beperken. Waar nodig moet de handhaving aangepast of opgedreven worden.

6.5.5 Parkeren

6.5.5.1 Parkeerplan 2020

In het Parkeerplan Gent 2020 (2014) doet de stad duidelijke uitspraken over hoe ze de parkeeruitdagingen voor fietsen en auto's wil aangaan.

Het basisuitgangspunt blijft de keuze voor een sturend parkeerbeleid ("de autodruk verminderen en duurzame verplaatsingen stimuleren door het parkeeraanbod te limiteren") eerder dan een vraagvolgend beleid ("autogebruik ondersteunen door voldoende parkeerplaatsen te voorzien"). Een sturend parkeerbeleid is niet alleen gunstig voor het beslag op de schaarse ruimte. Het beïnvloedt ook de vervoersvraag waardoor ook de bereikbaarheid en leefbaarheid verbetert. In combinatie met het mobiliteitsbeleid ambieert de stad zo een geïntegreerd duurzaam parkeerbeleid.

Parkeermaatregelen zijn geen doel op zich; het zijn hefbomen om minder autoverkeer te genereren, verplaatsingen in te korten in afstand en tijd, mensen te stimuleren om zich duurzamer te verplaatsen, om het vervoerssysteem schoner en efficiënter te maken en tegelijk de stad bereikbaar te houden.

6.5.5.2 Begrenzen van parkeercapaciteit

Het vrijwaren van de verkeersleefbaarheid van de stad impliceert het begrenzen van de parkeercapaciteit. Voor het gebied begrensd door de R40/N430 en in de omgeving van de stationsomgevingen Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort wordt gesteld dat het openbaar parkeeraanbod niet mag toenemen (= stand still principe). Het aantal parkeerplaatsen op openbaar domein zal eerder geleidelijk afnemen ten voordele van fietsenstallingen, groen, straatmeubilair,… Ook de parkeercapaciteit van de openbare parkings wordt niet verhoogd. Er wordt wel ingezet op een optimalere benutting van het bestaande parkeerareaal.

6.5.5.3 Wie parkeert waar?

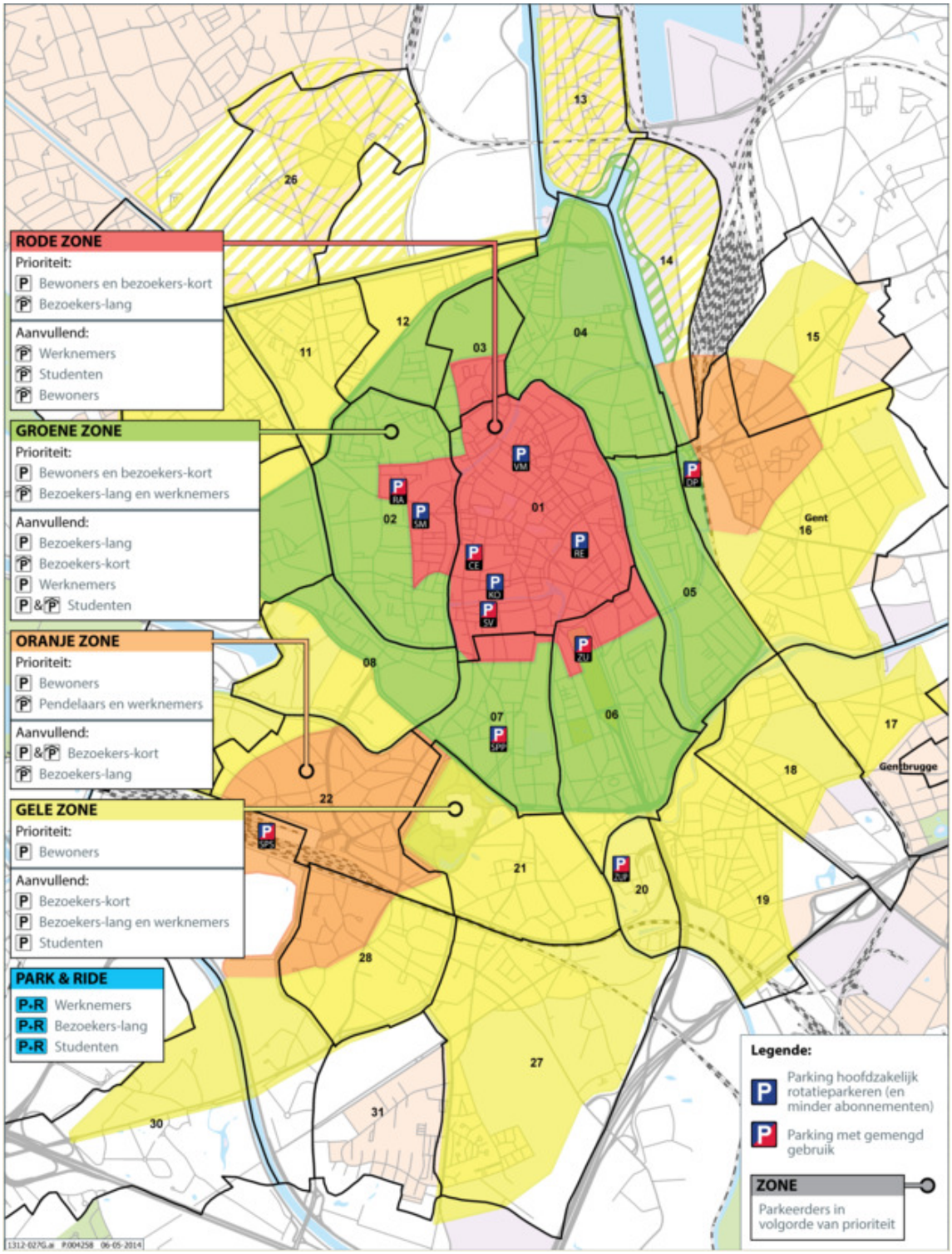
Het **bewonersparkeren** wordt prioritair beschouwd. Het aanpassen van de tarieven (duurdere bezoekerstarieven en uitbreiding betalend avondparkeren) en het eventuele uitbreiden van bewonersparkeerplaatsen (na onderzoek en op maat van de buurt) zal het parkeercomfort voor bewoners verhogen. De beschikbare parkeeraanbod voor bewoners verhogen kan in verschillende vormen zoals het inrichten van buurtparkings, het meervoudig gebruiken van bestaand parkeeraanbod, het stimuleren van het gebruik van private parkeervoorzieningen, … . De eerste bewonerskaart blijft gratis. Voor de tweede betaalt een bewoner 250 euro/jaar. Er wordt een nieuwe zonering uitgewerkt voor de parkeerzones voor bewonerskaarten. Bij nieuwe ontwikkelingen zullen bewoners niet langer automatisch een gratis bewonerskaart krijgen om het gebruik van private parkeercapaciteit aan te moedigen.

In het stadscentrum is parkeren op straat voor bewoners of voor **korte bezoeken** (tot 3 uur). **Bezoekers die lang parkeren,** parkeren in de parkings. De nieuwe afbakening van de parkeerzones wordt vereenvoudigd zodat de situatie makkelijker leesbaar is voor bezoekers. De parkeertarieven voor de bezoekende parkeerder zijn oplopend in concentrische cirkels richting stadscentrum. Stop&shop parkeerplaatsen zijn een specifiek parkeeraanbod gericht op de kortparkerende bezoekers Bij de parkings wordt een onderscheid gemaakt tussen

‘rotatieparkings’ (vooral gericht op rotatieparkeren, weinig abonnementen) en ‘parkings voor gemengd gebruik’ (vooral gericht op abonnementhouders).

De parkeerbehoefte van bewoners en bezoekers gaat voor op die van langparkerende **werknemers** en **studenten**. Deze ultralangparkeerders (= meer dan 5 uur) zijn namelijk het meest ontvankelijk voor het parkeren op afstand en het overschakelen naar andere vervoerswijzen. Wie lang wil parkeren doet dit beter buiten het centrum of kiest voor andere vervoerswijzen (fiets, openbaar vervoer, park and ride, taxi…).

De opmaak van het parkeerplan dateert van voor de uitwerking van de nieuwe circulatie binnenstad en de geplande uitbreiding van het voetgangersgebied. Het principe van de concentrische tariefzones wordt behouden, maar de afbakening moet nog worden verfijnd naar de nieuwe inzichten. Bovenstaande kaart zal dus nog worden aangepast.



Figuur 32: Parkeerplan Gent: wie parkeert waar?

6.5.5.4 Intermodaliteit

Ten behoeve van de langparkeerders zal het '**park and ride'** en '**park and bike'** aanbod zowel kwalitatief als kwantitatief verbeterd worden door het opwaarderen van bestaande parkings en het creëren van nieuwe parkings. Daarnaast worden de vervoersalternatieven (openbaar vervoer, fietsinfrastructuur) verder uitgebouwd. De parkeerregimes in de stad moeten het stimuleren van deze vervoersalternatieven aanmoedigen.

6.5.5.5 Stadsontwikkeling

Projectontwikkelaars moeten **parkeerbehoeftes op eigen terrein oplossen**, en niet op straat. Alleen zo blijft de kwaliteit van de openbare ruimte bewaard.

De Stad ontwikkelde parkeerrichtlijnen. Deze bepalen hoeveel fiets- en autoparkeerplaatsen er in een nieuwbouwproject moeten zijn. Gent kiest voor eenvoudige, goed uit te leggen richtlijnen maar met de mogelijkheid voor maatwerk voor bepaalde functies, bijzondere ruimtelijke situaties of bepaalde afwijkingen.

De richtlijnen voor fietsen zijn ruim en er is geen maximum vooropgesteld. Ruime en kwaliteitsvolle fietsenstallingen verhogen immers het fietsbezit- en gebruik. De richtlijnen voor auto's zijn krap en bestaan uit een minimum en maximum vereist aantal parkeerplaatsen. Het minimum garandeert dat de parkeerdruk op openbaar domein niet toeneemt. Het maximum gaat vermijdbaar autogebruik tegen. Afwijkingen blijven mogelijk. Zo kunnen er minder parkeerplaatsen dan de minimumrichtlijn worden voorzien als er bijvoorbeeld extra fietsparkeerplaatsen worden voorzien of een deelauto deel uitmaakt van het project. Meer parkeerplaatsen dan de maximumnorm kan als compensatie van naburige ontwikkelingen of als de parkeerdruk in de directe omgeving hierdoor vermindert.

6.5.5.6 Parkeermakelaar

Een parkeermakelaar is iemand die de vraag naar en het aanbod van private parkeerplaatsen (fiets of auto) samenbrengt. Aanbieders kunnen hun parkeerplaatsen gedurende een deel van de dag/week ter beschikking stellen via de parkeermakelaar. De andere partij vindt via de parkeermakelaar een beschikbare parkeerplaats voor hun fiets, auto of motor. Het takenpakket is zeer divers (commercieel, technisch, organisatorisch, …). De parkeermakelaar is ondertussen al gestart.

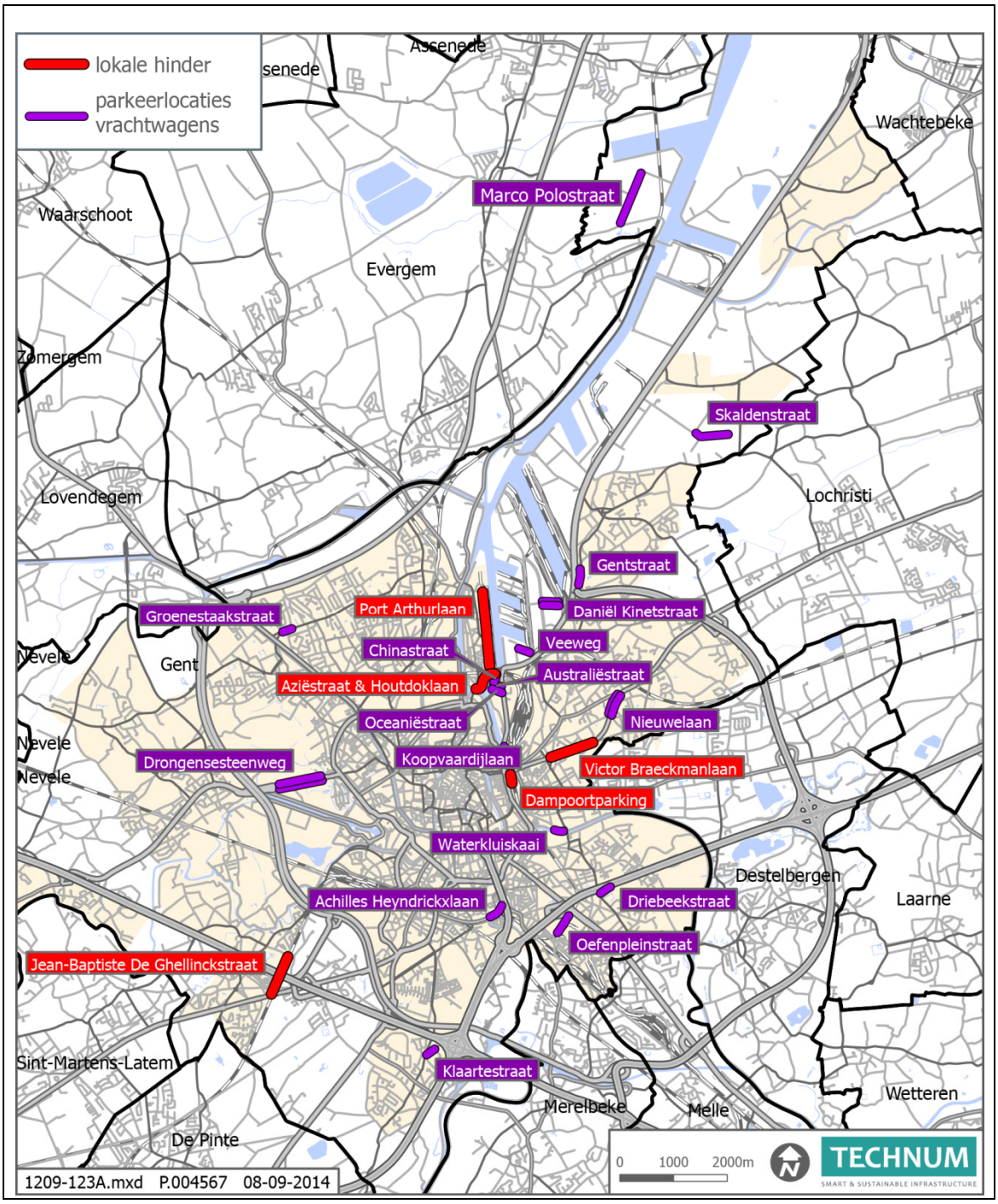
6.5.5.7 Motorfietsen en elektrische voertuigen

De wegcode laat toe dat motorfietsen op trottoirs en verhoogde bermen parkeren mits zij andere weggebruikers niet hinderen. Zij mogen ook parkeren binnen een afgebakend parkeervak voor auto's. Door onduidelijkheid in de wegcode verkiest de stad om motorrijders vrij te stellen van betalend parkeren. Op termijn zou het virtueel parkeren hier misschien een oplossing kunnen bieden. Het parkeren van motorfietsen in het voetgangersgebied is niet toegelaten. Als alternatief zal er in een schil rond het voetgangersgebied een beperkt aantal motorfietsparkeerplaatsen voorzien worden met vasthechtpunt. De toegankelijkheid van de publieke parkeergarages is niet altijd optimaal voor motorfietsen. Bij toekomstige projecten en bij renovatie zal de toegankelijkheid voor motorfietsen een criterium zijn.

Elektrische voertuigen zijn minder schadelijk voor het milieu en de gezondheid. Zij zijn echter geen oplossing voor de hoge parkeerdruk in de stad. Zij hebben eenzelfde ruimtebehoefte als

een conventionele auto. Ook naar verkeersveiligheid en doorstroming hebben zij eenzelfde negatieve impact als een conventionele auto. Daarom vindt de stad het niet opportuun een speciaal gunstparkeertarief te introduceren ten voordele van elektrische voertuigen. Elektrische mobiliteit in de stad zal wel op andere manieren gefaciliteerd worden, vb. door het plaatsen van elektrische laadpunten op diverse locaties in de stad.

6.5.5.8 Vrachtverkeer



Figuur 33: Parkeerknelpunt vrachtwagens

Zoals beschreven in het Parkeerplan 2020 veroorzaken geparkeerde vrachtwagens op enkele plaatsen lokale hinder. De twee belangrijkste probleempunten zijn de Dampoortparking en de Aziëstraat en Houtdoklaan.

Het conflict op de Dampoortparking wordt veroorzaakt door het conflict met de touringcarbestuurders, overleg met de betrokken partijen moet hier uitkomst bieden. Er moet gekeken worden of alternatieve locaties voorhanden zijn om deze vrachtwagens te laten

parkeren. De Koopvaardijlaan ligt in de nabije omgeving van de Dampoortparking, maar voorzieningen voor vrachtwagenchauffeurs ontbreken hier.

Om de parkeerproblematiek in de Aziëstraat en Houtdoklaan te verlichten kunnen de bestaande vrachtwagenparkings in de omgeving gebruikt worden. De nabijgelegen vrachtwagenparkings in de Chinastraat, Australiëstraat en Oceaniëstraat bieden nog onbenutte parkeergelegenheid, en kunnen een alternatief bieden om vrachtwagens te parkeren. Het gebruik hiervan moet echter aangemoedigd worden, door de aantrekkingskracht van deze parkings te verhogen naar de vrachtwagenchauffeurs toe. Het gebrek aan sociale controle op de bestaande parkings en de aanwezigheid van goedkope winkels in de Aziëstraat en Houtdoklaan zijn de belangrijkste redenen waardoor vrachtwagenchauffeurs de onofficiële locaties verkiezen boven de officiële parkings.

Een oplossing voor deze parkeerproblematiek moet maatregelen bevatten die deze hindernissen wegwerkt. Recent onderzoek uitgevoerd door het Havenbedrijf leidde tot plannen om de parkeerplaatsen aan de Marco Polostraat en de Skaldenstraat te voorzien van sanitair en vuilbakken. Toch blijkt nu dat deze bijna niet benut, omdat parkeren voor vrachtwagens in woongebieden niet of nauwelijks wordt bestraft.Bij economische ontwikkelingen kan er in de toekomst op toegezien worden dat er parkeerplaatsen voor vrachtwagens voorzien worden.

Het vrachtrouteplan (zie hoofdstuk Routering vrachtwagens) kan naast de vrachtroutes ook de parkeerplaatsen voor vrachtwagens weergeven.

De problematiek inzake touringcars werd in voorgaand hoofdstuk (Routering touringcars) en pendelbussen behandeld.

6.5.6 Woon-school verkeer

Een belangrijk aandeel van het spitsverkeer valt op de rekening van het woon-school verkeer toe te schrijven. De Stad Gent houdt sinds een tijdje al rekening met het woonplaatscriterium bij het bepalen van de schoolkeuze. In principe is het de doelstelling om vanuit het onderwijsbeleid te gaan inzetten op het nabijheidscriterium. Dit laat toe om geen specifiek parkeeraanbod meer te voorzien in functie van scholen.

Toch kan niet elke school volgens dit systeem toebedeeld worden met leerlingen; dit omwillende van de verschillende onderwijsnetten maar ook omwille van de verschillende soorten onderwijs of bijzondere soorten onderwijs die niet in elke wijk kunnen worden aangeboden. In bepaalde gevallen kan het dus opportuun zijn om een kiss and ride systeem te gaan faciliteren om de autobereikbaarheid te waarborgen voor bepaalde scholen(clusters).

6.5.7 Autodelen

Eén gedeelde auto vervangt gemiddeld 10 gewone auto's. Indien iedere Gentenaar zou autodelen, komt er een zee van ruimte vrij die we op een meer kwalitatieve manier kunnen invullen. Zonder de nodige realiteitszin te verliezen, kan carsharing in Gent nog een grote sprong voorwaarts maken en kunnen we tegen 2020 tot 20.000 autodelers geraken

Daarom ontwikkelen we deze legislatuur een Gents autodeelplan waarin de focus wordt gelegd op:

- Financiële tegemoetkoming voor autodelers, zoals de terugbetaling van het lidgeld bij autodeelorganisaties.
- Oplossingen voor het parkeren van deelwagens, zoals gereserveerde parkeerplaatsen op de openbare weg en voordeligere parkeerkaarten.
- Campagnes die het autodelen promoten.
- Een proefproject waarbij de Stad Gent haar eigen vloot deelt met de Gentenaars via een bestaande autodeelorganisatie.

7. FLANKERENDE MAATREGELEN

Werken aan een duurzaam mobiliteitsbeleid is meer dan het uitvoeren van infrastructurele projecten en het nemen van verkeerstechnische maatregelen. Ondersteunende en flankerende maatregelen zijn noodzakelijk om tot het gewenste mobiliteitsgedrag te komen.

7.1 Opmaak gebiedsgerichte verkeersstructuurschetsen

Voorliggend mobiliteitsplan heeft tot ambitie om het strategische kader uit te zetten voor alle latere verdere verfijningen op vlak van thema's maar ook op het vlak van gebiedsgerichte mobiliteitsaanpak. Daartoe zullen vanaf de 2de helft van 2016 gebiedsgebonden verkeerstructuurschetsen worden opgemaakt die zich op een operationeler niveau zullen bevinden.

Basis voor de afbakening van de gebieden zijn de 21 Gentse wijken waarrond reeds een gebiedsgerichte aanpak bestaat. Ook het bestuursakkoord maakt gewag van de opmaak van zogenaamde "wijkontwikkelingsplannen" en de "wijk van de maand" aanpak leent er zich ook toe om dit planningsniveau ook op het vlak van mobiliteit te gaan invullen.

In concreto zullen wijk per wijk volgende zaken worden uitgewerkt binnen deze plannen:

1. Probleeminventarisatie op basis van gebiedskennis en input gebiedsgerichte werking en de bijeenkomsten van "Wijk van de maand"
2. Inventariseren geplande ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen
3. Verfijning van de categorisering van het lokale wegennet voor de categorieën lokaal type II c en d en lokale wegen type III
4. Precieze afbakening snelheidszones woongebieden
5. Bepalen locaties voor snelheidsremmende maatregelen + conceptuele uitwerking van strategische verkeersingrepen
6. Verfijnen fietsroutenetwerk op wijkniveau, wegwerken knelpunten
7. Trage wegen
8. Scholenroutes
9. Indien nodig aanpassen verkeerscirculatie
10. Actietabel met verantwoordelijkheden van alle bevoegde partners
11. ….

7.2 Mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement wordt op Europees niveau gedefinieerd als:

> *Mobiliteitsmanagement (MM) is een concept ter bevordering van duurzaam vervoer en het beheersen van de vraag naar autogebruik door het veranderen van de gewoontes en het gedrag van reizigers. De kern van het mobiliteitsmanagement wordt gevormd door "zachte" beleidsmaatregelen als informatie en communicatie, de organisatie van diensten en de coördinatie van activiteiten van de verschillende partners. "Zachte" beleidsmaatregelen versterken vaak de effectiviteit van "harde" beleidsmaatregelen binnen het stedelijk vervoer (bijv. nieuwe tramlijnen, nieuwe wegen en fietspaden). Mobiliteitsmanagement-maatregelen vragen (in verhouding tot "harde" maatregelen) niet noodzakelijk om grote financiële investeringen en kunnen een hoge kosten-batenratio hebben.*

In een stedelijk mobiliteitsplan moet er ook aandacht zijn voor dit mobiliteitsmanagement. Heel specifiek aan dit thema is de samenwerking met en het creëren van partnerships met de zgn. verkeersgeneratoren. Dit zijn functies die zorgen voor aanzienlijke creatie van verkeersstromen.

Het gaat hierbij meer specifiek om:

- Bedrijven (als verzamelwoord voor alle werkplaatsen): een groot deel van het verkeer in de meestal geconcentreerde ochtendspits betreft het woon-werkverkeer. Ook de avondspits omvat uiteraard ook werk-woonverkeer, maar deze spits is meer uitgespreid en omvat ook meer andere vormen van verkeer.

- Onderwijsinstellingen: hoewel zeker middelbare scholieren en studenten zich over het algemeen vrij duurzaam verplaatsen (in vergelijking met de werkende bevolking), kan er ook hier nog winst worden geboekt om nog meer leerlingen er toe aan te zetten om zich niet per auto te (laten) verplaatsen. De meeste leerlingen in het lager onderwijs verplaatsen zich nog niet autonoom, maar ook hier kunnen concepten als schoolpool en fietspool er voor zorgen dat minder leerlingen met de auto naar school worden gebracht. Vooral mobiliteitsmanagement bij hogere scholen en universiteiten verdienen bijzondere aandacht.

Evenementen en manifestaties: hieronder verstaan we een zeer brede waaier aan vrijetijdsinitiatieven, gaande van voorstellingen in de "klassieke" culturele centra (Vooruit, NTG, Opera, Capitole, Kinepolis,…) over periodieke en grootschalige evenementen (Gentse Feesten, Floraliën, Lichtfestival,.. maar ook bv. de Koopjesperiode) tot en met belangrijke sportmanifestaties (wedstrijden AA Gent, Zesdaagse,…). Het is duidelijk dat dergelijke manifestaties vaak piekconcentraties in het verkeer veroorzaken die moeten worden beheerd.

7.2.1 Bedrijven

Woon-werkverkeer is niet meer het belangrijkste verplaatsingsmotief, maar zorgt door de grote concentratie in ruimte en tijd voor de meeste klachten inzake congestie. Meer en meer zien we dat bedrijven zelf aan de slag gaan en alternatieven uitdokteren voor hun werknemers, gaande van meer telewerken tot het zelf inleggen van vervoersdiensten. Toch zijn nog lang niet alle bedrijven zich bewust van de noodzaak mee te denken aan vervoersalternatieven. Enkel

inzetten op parkeerplaatsen en autobereikbaarheid zal op termijn leiden tot toenemende congestie en onaanvaardbare reistijden. Daardoor wordt het bedrijf zelf minder aantrekkelijk. Macro-economisch betekent het dat Gent en omgeving zelf minder aantrekkelijk worden als vestigingsplaats voor bedrijven.

Het is dus zeker een op te nemen taak om met de grote bedrijven te werken aan dit mobiliteitsmanagement. "Bedrijven" zijn hier overigens ook (semi-)-overheidsinstellingen als universiteit, ziekenhuizen en administraties die allen zeer belangrijke werkgevers zijn. In eerste instantie moeten deze instellingen gevraagd worden mobiliteitsmanagement op te nemen en acties uit te werken naar hun personeel. De stad kan hier als facilitator optreden en daarbij verwijzen naar de verschillende websites die goed uitgewerkte voorbeelden en suggesties aanleveren. Verder kan de stad ook ondersteuning bieden aan bedrijven die willen starten met de opmaak van het bedrijfsvervoersplan.

Bijzondere aandacht voor het mobiliteitsmanagement bij bedrijven dient te gaan naar bedrijven die verhuizen of een vestiging openen dan wel uitbreiden. Dit is namelijk hét moment om na te denken over de mobiliteit van de werknemers en maatregelen uit te werken. Een bedrijfsvervoersplan is het uitgelezen middel om hier mee om te gaan. Een bedrijfsvervoerplan is een plan voor het beheren en vaak voor het wijzigen van de verplaatsingswijze van werknemers van en naar het bedrijf, inclusief dienstverplaatsingen. Een bedrijfsvervoersplan bestaat vaak uit een heel pakket aan maatregelen, vooral wanneer het om een groot bedrijf gaat. Een typisch bedrijfsvervoersplan bevat maatregelen rond informatie en communicatie over de vervoersalternatieven, maar kan ook de organisatie omvatten van de vervoersalternatieven zelf (bv. shuttles, deelauto's op het werk, bedrijfsfietsen, carpoolprogramma's…), infrastructurele aanpassingen op de werkplaats zelf (voorzien van goede fietsenstallingen, inrichten van doucheruimtes, inrichten van parkeerplaatsen voor carpoolers,…) tot en met het faciliteren van thuiswerken. Een bedrijfsvervoersplan kan in sommige gevallen gekoppeld worden aan het verlenen van subsidies of andere ondersteuning vanuit de Stad.

In het verleden werd aan sommige bedrijven die een stedenbouwkundige vergunning aanvroegen, ook gevraagd een bedrijfsvervoersplan op te maken. Die vraag werd echter weinig of niet opgevolgd. Het moet de bedoeling zijn dit in de toekomst veel nauwkeuriger op te volgen. Een bedrijfsvervoersplan kan in sommige gevallen worden opgelegd. Belangrijk is dat in bedrijfsvervoersplannen voor congestiegevoelige gebieden (denken we bv. maar aan de zuidrand van Gent) er ook afspraken komen over bv. het aantal parkeerplaatsen en het beheer er van: parkeren is immers een van de sturende elementen, ook in het woon-werkverkeer. Met andere woorden, mobiliteitsmanagement mag niet beperkt blijven tot wat vrijblijvende sensibilisatie, maar moet ook leiden tot concrete en afdwingbare afspraken. Dit wordt het best gegoten in overeenkomsten tussen ontwikkelaars en de overheid, waarbij beide partijen duidelijk hun engagement naar voor brengen.

Daarnaast moet het de bedoeling zijn dat er blijvend contact wordt gehouden met bedrijven om de bedrijfsvervoersplannen te evalueren en eventueel bij te sturen. De stad Gent kan hier de rol van raadgever op zich nemen.

Om die rol als raadgever ten volle te kunnen spelen is de Stad Gent zich bewust van haar voorbeeldrol in deze materie. Daarom zal De Stad Gent, als één van de grootste werkgevers in het Gentse, ook een bedrijfsvervoersplan opmaken voor haar eigen organisatie.

7.2.2 Scholen

De stad Gent heeft reeds een scholenconsulent die contacten onderhoudt met scholen. Deze werking wordt verder gezet. De scholenconsulent heeft uiteraard aandacht voor de verplaatsingswijze naar school, maar daarnaast ook voor mogelijke kleinschalige verbeteringen in infrastructuur die bv. het te voet gaan of het fietsen naar school kunnen veiliger maken.

Voor een aantal grotere scholen of scholenconcentraties kan een schoolvervoerplan worden opgemaakt. Een schoolvervoerplan lijkt op andere vervoersplannen, maar veronderstelt een grotere betrokkenheid van kinderen en ouders, zowel bij het opstellen als het doorvoeren van het plan.

Veel studenten verplaatsen zich al hoofdzakelijk met de fiets en het openbaar vervoer. In contacten met universiteit en hogescholen zal toch van hen ook een actief beleid gevraagd worden om het autogebruik van studenten te reduceren.

7.2.3 Evenementen

In eerste instantie kan hier worden samengewerkt met de bestaande en traditionele cultuurhuizen. Er kunnen afspraken gemaakt worden over informatie en communicatie voor de bezoekers over de duurzame vervoerswijzen. Belangrijk is daarbij dat ook het nieuw nachtaanbod aan openbaar vervoer wordt bekend gemaakt. Verder kan er gekeken worden naar de situatie en beschikbaarheid van fietsenstallingen rond de site, het inzetten van tijdelijke stallingen en kunnen er gerichte promotieacties gebeuren. Een speciaal aandachtspunt is het voorzien van een "all-in" ticket (toegangsprijs tot de voorstelling houdt meteen de heen- en terugreis per openbaar vervoer in). Recent voerde het NTG dit in en er moet zeker worden onderzocht of dit kan uitgebreid worden naar andere culturele instellingen.

De stad Gent heeft reeds veel ervaring rond mobiliteitsmanagement bij grote manifestaties. Een goed voorbeeld zijn de Gentse Feesten, waar een combinatie van goede informatie, inspanningen inzake openbaar vervoer (nachtelijke feestenbussen, 24/24 en 7/7 pendeltrams, P&R, verkeersgeleiding, social media, extra fietsenstallingen) er voor zorgt dat de verkeersoverlast binnen de perken blijft. Verder werd er in 2014 ook goed samengewerkt met de organisatoren van "Love the Samba" (uitzendingen van de wedstrijden van de Rode Duivels in de Ghelamco-arena). De stad zal verder gaan op dit elan en ook proactief samenwerken met organisatoren van grootschalige manifestaties opdat het verkeer van en naar de manifestatie zo duurzaam mogelijk zou verlopen. Dit houdt ook in dat in de toekomst organisatoren van grote manifestaties zullen gevraagd worden – in samenwerking met de stad – een vervoersplan op te stellen.

Verder moet er aandacht worden besteed aan een permanente monitoring en verbetering van de mobiliteitssituatie rond andere, terugkerende evenementen. Een goed voorbeeld hiervan zijn de wedstrijden in het Ghelamco-arena, waar reeds initiatieven zijn genomen door de club, maar nog verdere opvolging behoeven. Ook een duidelijke keuze om geen of amper autoparkeren toe te laten, kan blijkbaar werken. Ook zal de stad zelf het goede voorbeeld moeten geven voor "eigen" manifestaties. Naast de Gentse Feesten is dit bv. ook het Lichtfestival.

Een laatste activiteit onder het mobiliteitsmanagement voor evenementen kan de coördinatie zijn van de geplande activiteiten en zelfs het eventueel op elkaar afstemmen van activiteiten, zodat er oplossingen worden geboden voor problemen die zich kunnen stellen op piekmomenten.

7.3 Communicatie en sensibilisering

Communicatie en sensibilisering vormen belangrijke pijlers binnen het flankerend beleid. Zij kunnen immers het effect van concrete – al dan niet infrastructurele – maatregelen gevoelig versterken. Efficiënt, tijdig en correct **informeren** over veranderingen of alternatieven is daarbij een basisdienstverlening.

Ook bij wegenwerken is informatie essentieel.

Wegen- en nutswerken zijn een noodzakelijk kwaad om betere infrastructuur of een aantrekkelijker openbaar domein te kunnen aanbieden aan de burger. We trachten de hinder voor bewoners, passanten en handelaars zoveel als mogelijk te beperken zonder dat we de noodzakelijke vernieuwingswerken onmogelijk maken. Alle klachten worden met de nodige aandacht behandeld.

We ontplooien een ambitieus THOR project (Temperen van Hinder in de Openbare Ruimte) voor een integrale en structurele gecoördineerde werking rondom alle werken en innames van openbaar domein, die invloed hebben op het leven, werken en bezoeken van onze stad. Daarbij gaat bijzondere aandacht naar het vrijwaren van veilige voetgangers- en fietserscorridors. Tijdelijke circulatiemaatregelen voor het autoverkeer houden we straten en wijken zoveel als mogelijk bereikbaar, zonder een belasting te leggen op de leefbaarheid van buurten en de veiligheid van zachte weggebruikers.

We coördineren de werken samen met de nutspartners, maar richten ons specifiek op een betere minder-hinder uitwerking bij de vele kleine en grotere nutswerken en het respecteren van sperperiodes. De Stad Gent bewaakt dat iedere partner tijdens wegenwerken zijn verantwoordelijkheid neemt op vlak van communicatie.

De communicatiestrategie van de stad mag echter niet beperkt blijven tot louter informeren. Om via mobiliteit te kunnen groeien naar een duurzame leefomgeving is er ook nood aan gerichte sensibilisering om tot effectieve **gedragsverandering** komen. Daartoe organiseert de stad ieder jaar campagnes. Afhankelijk van de doelgroep wordt daarvoor samengewerkt met stakeholders en wordt gebruikt gemaakt van de meest aangewezen communicatiekanalen, beloningen, gadgets,…

De Stad Gent wil zich uitdrukkelijk profileren op het vlak van mobiliteit, en dat via meerdere facetten: een kwalitatieve dienstverlening, een innoverende aanpak en duurzame keuzes. Het IVA Mobiliteitsbedrijf van de Stad Gent hanteert hiervoor een ruime waaier van communicatiekanalen en ontwikkelt een herkenbare beeldtaal, in infrastructuur, signalisatie, offline en online communicatie.

Enkele voorbeelden van communicatie-acties:

- Nieuwe inwoners: al van bij de domiciliëring mensen goed informeren over het ruime aanbod aan duurzame vervoersalternatieven en de bestaande dienstverlening op vlak van mobiliteit, zodat de overstap van een eigen auto naar fietsen, openbaar vervoer, autodelen,… een stuk laagdrempeliger en aantrekkelijker is
- Fietsers: bekendmaking van fietsvriendelijke maatregelen en promotie van de positieve fietscultuur in Gent

- Fietsers: jaarlijks terugkerende verkeersveiligheidscampagne in het najaar om het belang van een goede fietsverlichting te benadrukken, of evenementen als de tweedehandsfietsenmarkt die het doorverkopen van tweedehandsfietsen faciliteren en promoten
- Fietsdiefstalpreventie: goede informatie over de voorzorgsmaatregelen die fietsers kunnen nemen en de inspanningen die de stad levert, onder meer op vlak van fietsparkeerinfrastructuur en fietsregistraties, en het faciliteren van het terugvinden van ontruimde of gestolen fietsen
- Studenten: de vele duizenden studenten die jaarlijks in Gent starten goed informeren over het ruime aanbod aan duurzame vervoersalternatieven en de bestaande dienstverlening op vlak van mobiliteit, in samenwerking met de universiteit en de hogescholen
- Bezoekers: zeker bij grootschalige evenementen (vb: Gentse Feesten) of in piekperiodes (vb: koopjesweken) komen erg veel niet-Gentenaars naar Gent. Via sensibilisering kunnen zij overtuigd worden om op zich een duurzame manier naar Gent te verplaatsen
- Autodelen: bekendmaking van het bestaande aanbod en in de verf zetten van de voordelen ten opzichte van privé autobezit
- Autobestuurders: aanzetten tot hoffelijk en veilig gedrag, bijvoorbeeld door het respecteren van de toegelaten snelheid en het oog hebben voor kwetsbare weggebruikers, en ook tot verstandig autogebruik, door bijvoorbeeld te wijzen op de duurzamere alternatieven die vaak te verkiezen zijn
- Parkeerinfrastructuur: goede bekendmaking van het fiets- en autoparkeeraanbod en de financiële en de praktische modaliteiten, door bijvoorbeeld nieuwe fietsenparkings, buurtparkings, goed uitgeruste park-and-rides of minder bekende parkings te promoten
- Het valt ook frequent voor dat er positieve acties via stakeholders (inwoners, organisaties,…) spontaan van onderuit opborrelen. Als die aansluiten bij de mobiliteitsvisie van de stad, kan het een extra effect opleveren door op een actieve manier samen een sensibiliseringsactie op te zetten.
- Ook wanneer een actieve samenwerking niet mogelijk is, kan de stad via een subsidieregeling stakeholders ondersteunen die zelf een actieve manier de duurzame mobiliteitsstrategie van de stad vorm geven.
- Proefprojecten: de stad heeft de ambitie om nieuwe beloftevolle mobiliteitsformules uit te testen, en mits goede evaluatie en eventuele bijsturingen te verankeren in het mobiliteitsbeleid. Enkele voorbeelden: schoolstraat, fietsstraat, leefstraat, deelfietsen, …

7.4 Informatie, participatie en co-creatie

Allerhande maatschappelijke tendensen volgen elkaar in een hels tempo op. Technologische en demografische evoluties verlopen bovendien veel sneller dan in de voorbije decennia. En het zijn in de eerste plaats steden die hiermee geconfronteerd worden. Recente (r)evoluties op het vlak van sociale media maken dat er een waaier aan nieuwe en vooral snelle communicatiemiddelen beschikbaar wordt, hierdoor kunnen bijvoorbeeld veel sneller allianties ontstaan tussen burgers, maar ook bedrijven en organisaties. Klassieke overlegfora in de vorm van adviesraden, openbaar onderzoek, inspraak worden steeds meer in vraag gesteld. De spelregels in deze omgangsvormen worden ook steeds minder hard afgelijnd. Op alle mogelijke vlakken is de wereld dus in verandering en niet in het minst op het vlak van mobiliteit.

Binnen het kader van de BBC-oefening van de Stad Gent werd op het niveau van de hoofdstrategische doelstellingen reeds duidelijk aangeven dat de Stad zich meer wenst te organiseren op het vlak van co-creatie:

HSD 8 "Gent spreekt haar burgers en andere betrokkenen aan op hun engagement en solidariteit en geeft hen goesting om samen de stad te maken en te beleven"

> *SD8.1. "We bieden de Gentenaars mogelijkheden om hun sociale netwerken te versterken en te differentiëren"*
>
> *SD8.2 "We bouwen een gediversifieerd innovatief participatiebeleid uit met co-creatie als belangrijkste invalshoek"*

Co-creatie mag als invalshoek niet louter verengd worden tot een (vernieuwende) participatietechniek. Uitgerekend het mobiliteitsthema verbreedt steeds meer tot een maatschappelijk complex beleidsdomein waar er veel actoren en sectoren, veel expertise, verschillende belangen en stakeholders bij betrokken zijn. Maar co-creatie als insteek betekent ook dat stakeholders niet louter betrokken worden, maar ook zelf de handen uit de mouwen kunnen steken om te Stad Gent bij te staan in haar ambitie ten aanzien van een duurzame stedelijke mobiliteit.

Dit mobiliteitsplan gaat er expliciet uit van dat een doorgedreven mobiliteitsbeleid de motor moet zijn voor verandering richting een duurzame leefomgeving. Maar veranderingsprocessen botsen nu eenmaal op veel weerstand, weerstand die zelden door slechts één actor kan overwonnen worden of waarbinnen één expertise het grote gelijk kan claimen. Samenwerking is in deze dus cruciaal. Reeds midden jaren '90 sloeg Vlaanderen de weg in van integrale samenwerking op het vlak van duurzaam mobiliteitsbeleid door samen met de verschillende overheden in elkaar te slaan. In de geest van het participatiebeginsel, wil Gent hier nog een stap verder in te gaan door ook burgers, handelaars, bedrijven en externe organisaties een actieve rol te geven op het vlak van mobiliteit. Heel wat organisaties, bedrijven, samenwerkingsverbanden, onderzoeksinstellingen, burgers, enz. komen immers vandaag zelf al op de proppen met eigen, vaak creatieve ideeën om bepaalde mobiliteitsproblematieken aan te pakken. Binnen de geest van haar eigen hoofdstrategische doelstelling wilt de Stad Gent het engagement nemen om ook rond het mobiliteitsthema, bestaande co-creatieve processen te gaan ondersteunen maar ook zo veel mogelijk latente initiatieven te gaan aanwakkeren en waar nodig te ondersteunen binnen een co-creatieve sfeer.

In Gent staken de voorbije jaren verschillende initiatieven op het vlak van mobiliteit reeds de kop op: zonder te pretenderen hier volledig in te zijn, vermelden we alvast:

- Fiets van Troje (oa. De opstart van de Leefstraten)
- Vélodroom
- Gemekkergem
- GURBS
- Over de Rand
- Viadukaduk
- Eunivercities

Naast de reeds bestaande initiatieven zijn er vermoedelijk nog heel wat sluimerende of minder bekende initiatieven die zich onderhuids aan het ontwikkelen zijn. Bijvoorbeeld de "Wijk van de Maand"-aanpak vanuit de Dienst Gebiedsgerichte Werking zal helpen om heel wat van deze initiatieven in kaart te brengen.

Co-creatie hoeft ook niet enkel over concrete zichtbare projecten te gaan. Fiets van Troje bewees in de aanloop naar haar acties (zoals de leefstraten) met het daaraan voorafgaand denkwerk dat reflectie over het strategisch mobiliteits- en ruimtelijk beleid zeker zinvol en zelfs sturend kan zijn. Het is op dit elan dat we wensen verder te werken bij het verder uitstippelen van het mobiliteitsbeleid. Deze wisselwerking van meedenken en meedoen zal ook een belangrijke insteek zijn bij het oprichten van een "Mobiliteitsforum" *(voorlopige werktitel)*, een forum dat de krachten moet verenigen van de personen en organisaties die "goesting" hebben om mee aan dit verhaal te schrijven.

7.5 Innovatie

Innovatie vervult een steeds grotere rol in onze samenleving en economie en is een essentiële component in een modern beleid en vernieuwende organisatie. Het biedt zowel organisaties als burgers voordelen en verbetert het otnwerp, de ontwikkeling en het gebruik van nieuwe concepten en diensten.

Innovatie in mobiliteit omvat verschillende elementen. Het gaat zowel over het ontwikkelen van nieuwe ideeën en concepten, als het verder uitwerken en uittesten van deze ideeën. Hoewel een overheidsomgeving niet altijd de gemakkelijkste omgeving is om vernieuwing door te voeren, mag dit de stad niet beletten om op dit vlak inspanningen te leveren.

Innovatie zien we vooral op een aantal vlakken:

- Technologie: inspelen op nieuw technische mogelijkheden om de dienstverlening te verbeteren of mobiliteit beter aan te sturen: bijvoorbeeld via virtuele parkeerkaarten, smartphone-toepassingen
- Proefprojecten: de stad heeft de ambitie om nieuwe beloftevolle mobiliteitsformules uit te testen, en mits goede evaluatie en eventuele bijsturingen te verankeren in het mobiliteitsbeleid. Enkele voorbeelden: schoolstraat, fietsstraat, leefstraat, deelfietsen, …
- Methodologie: nieuwe manier van om te gaan met een steeds mondige bevolking in een gevoelig thema als mobiliteit. Samen met gebiedsgerichte werking willen we zoeken naar manieren van werken die efficienter en minder frustrerend zijn voor zowel burger als stadsdiensten.

7.6 Verkeersgeleiding

Om bezoekers en bewoners zo veilig, efficiënt en duurzaam mogelijk tot aan hun bestemming te brengen, bouwt de stad een regionaal verkeerscentrum uit. De bedoeling is om zo accuraat mogelijk te informeren over de verkeerssituatie. Daarnaast wil het verkeerscentrum informatie verschaffen over de route die het meest geschikt is voor de reiziger en op die manier de mobiliteit beïnvloeden. Daarbij wordt, o.a. rekening gehouden met interferenties met andere weggebruikers, multimodaliteit, verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid.

7.6.1 Situatieschets

In 1997 wordt in Gent een eerste parkeergeleidingssysteem geïnstalleerd. Dit leidt de bestuurders langs de P-route rond en doorheen de stad naar een ondergrondse parkeergarage. Op de borden langs de weg staan ook het aantal vrije ondergrondse parkeerplaatsen per parking aangegeven. Op die manier wordt het zoekverkeer gereduceerd.

In 2008 beslist het stadsbestuur dat dit systeem aan vervanging toe is. Er wordt gekozen voor een verkeersgeleidingssysteem dat veel meer flexibiliteit biedt. De nieuwe borden duiden automobilisten op het aantal beschikbare plaatsen per parkeergarage en meteen ook op de meest optimale route. Daarnaast is er ruimte voorzien op de borden om via beknopte boodschappen de reizigers te informeren over bijvoorbeeld evenementen en wegenwerken.

De jaren hierna worden de eerste stappen gezet om de beschikbare informatie in het verkeersgeleidingssysteem te verspreiden via open data. De borden langs de weg geven zeer nuttige informatie weer voor bestuurders die zich effectief op een invalsweg naar de stad bevinden. Door deze gegevens ook via een open platform te delen, kunnen ze verwerkt worden in bijvoorbeeld apps en websites. Zo kunnen reizigers de informatie op elke locatie raadplegen, bijvoorbeeld voor het aanvangen van hun verplaatsing.

7.6.2 Van parkeergeleiding naar een verkeerscentrum

In 2013 wordt beslist om de evolutie van een parkeergeleidingssysteem naar een verkeergeleidingssysteem verder te zetten met het oprichten van een regionaal verkeerscentrum Gent. De belangrijkste functie van het regionale verkeerscentrum Gent is het helpen realiseren van de strategische mobiliteitsvisie van de stad. Dit door enerzijds de stad bereikbaar te houden in lijn met de inzichten die in de visie ontwikkeld worden. Anderzijds door het bijhouden van mobiliteitsdata die gebruikt kan worden als objectieve basis voor het evalueren van de visie en genomen maatregelen.

7.6.2.1 Visie op het regionaal verkeerscentrum Gent

De stad Gent is sterk verbonden met de omliggende gebieden en bereikbaar vanuit verschillende andere regio's. Het verkeer in en rond de stad wordt dan ook beïnvloed door de verschillende wegen die naar of langs de stad leiden. Omgekeerd heeft het verkeer in de regio ook een impact die het grondgebied van Gent ruim overstijgt.

De stad heeft de ambitie een koploper te zijn in mobiliteitsgeleiding; samenwerking met zowel nationale als Europese expertisecentra is dan een must. In eerste instantie wordt gedacht aan het Vlaams Verkeerscentrum. Deze collega's op Vlaams niveau beschikken over een gedegen vakkennis en volgen dag en nacht nauwgezet de situatie van de snelwegen op. De verzamelde gegevens worden gedeeld met de verkeersredacties van radio en televisie en uitgestuurd naar navigatiesystemen.

De werking van het verkeerscentrum Gent zal volledig complementair zijn aan die van het Vlaams Verkeerscentrum. De focus ligt op het lokale Gentse wegennet, de R40, R4 en de grote toegangswegen naar de stad. Ook inhoudelijk legt het verkeerscentrum Gent andere accenten: regionale evenementen en wegenwerken, efficiënt parkeren, de wisselwerking tussen verschillende transportmiddelen en het actief sturen van verkeer door bijvoorbeeld het gebruik van verkeerslichten.

Daarnaast heeft de stad noch de fondsen, noch de ambitie om een permanente controlekamer in te richten waarin het verkeer dag en nacht gemonitord wordt door een operator. Het is de bedoeling dat door het gebruik van innovatieve technologie en een hechte samenwerking met andere stads- en overheidsdiensten én de Gentenaar zelf, constant informatie ingewonnen wordt over de actuele verkeerssituatie. Die gegevens worden vervolgens dag en nacht realtime ontsloten via een open platform, zodat iedereen ze kan raadplegen.

Wél zal een controlekamer op geregelde tijdstippen opgezet worden tijdens grote evenementen en op momenten waar er grote verkeersdrukte verwacht wordt. Daarnaast worden alle systemen virtueel opgebouwd. Op die manier kan in noodsituaties, in de kortst mogelijke tijd en op eender welke locatie, actieve verkeersmonitoring en -beïnvloeding plaatsvinden.

7.6.2.2 Het verzamelen van informatie door samenwerking

Het opbouwen van een verkeerscentrum begint met het inwinnen van actuele en accurate informatie over de verkeerssituatie in de regio. In eerste instantie wordt gekeken naar gegevens die al bestaan, maar nog niet beschikbaar zijn voor de stad. Een eerste stap in het opzetten van een verkeerscentrum bestaat dus uit het verstevigen van vertrouwensrelaties met instanties die actief bezig zijn met mobiliteit.

We denken uiteraard aan Gentse stadsdiensten, zoals het Mobiliteitsbedrijf (inclusief de afdeling Verkeerstechniek, die vergunningen aflevert voor wegenwerken), de verkeerspolitie, de dienst Bruggen, Wegen en Waterlopen, de dienst Ruimtelijke planning, de GIS cel, de dienst strategisch databeheer en de milieudienst.

Verder streven we actieve partnerships na met Vlaamse en Federale overheidsdiensten. Naast het Verkeerscentrum Vlaanderen zijn dat onder andere: Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, de NMBS en de federale politie.

Daarnaast willen we actief samenwerken met andere Belgische en Europese steden om ervaringen en gegevens uit te wisselen. Als stad hebben we beperkte middelen om onderzoek te doen en technologie aan te kopen. Het is van groot belang dat we die fondsen zo efficiënt mogelijk gebruiken en verder bouwen op ervaringen die elders opgedaan zijn.

Ten slotte willen we ook gegevens uitwisselen met private partners (zoals studiebureaus, start-ups, taxibedrijven en private parkinguitbaters) en onderzoekscentra (zoals universiteiten , hogescholen en spin-offs). Want, naast het voortgaan op ervaringen van andere overheden, willen we ook duidelijk inzetten op innovatie. Daarom is het belangrijk dat we beloftevolle mobiliteitsprojecten steunen binnen de regio. Op die manier verzamelen we niet enkel nuttige verkeersgegevens, we geven bedrijven en experts ook de kans om zich te ontplooien en tegelijkertijd zorgen we dat Gent een koploper blijft inzake innovatieve mobiliteit.

Pas in tweede instantie wordt er gekeken naar het aankopen van gegevens of meetapparatuur. Dit gebeurt slechts als de nodige informatie niet op een andere manier tijdig voorhanden is. Er is steeds meer technologie beschikbaar die aangekocht of gehuurd kan worden om analyses te doen op korte (bijvoorbeeld tijdens de Gentse Feesten) of langere termijn. We denken hier aan

filedetectie, het bepalen van trajecttijden op de R4, de R40 of langs de invalswegen naar de stad. Ook het verzamelen van gegevens over herkomst- en bestemming is nuttig om bijvoorbeeld de P-route te evalueren en sluipverkeer in kaart te brengen. Het meten van de intensiteit op bepaalde wegen kan dan weer gebruikt worden om verkeersmodellen te actualiseren of infrastructuur te verbeteren. De real-time gegevens over het aantal vrije parkeerplaatsen op P+R terreinen zijn zeer nuttig in combinatie met gegevens van het openbaar vervoer. Daarnaast kunnen camera's op strategische plaatsen een beter inzicht geven in de verkeerssituatie. Zeker in combinatie met automatische herkenning van voetgangers, fietsers of nummerplaten.

7.6.2.3 Het sturen van verkeer door het delen van informatie

Een van de krachtigste middelen die voorhanden zijn om verkeer te sturen op een efficiënte, veilige en duurzame manier, is het snel en accuraat verspreiden van de ingewonnen gegevens. Dat kan via een open data platform, apps, sociale media, berichtgeving op de radio, borden langs de kant van de weg en navigatiesystemen.

Stad Gent is een overtuigd voorstander van het gebruik van open data. Dit betekent dat de gegevens waarover de stadsdiensten beschikken - in de mate van het mogelijke – digitaal openbaar gemaakt worden. Het verkeerscentrum volgt deze visie resoluut. De bedoeling is om reizigers zo goed mogelijk te informeren over de toestand op de weg en mogelijke alternatieven. Op die manier kan elke weggebruiker zelf beslissen hoe zij of hij zich wenst te verplaatsen binnen de aangeboden mogelijkheden.

Een eerste manier waarop gegevens gedeeld zullen worden, is structureel. Dit gebeurt reeds voor de bezettingsgraad van de parkeergarages. De informatie wordt in een vast formaat en continu vrij beschikbaar gemaakt. Op die manier worden tal van systemen, applicaties en websites gevoed met informatie. De bedoeling is om meer gegevens op die manier vrij te geven (zoals bijvoorbeeld over wegenwerken en trajecttijden). Die data kan dan op structurele manier gebruikt worden in apps, sites, routeplanners en navigatiesystemen, maar ook automatisch op borden aan de kant van de weg geplaatst worden.

Een tweede manier om gegevens beschikbaar te stellen is eenmalig en manueel, bijvoorbeeld bij ongevallen. Dit kan momenteel bijvoorbeeld door een boodschap te plaatsen op de digitale Verkeersgeleidingsborden waarover de stad beschikt. Het is de bedoeling om die informatie via veel meer kanalen de wereld in te sturen, zoals via verkeersberichten op de radio, push berichten van apps en sociale media.

Op termijn is het de bedoeling om zo veel mogelijk informatiebronnen en communicatiekanalen aan elkaar te koppelen. Zo kan bijvoorbeeld automatisch de P-route gewijzigd worden als er een ongeval gebeurd is, of kunnen automobilisten verwezen worden naar P+R terreinen als er geen beschikbare parkeerplaats meer is in het centrum van de stad.

Ten slotte zal onderzocht worden of het op lange termijn nodig is vrijblijvende adviezen en (automatisch) ingewonnen informatie te combineren met bindende verkeersmaatregelen. Er zijn tal van mogelijkheden. Zo zouden straten automatisch afgesloten kunnen worden met digitale verkeersborden bij een brand of verkeersongeval. Een ander voorbeeld is het verlagen van de maximumsnelheid op sommige trajecten als de luchtkwaliteit een drempel overschrijdt. Ook de regeling van de verkeerslichten zou automatisch aangepast kunnen worden als er wegenwerken plaatsvinden in de buurt. Een laatste voorbeeld is de toegang tot bepaalde gebieden uitsluitend mogelijk maken voor bestuurders met een handicap of bezitters van een virtuele bewonerskaart.

7.7 Tarifering

7.7.1 Parkeerregimes

In het Parkeerplan Gent 2020 (2014) stelt de stad duidelijke uitspraken voor over hoe de Stad de parkeeruitdagingen voor fietsen en auto's wil aangaan. Parkeermaatregelen zijn geen doel op zich; het zijn hefbomen om minder autoverkeer te genereren, verplaatsingen in te korten in afstand en tijd, mensen te stimuleren om zich duurzamer te verplaatsen, om het vervoerssysteem schoner en efficiënter te maken en tegelijk de stad bereikbaar te houden. Een van de speerpunten uit het nieuwe parkeerbeleid wordt de hertekening van de parkeerregimes in Gent.

De **zonering van de nieuwe parkeerregimes** is ingegeven volgens de principes van aflopende parkeertarieven van het centrum naar buiten toe, in min of meer concentrische cirkels rond het stadshart. De nieuwe gebiedsindeling van de parkeerregimes voor het stedelijk gebied gaat uit van 4 zones:

1. Rode tariefzone: Hoogstedelijk gebied
2. Groene tariefzone: Centraal stedelijk gebied
3. Oranje tariefzone: Stationspolen
4. Gele tariefzone: Stedelijk gebied

- In de **rode zone** wordt de parkeerduur voor bezoekers beperkt tot maximaal 3 uur (niet van toepassing voor bewonerskaarten). Het parkeertarief verhoogt en krijgt een sterk progressief profiel. Ook 's avonds parkeren blijft betalend. Een proefproject met 'stop & shop' plaatsen, waarbij maximaal 1 uur geparkeerd kan worden, verhoogt de rotatie waardoor sneller plaatsen vrij komen. Bezoekers die langer parkeren kunnen terecht in de ondergrondse parkings.

  Het parkeertarief in de parkeergarages moet enigszins lager zijn dan het straatparkeren om het ondergrondsparkeren te ondersteunen. In 'rotatieparkings' zal men de rotatiecapaciteit van de parkings verhogen: het limiteren van het aantal abonnementen in combinatie met een hogere prijszetting zal ertoe leiden dat er minder werknemers en studenten in de centrumparkings staan zodat er voldoende capaciteit overblijft voor de langparkerende bezoekers. In 'parkings voor gemengd gebruik' ligt het aantal abonnementen hoger.

- Het bewonersparkeren is prioritair in de **groene tariefzone**. Door het stellen van een hoger parkeertarief dan nu het geval is, zal de parkeervraag van de andere motieven enigszins afnemen. Het blijft mogelijk een volledige dag te parkeren. In de groene zone wordt het avondparkeren tot 23 uur ingevoerd over de volledige zone.

- De **oranje tariefzone** is een specifiek regime gericht op de stationspolen Gent-Sint-Pieters en Gent Dampoort. In de oranje zone wordt prioriteit gegeven aan het bewonersparkeren. Ook bezoekers met een korte verblijfsduur zijn welkom. Langparkeerders die toch met de wagen wensen te komen zullen gebruik moeten maken van de stationsparking.

De **gele tariefzone** vormt de ruime schil rond de groene en oranje tariefzone. Momenteel is het merendeel van dit parkeeraanbod gelegen in een blauwe zone of kan men er vrij parkeren. De introductie van betalend parkeren geeft de parkeerders de mogelijkheid om lang te parkeren

daar waar een blauwe zone dit nu onmogelijk maakt. Daarnaast biedt het betalend parkeren ook een oplossing voor het systematisch verdraaien van de parkeerschijf. De blauwe zone (= parkeerschijf) verdwijnt.

7.7.2 Openbaar vervoer

De stad Gent kiest er voor om voor jongeren van 6 tot 14 jaar gratis openbaar vervoer aan te bieden (pasjes voor De Lijn). Op deze manier wil de stad kinderen (én hun ouders) laten kennis maken met het openbaar vervoer.

Door dit gratis abonnement kunnen zeker de scholieren uit het secundair onderwijs een zelfstandigheid ontwikkelen en kunnen ze zonder obstakels gebruik maken van het openbaar vervoer. Op die manier kan het openbaar vervoer ook een worden van hun dagelijks leven. Kennis van het systeem en ervaring in het gebruik, maakt dat deze belangrijke doelgroep in de toekomst tenminste niet volledig onbekend is met het openbaar vervoer.

In tweede instantie wil de stad ook inzetten op degelijk nachtvervoer. De stad is bereid daarvoor een bijdrage te betalen, op voorwaarde uiteraard dat aan gelijkaardige steden dezelfde bijdrage wordt gevraagd voor een vergelijkbare dienstverlening.

7.7.3 Sociaal tarief taxi's

De Stad Gent wenst, om vervoersarmoede in te perken, in te zetten op het toegankelijk maken van het taxi-aanbod voor specifieke doelgroepen. Aan de hand van taxicheques, tegen een aangepast tarief, is het ook voor hen mogelijk gebruik te maken van deze vervoerswijze.

7.8 Handhaving

Het handhavingsbeleid is het sluitstuk van een mobiliteitsbeleid. In eerste instantie is de politie verantwoordelijk voor de handhaving van het verkeersreglement. Zeer belangrijk is hier het beleid rond de handhaving van de toegelaten snelheid. Hier rond bestaan specifieke afspraken met het Parket die inhouden dat er in elke snelheidszone kan worden gecontroleerd. Maar een aantal reglementen worden door het Mobiliteitsbedrijf van de Stad Gent gehandhaafd.

7.8.1 Autoparkeren

Het parkeerbeleid is een hefboom voor een betere mobiliteit. Maar om de effectiviteit van dit beleid te garanderen, is ook hier handhaving noodzakelijk. Dit speelt zich af op twee niveaus. Ten eerste is er controle op de naleving van het parkeerreglement, ondersteund door een retributiereglement. Ten tweede is er controle op foutparkeren.

- **Naleving van het parkeerreglement**

De controles op de naleving van het parkeerreglement zijn een opdracht van het Mobiliteitsbedrijf en wordt op straat uitgevoerd door een team van parkeerwachters. Aangezien het parkeerreglement een sturende kracht heeft, is het belangrijk dat hier voldoende op wordt ingezet.

<u>Basisdoelstellingen van de parkeercontrole</u>:

1. Voorbehouden plaatsen voor bewoners moeten beschikbaar zijn voor buurtbewoners.
2. Kortparkeerplaatsen mogen niet ingenomen worden door langparkeerders.
3. Op 'laad en los'-zones en 'kiss and ride'-zones moet een snelle rotatie gegarandeerd worden.

- **Foutparkeren**

Foutparken is een doorn in het oog van elk parkeerbeleid. De controle hierop is een politionele bevoegdheid.

De politie Gent heeft als strategische doelstelling: "bijdragen tot het succes van het mobiliteitsplan van de stad Gent en de activiteiten van het Mobiliteitsbedrijf". Door dit gemeenschappelijke doel ligt op vlak van de controle op het foutparkeren een versterkte samenwerking tussen de politie en het Mobiliteitsbedrijf voor de hand.

7.8.2 Inrijverboden

Gent heeft een uitgebreid voetgangersgebied en zet verder in op selectieve bereikbaarheid.De ervaring leert dat een goede handhaving van het voetgangersgebied noodzakelijk is om misbruiken tegen te gaan. In de toekomst wordt hier dan ook verder op ingezet.

Om het naleven van de bestaande en nieuwe maatregelen in de voetgangerszone te verzekeren, worden op verschillende locaties langs en in de voetgangerszone **toegangscontrolepoorten** geïnstalleerd. Aan deze poorten lezen nummerplaatherkenningscamera's (i.e. ANPR-camera's) de nummerplaten in van alle passerende voertuigen. Ze vergelijken die met een database waarin vergunde voertuigen

worden bijgehouden op die manierkunnen maatregelen getroffen worden bij iedereen die onrechtmatig de zone in rijdt. De keuze voor de wijze van handhaving wordt nog gemaakt en kan variëren van het opleggen van een retributie tot het uitreiken van GAS boetes of een combinatie van beiden.

Het controleren van voertuigen die onrechtmatig in de voetgangerszone parkeren, blijft ook in de toekomst een taak van de politie. Sinds de bekrachtiging van de nieuwe GAS-wet kan zij hiervoor ook een administratieve geldboete uitschrijven aan overtreders.

Het voeren van een transparant vergunningenbeleid, het controleren van de toegang en het stimuleren van duurzame distributie heeft tot doel van de kwaliteit van de voetgangerszone te verhogen en te bewaken. Door deze maatregelen wordt de veiligheid voor voetgangers en fietsers verhoogd en de doorstroming van het openbaar vervoer verbeterd.

7.8.3 Fietsparkeren

De fiets heeft een belangrijke plek ingenomen in Gent. Een fietsparkeerbeleid is dan ook niet meer weg te denken. Om de naleving te garanderen is het noodzakelijk hier een handhavingsbeleid aan te koppelen.

De handhaving wordt uitgevoerd door een gespecialiseerd team dat dagelijkse controles uitvoert op achtergelaten fietsen of weesfietsen, wrakken, gevaarlijk gestalde fietsen en langparkeerders, ondersteund door een stedelijk reglement. Afhankelijk van de doelstelling van de fietsparkeergelegenheid is de toegelaten stallingsduur korter of langer.

<u>Basisdoelstellingen van de fietshandhaving</u>:

- Gevaarlijk gestalde fietsen moeten onmiddellijk verwijderd worden.
- Fietswrakken moeten onmiddellijk verwijderd worden.
- Weesfietsen moeten zo snel mogelijk ontruimd worden.
- Langparkeerders mogen geen fietsparkeerplaatsen voor kortparkeerders innemen.

7.8.4 Fietsdiefstal

Fietsdiefstal (of de kans erop) blijft een belangrijke reden die mensen nog steeds weerhoudt om te gaan fietsen. De Stad Gent zal er in de toekomst verder op inzetten om hier gerichte controles rond te voeren en te gaan inzetten op innovatieve methodes om gestolen fietsen actief op te sporen.

7.8.5 Snelheidscontroles

Dit mobiliteitsplan stelt heel erg hoge ambities ten aanzien van het verhogen van de leefkwaliteit en verkeersveiligheid. Naast infrastructurele en sensibiliserende maatregelen zal ook het handhavingsbeleid hier intensief op inzetten. In het bijzonder bij de verruiming van het zone 30 gebied zullen gerichte snelheidscontroles uitgevoerd worden.

Ook in het kader van de gewenste algemene snelheidsverlaging op het hoofdwegennet, zullen ook hier de snelheidscontroles moeten opgevoerd worden. De ervaring met de snelheidsbeperking op het E17-viaduct leert ons dat trajectcontrole in deze omstandigheden het beste resultaat oplevert.

8. VERKEERSVEILIGHEID

Het verkeersveiligheidsplan zit reeds voor een zeer belangrijk deel vervat in de overige luiken van dit beleidsplan. Een verkeersveiligheidsbeleid kan immers niet op zich alleen bestaan, maar is door en door verbonden met allerlei keuzes op verkeersgebied en met de effecten van andere maatregelen.

We zetten de belangrijkste zaken op een rijtje:

8.1 Werkdomein A3: Categorisering van de wegen

Een verdere aanpassing van de wegeninrichting aan de categorisering zorgt voor minder conflicten tussen bv. zachte weggebruikers en gemotoriseerd verkeer, vermits er gestreefd wordt naar volledige scheiding voor wegen van hogere orde. Maar ook conflicten tussen gemotoriseerd verkeer onderling worden vermeden door een aangepaste inrichting (bv. vervangen van met verkeerslichten uitgeruste kruispunten door op- en afritcomplexen op de R4-Kennedylaan).

Ook circulatiemaatregelen (excl. binnenstad – zie verder), dikwijls gericht op het weren van doorgaand verkeer/sluipverkeer, kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid.

8.2 Werkdomein B1: Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken

De afbakening van verblijfsgebieden en het verlenen van een statuut als zone 30, woonerf of voetgangersgebied beperken de risico's voor zachte weggebruikers, zeker als dit gepaard gaat met verkeercirculatiemaatregelen die doorgaand verkeer zoveel mogelijk weghoudt uit die verblijfsgebieden. Ook tijdelijke invullingen, zoals speelstraten, schoolstraten en leefstraten zijn een belangrijke factor in het verhogen van de verkeersveiligheid.

8.3 Werkdomein B2: Integraal Fietsbeleid.

De aandacht voor de fietsroutes beperkt zich uiteraard niet alleen tot het kortste traject. Er wordt tijdens de screening van bestaande fietsroutes ook veel, aandacht gegeven aan de verkeersveiligheid. Per route zullen een reeks kleine verkeersveiligheidsverhogende maatregelen worden voorgesteld. Een aantal kunstwerken voor de fiets zorgen direct voor een verbetering voor de veiligheid (denk bv. aan onderdoorgangen onder drukke wegen) en ook fietspaden en andere infrastructuurmaatregelen werken uiteraard de verkeersveiligheid voor fietsers in de hand.

Tenslotte is het de bedoeling om het aandeel van de fiets te verhogen in de modal split. Ook dit is op zich een verkeersveiligheidsmaatregel. Uit onderzoek is immers gebleken dat de relatieve ongevalskans daalt, naarmate er meer gefietst wordt.

8.4 Werkdomein B3: Stadsregionaal openbaar vervoer

Een verbeterd openbaar vervoer zorgt er voor dat meer mensen kiezen voor trein, tram of bus, die op zich veilige verplaatsingswijzen zijn.

8.5 Werkdomein B4: netwerken gemotoriseerd verkeer – circulatie binnenstad

Een aangepaste verkeerscirculatie in de binnenstad, kan er voor zorgen dat er minder doorgaand of semi-doorgaand verkeer door de binnenstad rijdt. Dit verkeer wordt dan verlegd naar de stadsring. Dit betekent dat het drukke fiets- en voetgangersverkeer in de binnenstad minder met doorgaand autoverkeer wordt geconfronteerd wat leidt tot een verbetering van de verkeersveiligheid.

8.6 Werkdomein B4: netwerken gemotoriseerd verkeer – snelheidsregimes & uitbereiding zone 30

Het ligt voor de hand dat aanpassing van snelheidsregimes naar beneden toe zal leiden tot een verhoging van de verkeersveiligheid.

8.7 Werkdomein B5 Zwaar verkeer

Een aantal ingrepen op dit domein kunnen verkeersveiligheidsverhogend werken. In de eerste plaats kan een goed gedefinieerd vrachtnetwerk er voor zorge dat vrachtverkeer zo lang mogelijk wordt gehouden op routes van hogere orde. Op die manier komt vrachtverkeer minder in aanraking met zachte weggebruikers. Maar het zoveel mogelijk weghouden van bv. vrachtverkeer van en naar de haven van bv. de R40, zal ook de verkeersveiligheid in het algemeen verhogen. Het vrachtverkeer wordt dan immers zoveel mogelijk opgevangen op wegen die er het best voor zijn uitgerust.

8.8 Werkdomein B8: Toegankelijkheid

Een doorgedreven aandacht voor toegankelijkheid kan ook effecten ressorteren op de verkeersveiligheid.

8.9 Werkdomein C1: Mobiliteitsmanagement

Hier halen we zeer specifiek de werking aan met scholen, waarbij in het kader van schoolvervoersplannen, kleine infrastructurele maatregelen kunnen worden genomen ter verbetering van de verkeersveiligheid.

8.10 Werkdomein C3 Sensibilisering

Specifieke acties zullen hier de vraag naar meer verkeersveiligheid ondersteunen. Deze acties zullen gericht zijn op de diverse weggebruikers en in eerste instantie inspelen op gewenst gedrag. Een paar voorbeelden zijn een campagne bij fietsers om fietsverlichting te gebruiken en een campagne om zone 30 te ondersteunen.

8.11 Werkdomein C6 Handhaving

Het spreekt vanzelf dat het luik "Handhaving" zal bijdragen tot de verhoging van de verkeersveiligheid.

Naast de opgesomde maatregelen binnen de verschillende werkdomeinen, blijft een belangrijk aandachtpunt toch de monitoring en de opvolging van de verkeersonveiligheidsgegevens. In

afspraak met de politie moet de analyse van ongevallendata en de uitwisseling van de gegevens over de verkeersonveiligheid nog worden geoptimaliseerd.

Het is nodig om goed op de hoogte te blijven van de tendensen, de aard en ernst van ongevallen en dit op een gecontinueerde wijze. Verder verdient het ook aanbeveling om alle zware ongevallen (en in het bijzonder deze met zachte weggebruikers) een gedetailleerde analyse te onderwerpen.

De politiezone Gent heeft verkeersveiligheid als één van haar strategische doelstellingen vooropgesteld. Zij zet daarvoor nog meer in op verkeersacties op ongeval-gevoelige locaties en tijdstippen. Uiteraard is ook een grondige monitoring van verkeersongevallen noodzakelijk om dergelijke acties uit te voeren.

Om de veiligheid van de fietser te garanderen worden ook preventieve en repressieve acties gevoerd om de fietsen te controleren op technische eisen, zoals het hebben van remmen, verlichting,… Om te vermijden dat fietsers zich op de rijbaan moeten begeven door het foutparkeren op fietspaden zal ook hier meer aandacht naar gaan. Langs de andere kant worden ook fietsers gewezen op hun plichten en de navolging van het verkeersregelement en zal er ook handhaving gebeuren ten opzichte van fietsers.

9. MILIEU EN GEZONDHEID

9.1 Situatieschets

De milieu-gerelateerde problematiek in verband met mobiliteit kan worden opgesplitst in:

- Luchtkwaliteitsproblemen;
- De klimaatproblematiek;
- Geluidsoverlast.

9.1.1 Luchtkwaliteit

De belangrijkste luchtverontreinigende stoffen in de Gentse stedelijke omgeving ontstaan uit het wegverkeer. Gent, pal in het logistieke hart van Europa, scoort voor de kwaliteit van de lucht ondermaats. Hoewel de luchtkwaliteit in het afgelopen decennium een positieve trend toont, registreerde de Vlaamse Milieumaatschappij in 2012 voor ongeveer 30 procent van de dagen toch een slechte tot middelmatige kwaliteit[23].

De belangrijkste luchtverontreinigende stoffen in een stedelijke omgeving zijn NO2 en fijn stof. De concentratie van deze stoffen in de lucht is van die mate dat ze de gezondheid schade kan toebrengen. In de steden stelt deze problematiek zich noch scherper door de hogere bevolkingsdichtheid, sterkere verwevenheid van verschillende functies en een compact en intensief gebruikt wegennet.

Uit Europees onderzoek blijkt dat het fijne PM 2,5-stof in Vlaanderen verantwoordelijk is voor gemiddelde verkorting van de levensduur met 18 tot 36 levensmaanden[24]. Deze kleine deeltjes kunnen astma, cardiovasculaire problemen, longkanker en uiteindelijk vroegtijdige sterfte veroorzaken. In een stedelijke context worden schadelijke stoffen vooral geproduceerd door het wegverkeer, voornamelijk door dieselmotoren. Onderzoek uitgevoerd in het Verenigd Koninkrijk geeft aan dat de ademhalingscapaciteit van stadskinderen door vervuilde lucht maar liefst met 17 procent daalt. Een dramatisch cijfer, te vergelijken met de gevolgen van roken[25].

Onderstaande kaart geeft aan dat de NO2 concentraties heel sterk gelinkt zijn aan de verkeersstructuren en –intensiteiten. In Gent liggen de knelpunten langs drukke wegen. Uit mobiele metingen blijkt tevens dat het verkeer in zogenaamde 'street canyons' — smalle straten met een hoge bebouwing en daardoor beperktere luchtcirculatie – de luchtkwaliteit

---

[23] Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu (IRCEL), 2014

[24] EC, Commission Staff Working Paper. Impact Assessment of the Thematic Strategy on Air Pollution and The Directive on the Directive on "Ambient Air Quality and Cleaner Air for Europe" SEC(2005) 1133, 21 September 2005.

[25] De Standaard, Kinderen vervuilde stadslucht laten ademen, komt overeen met kinderen laten roken, 22 april 2012.

sterk negatief beïnvloedt. Nieuwe wagens worden dan wel milieuvriendelijker, door steeds strengere (Europese) normen, maar het lijkt er vooral op dat door de toename van het personen– en goederenverkeer op vooral het hoofdwegennetwerk de bestaande knelpunten toch niet opgelost zullen worden. En mogelijk nog verslechteren.

Figuur 34: Gemiddelde NO²-concentratie (µg/m³) 2012.

9.1.2 Klimaat

Klimaatverandering wordt voornamelijk veroorzaakt door de hoge uitstoot van CO_2, afkomstig van de verbranding van fossiele brandstoffen. De uitputting van de voorraden maakt van fossiele brandstoffen steeds meer een risicofactor voor een gezond economisch klimaat, zowel wat betreft de logistieke sector als op het niveau van huishoudens. Gemiddeld verbruikt een Gents 1/3de van alle (fossiele) energie aan mobiliteit.

Binnen de Burgemeestersconvenant werkt de stad Gent, binnen een gestandaardiseerd kader, met een CO_2-monitoring. Die CO_2-monitoring geeft weer hoeveel kiloton CO_2 de diverse sectoren op Gents grondgebied aan uitstoot genereren. Transport neemt hierin een ontzettend belangrijke plaats in, met ongeveer 32% van de uitstoot, , zonder rekening te houden met de uitstoot door de ijzer- en staalindustrie en de elektriciteitsproducenten.

CO2 monitoring Gent, 2007, 2009, 2011						
	2007		**2009**		**2011**	
	kton CO2		**kton CO2**		**kton CO2**	
Industrie excl. ETS	204	12,8%	158	10,5%	186	12,9%
Tertiaire sector	445	28,0%	461	30,6%	418	29,0%
Huishoudens	403	25,4%	395	26,2%	347	24,1%

Landbouw	25	1,6%	21	1,4%	20	1,4%
Transport - totaal, waarvan	511	32,2%	467	31,0%	468	32,5%
- Transport - lokaal wegverkeer	nb		nb		219	15,2%
- Transport - snelwegverkeer	nb		nb		244	17,0%
- Transport - bus en tram	7	0,5%	6	0,4%	5	0,3%
Totaal	1.588	100,0%	1.508	100,0%	1.439	100,0%
% tov 2007		100,0%		95,0%		90,6%

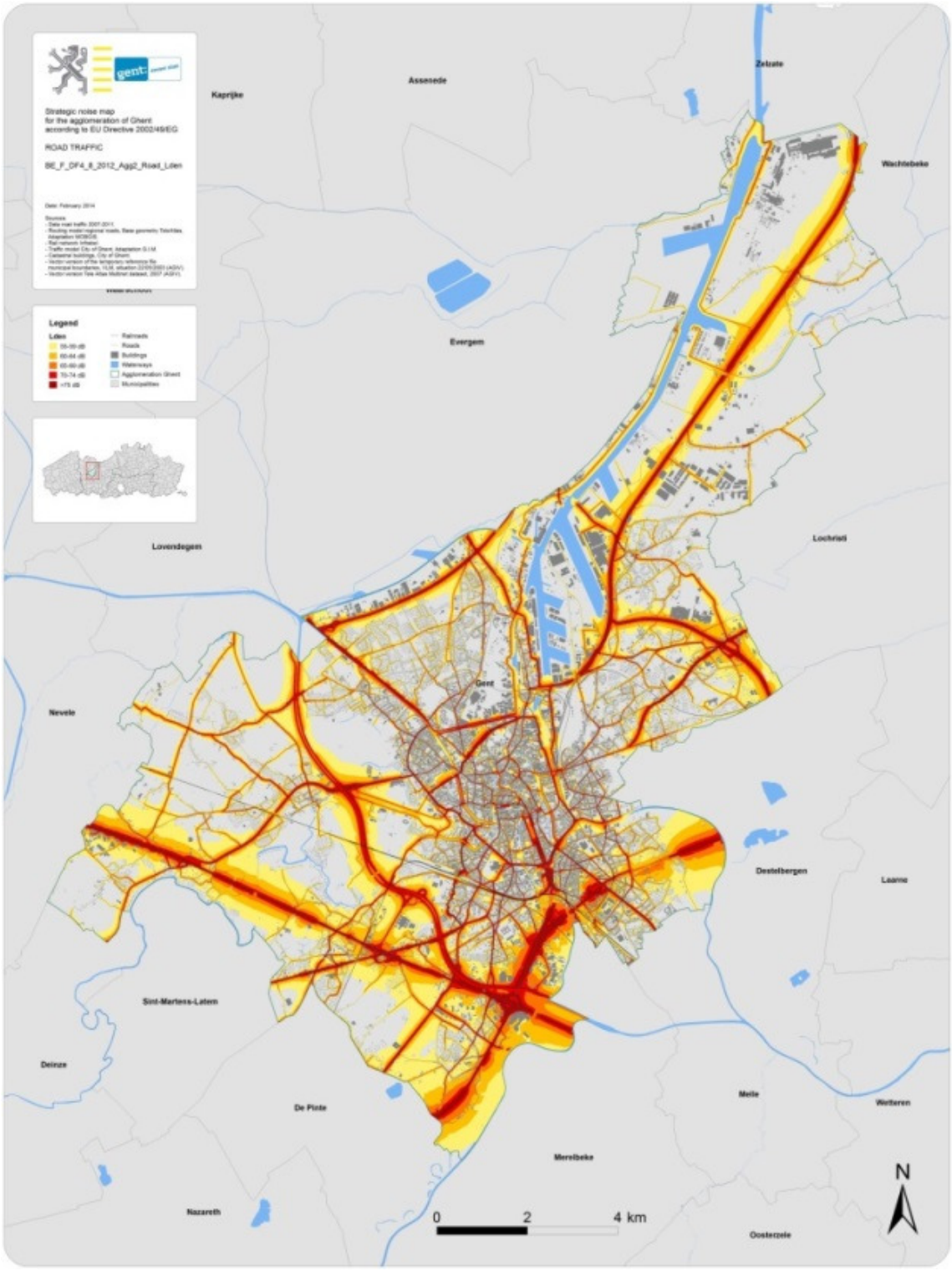
Anders dan vb. bij huishoudens is de uitstoot van transport niet gebaseerd op werkelijke verbruiksdata. Op basis van modeldata (in dit geval verkeersmodel Vlaanderen) wordt een inschatting gemaakt van de totale hoeveelheid voertuigkilometer verreden op Gents grondgebied. Op basis daarvan wordt ingeschat wat het brandstofverbruik is en de daarbij horende CO_2-uitstoot.

De emissies voor transport daalde tussen 2007 en 2009 en zijn bijna status quo gebleven ten opzichte van 2011, wat ook op Vlaams niveau bevestigd wordt. De uitstoot door personenwagens heeft het overheersende aandeel in de CO_2-emissies. Het aandeel nieuw verkochte wagens met een lage CO_2-uitstoot blijft stijgen. Maar doordat het wagenpark blijft groeien en het aantal kilometer dat gereden wordt op jaarbasis blijft stijgen, nam de CO_2-emissie door transport tussen 2009 en 2011 toe.

9.1.3 Geluid

Voor een goede slaap adviseert de WGO een geluidsomgeving waarvan het gemiddelde niveau niet boven 30 dB(A) komt. Zulke lage niveaus komen niet voor op de geluidsbelastingskaarten van Gent. Die zelfde kaarten leren ons dat 37 965 inwoners oftewel **15 % van de Gentse bevolking** wordt blootgesteld aan geluidswaarden ten gevolge van wegverkeer van meer dan 70 dB(A). Bij dergelijke niveaus kan worden verondersteld dat meer dan 25 % van de blootgestelden (bijna 9.500 inwoners) ernstig gehinderd is en wordt de kans op gezondheidseffecten groter.

De geluidsbelastingskaarten tonen aan dat wegverkeer de dominante geluidsbron is.



Figuur 35: Geluidsbelastingskaart

9.2 Visie

Naast luchtverontreiniging brengt het wegverkeer geluidsoverlast met zich mee en is het een bron van CO_2. Die uitstoot draagt bij tot klimaatverandering. Een verduurzaming van ons mobiliteitsbeleid is dan ook een evidente keuze. We streven naar de verbetering van onze

lokale luchtkwaliteit en geluidsklimaat door in te zetten op een duurzaam mobiliteitsbeleid. De aanwezigheid van de E17 midden in het stedelijk weefsel van Gentbrugge, zal extra maatregelen vragen.

9.2.1 Luchtkwaliteits- en geluidsmodellering

Om de ambitieuze doelstellingen m.b.t. lucht, geluid en klimaat te behalen zetten we specifiek in op de implementatie van luchtkwaliteits- en geluidsmodellering bij ruimtelijke projecten.

Met de juiste ruimtelijke ingrepen kunnen we lokale luchtverontreiniging en geluidshinder slim aanpakken. Het bijsturen van beslissingen bij strategische projecten en kleinere stadsontwikkelings- en ruimtelijke projecten op basis van hinderaspecten moet verder versterkt worden.

9.2.2 Inzetten op stillere wegdekken

Bandentrillingen zijn doorgaans het dominante ontstaansmechanisme voor rolgeluid. Onderzoek toonde aan dat niet alle oneffenheden bandentrillingen veroorzaken. De autoband wordt het sterkst aan het trillingen gebracht wanneer het wegdek bulten en/of putten vertoont met een diameter van 5 tot 10 cm. De goede staat van het wegdek is dan ook cruciaal om de bandentrillingen te beperken.

Daarnaast is ook de toepassing van stillere wegdekken een van de mogelijkheden om het rolgeluid aan te pakken. Met een stiller wegdek wordt het geluid bij de bron aangepakt. Een geluidsreductie van 3 dB(A) is gangbaar t.o.v. een klassiek wegdek. Als men weet dat om het verkeerslawaai met 3 dB(A) te laten afnemen er een halvering van het verkeer nodig is, dan is dit bijzonder veel. Stillere wegdekken zijn inderdaad duurder dan een klassiek asfalt, maar nog altijd 6 keer goedkoper dan de aanleg van een straat in kasseien.

9.2.3 Inzetten op stiller straatontwerp

De praktijk wijst uit dat snelheidsbeperkende maatregelen zoals het installeren van verkeersdrempels, verkeersplateaus en rijbaankussens vaak leiden tot lokale geluidsklachten. Daarom moet bij de installatie van snelheidsremmers bijzondere aandacht besteed worden aan deze omgevingsfactoren.

Maar ook door het creëren van 'buffergebied' kan je verkeerslawaai op een afstand houden. Zo kiezen we in te toekomst misschien voor toegankelijke groenbermen? Door het verplaatsen van de groene middenberm naar de rand van de weg en het verplaatsen van het wegverkeer naar het midden, creëer je toegankelijk groen en een geluidsbufferruimte en een verminderde blootstelling van de bewoner en de zachte weggebruiker.

9.2.4 Inzetten op extra leefruimte

In Gent experimenteert men volop met het concept Leefstraat. Door de auto uit de straat te bannen en naar de buurtparking te verplaatsen komt er leefruimte vrij op die plaats. Het is ook de ideale moment om te experimenteren met duurzame vormen van mobiliteit (fiets, E-auto, ..) , wat ook een bijkomend positief effect heeft op vlak van geluid, luchtkwaliteit en klimaat. Een evaluatie van deze projecten kan de mogelijke milieu winsten in kaart brengen.

9.2.5 Inzetten op stille en schone voertuigen

Bij vrachtwagens is het rolgeluid pas bij hogere snelheid (50 tot 60 km/uur) dominant t.o.v. het motorgeluid. Dit betekent dat op lokale wegen vooral geluidswinst te halen is door in te zetten op stil zwaar vervoer.

De **Stad Gent** kiest de komende jaren voor de verdere vergroening van haar vloot, ook voor haar zware voertuigen. Waar het mogelijk is wordt er resoluut gekozen voor elektrische of CNG voertuigen. Door een centralisatie van haar diensten en het gebruik van deelwagens kan de vloot ook afgebouwd worden. De Stad Gent kiest er voor om de budgetten voor de fossiele brandstoffen van voertuigen te verminderen met 15 % tegen 2019. Groener vervoer is dan ook een logische keuze. Het aanbod is breed en gedifferentieerd volgens de behoeften: fietsen, E-fietsen, OV, elektrische-voertuigen, CNG-voertuigen of hybride voertuigen.

De Stad Gent neemt op die manier een voorbeeldfunctie op op vlak van schoon vervoer.

De Stad Gent wil haar inwoners en bedrijven incentives geven om over te schakelen op alternatieve voertuigen. Daarnaast wil de Stad Gent ook het auto- en bakfietsdelen stimuleren. De Stad wil ook:

- de uitbouw van laadinfrastructuur voor CNG-vervoer extra stimuleren door een belastingvermindering voor CNG-pompen, de uitbouw van CNG tankmogelijkheden te faciliteren.
- de uitbouw van laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer: Een voorwaarde voor een succesvolle introductie van elektrisch vervoer is een goed dekkende oplaadinfrastructuur. De Stad Gent streeft ernaar om te anticiperen op de introductie van elektrisch vervoer door oplaadinfrastructuur uit te bouwen op collectieve parkeervoorzieningen, zoals ondergrondse parkings, in nieuwe stedelijke ontwikkelingen, …) en kiest naast de openbare publiek toegankelijke locaties, ook duidelijk de kaart voor privaat toegankelijke plaatsen.
- De Stad Gent ijvert bij **De Lijn** voor het inzetten op stille én schone bussen waar tramverkeer (momenteel) niet mogelijk is. Ook de taxi-sector moet vergroenen. De Stad stimuleert het gebruik van **milieuvriendelijke taxi's**.

Ook de afvalintercommunale **Ivago** bekijkt systematisch de overschakeling op CNG en E-vervoer.

Bedrijven adviseren om over te schakelen naar duurzame vervoersmiddelen. Een geïntegreerde aanpak om zowel in te zetten op modal shift als vervanging van traditionele voertuigen ontbreekt. Een 1 op 1 vervanging van een voertuig hoeft geen evidentie te zijn, maar is in sommige gevallen de enige optie. Er moet verder ingezet worden op goed mobiliteitsmanagement via doorgedreven bedrijfsvervoersplannen.

Daarnaast zetten we ook in op het verduurzamen van de goederenstromen door in te zetten op een stedelijk stadsdistributie centrum. (zie 6.4.4.2)

9.2.6 Inzetten op betere vracht- en leveringsroutes

De verkeersbijdrage tot de lokale geluidsniveaus en luchtkwaliteit wordt sterk beïnvloed door het zwaar verkeer (bussen en vrachtverkeer). Een deel van het vrachtverkeer op de binnenring is niet bestemd voor de binnenstad maar voor de haven of andere regio's. Het afwikkelen van het zwaar verkeer via de grote buitenring in plaats van de binnenstad is noodzakelijk zodat er

minder bevolking wordt blootgesteld aan de negatieve effecten van geluid en luchtverontreiniging. Zie hoofdstuk 6.4.4

9.2.7 Inzetten op een integrale geluidsaanpak van de gewestwegen

De Vlaamse overheid tracht op verschillende manieren om te gaan met geluid afkomstig van wegverkeer op gewestwegen. Op basis van oude geluidsbelastingskaarten werd een lijst van 27 prioritaire zones in Vlaanderen opgesteld. Deze lijst is opgesteld rekening houdende met het geluidsniveau ter hoogte van elke woning en het aantal woningen binnen de woonzone. Voor 2 van de 4 Gentse zones zal er tegen 2016 een geluidsscherm aangelegd worden. Voor de andere prioritaire Gentse zone werd een nieuwe wegverharding aangelegd.

Daarnaast kan er op basis van klachten en geluidsmetingen die worden uitgevoerd door de Vlaamse overheid worden overgegaan tot de plaatsing van een geluidsscherm in kader van samenwerkingsovereenkomst 9 van het mobiliteitsdecreet. Het geluidsniveau bepaalt de verdeling van de kosten tussen de Stad en het Vlaams Gewest.

Ook in het kader van infrastructuurprojecten worden er geluidsschermen voorzien.

Daarnaast heeft de Stad Gent op basis van de nieuwe geluidsbelastingskaarten een hotspot kaart voor de gewestwegen opgemaakt. Daaruit blijkt dat de grootste geluidsbronnen niet noodzakelijk de grootste hinder veroorzaken. Veel vaker is het de bevolkingsdichtheid die bepaalt waar er zich meer of minder hinder zal voordoen, de hotspots liggen o.a. langs de voormalige P-route, maar ook rond E40 en heel specifiek op de E17 (viaduct Gentbrugge).

De Stad Gent is vragende partij voor een meer integrale aanpak van de geluidsoverlast op gewestwegen, met speciale aandacht voor de E17 ter hoogte van Gentbrugge.

9.2.8 Standpunt bepalen over de invoering van een Low Emission Zone

De Stad Gent beschouwt het doorgaand vrachtverkeer een belangrijke oorzaak van luchtvervuiling op de stadsring R40 (as Haven – Dampoort - Brusselsesteenweg) en op de lokale wegen binnen het R40 gebied (zeker street canyons). De invoering van een lage emissiezone kan een oplossing zijn om bijvoorbeeld de roetconcentraties afkomstig van verkeer versneld te reduceren in deze knelpuntgebieden. Een lage emissiezone werkt echter niet in op de verkeersstromen. De Stad heeft als ambitie om een definitief standpunt in te nemen over het al dan niet invoeren van een lage emissiezone.

10. BELEIDSONDERSTEUNING

10.1 IVA Mobiliteitsbedrijf Stad Gent

Van samensmelten van diensten…

Het Intern Verzelfstandigd Agentschap (IVA) Mobiliteitsbedrijf Stad Gent, bestaat uit een integratie van het gemeentelijk parkeerbedrijf Parking-Gent, de dienst mobiliteit van de Stad Gent en het Bureau Verkeerstechniek van de politie (BVT). Het is een jonge organisatie, ontstaan in 2011 en sinds mei 2014 volledig geïntegreerd, die nog iedere dag werkt aan de verdere integratie van de verschillende beleidsdomeinen en operationele werking.

Door de samensmelting van deze dr

ie verschillende diensten, kunnen het mobiliteitsbeleid, parkeerbeleid en de verkeerstechnische opvolging van beiden, beter op elkaar afgestemd worden. Door deze nauwe verbinding tussen parkeerbeleid en mobiliteitsbeleid, is het ook mogelijk de financiële middelen die gegenereerd worden uit parkeren te investeren in duurzame mobiliteit.

Het IVA Mobiliteitsbedrijf heeft bij de oprichting volgende opdracht meegekregen:

- Het onderzoeken, uitvoeren en evalueren van maatregelen in het kader van de optimalisering van het parkeer- en mobiliteitsbeleid van de stad Gent;
- het beheren en verder uitbouwen van de parkeer- en stallingsinfrastructuur van de stad Gent;
- het verder uitbouwen van het verkeers- en vervoersmanagement, dit in samenwerking met zowel stadsdiensten als met derden;
- het ondersteunen van projecten ter verbetering van de mobiliteit in Gent;
- het verzorgen van de communicatie en sensibilisatie met betrekking tot parkeren en mobiliteit.

5 basisopdrachten die het mogelijk maken om een goed geïntegreerd mobiliteitsbeleid te voeren. Vanuit het IVA wordt ook heel hard ingezet op de relaties met andere stadsdiensten. Zo worden diensten zoals stedenbouw, wegendienst, economie en milieu vaak betrokken bij projecten, zodat van bij de start alle belangen worden meegenomen en een gemeenschappelijk gedragen stadsvisie ontwikkeld en uitgewerkt wordt.

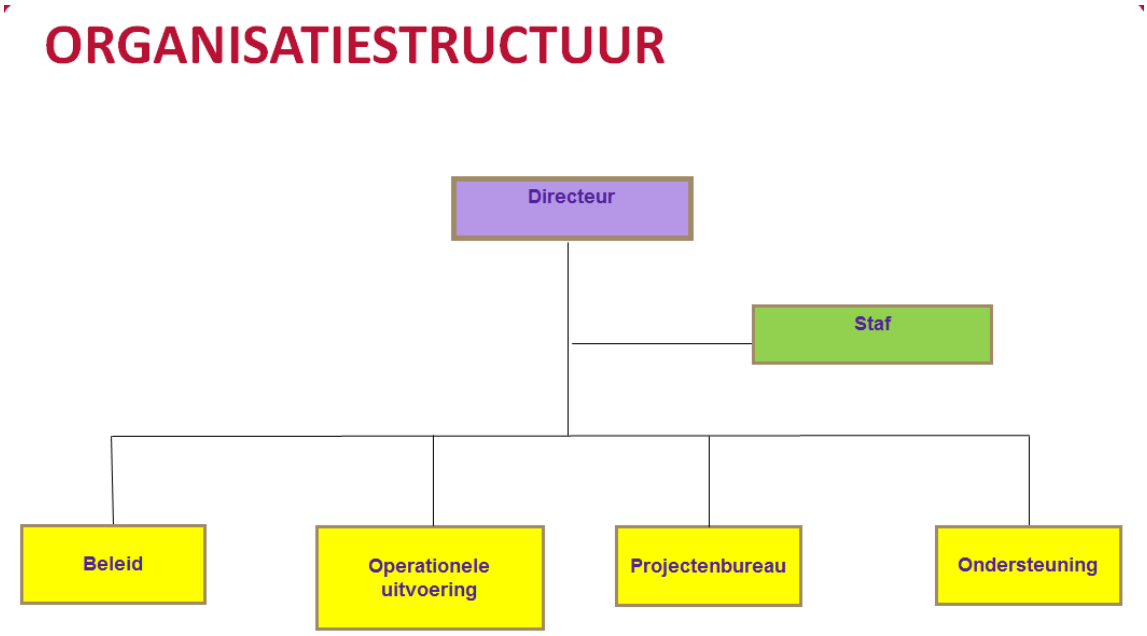
Ook de banden met de politie worden in het kader van handhaving veel sterker gemaakt dan in het verleden, waardoor het mobiliteitsbeleid meer kansen krijgt.

Naar een geïntegreerde mobiliteitswerking…

Opstarten van een nieuw bedrijf is in een knip gebeurd, drie diensten samen gooien en hopen dat ze dan wel zullen samenwerken is echter een ander verhaal. Om een goede samenwerking en integratie te verkrijgen, is er meer nodig dan drie diensten onder hetzelfde diensthoofd en in eenzelfde ruimte te plaatsen. Tussenschotten blijven intact als er niet in het vervagen geïnvesteerd wordt. Daarom werd een nieuwe organisatorische puzzel gelegd om die geïntegreerde werking mogelijk te maken.

Basisprincipe is dat we één bedrijf zijn met één zelfde doelstelling. We willen van Gent een **leefbare**, **bereikbare**, **veilige** en **kindvriendelijke** stad maken, rekening houdend met de noden van bewoners, bezoekers en werknemers. Hiertoe moeten we keuzes durven maken, die in dit mobiliteitsplan verwerkt zitten en die verder uitgewerkt zullen worden in de verschillende afdelingen en cellen in onderling overleg met elkaar.

De nieuwe organisatiestructuur (2014) bestaat uit 4 afdelingen met een sterke onderlinge uitwisseling.



Figuur 36: Organisatiestructuur

1. Beleid

Mobiliteit belangt iedereen aan, er staat grote druk op en is constant in verandering. Het gevaar teveel ad hoc te werken en te weinig tijd te investeren in **visieontwikkeling** loert dan ook steeds om de hoek. Een afdeling beleid is daarom geen overbodige luxe en geeft de ruimte om ook op visie in te zetten en steeds het grotere plaatje in het oog te houden. De afdeling heeft als doelstelling kaders uit te zetten, voor alle domeinen en in functie van alle medewerkers binnen het bedrijf, in samenwerking met de betrokken experten. De afdeling ontfermt zich zowel over strategische visievorming, zoals de ontwikkeling van het mobiliteitsplan, parkeerplan,… maar bevat ook een cel die instaat voor de vertaling van deze strategische visies naar operationele beleidsplannen. Net zoals de afdeling zowel instaat voor het grote overzicht van ruimtelijke projecten, zoals het opzetten van een mobiliteitsplan voor de zuidelijke schil, als voor de opvolging en advisering van de verschillende ruimtelijke projecten en het ondersteunen van vervoersplannen. De afdeling huist ook een fietscel die instaat voor de ontwikkeling en uitwerking van het fietsnetwerk, integraal fietsbeleid en een degelijke fietsenstallingenbeleid. De cel marketing vormt dan weer de spreekbuis van de dienst en zorgt ervoor dat Gent op de kaart staat, door in te zetten op branding, externe communicatie, evenementen en sensibilisatie en aandacht te schenken aan inspraak, participatie en cocreatie.

2. Operationele uitvoering

Deze afdeling vormt de geoliede machine van de dienst. Exploitatie van parkeerfaciliteiten, handhaving van fiets- en autoparkeren, verkeerssignalisatie en -geleiding vinden hier allen hun plek. Door deze verschillende operationele zaken bij elkaar te voegen, wordt een schaalvoordeel gecreëerd en is er meer kans op een goede coördinatie van uit te voeren werken. De nabijheid van een cel verkeerscentrum en een cel verkeerstechniek en de integratie in deze afdeling maken een nauwe samenwerking van verkeersgeleiding en verkeerssignalisatie mogelijk. Door de cel verkeerstechniek te integreren in een afdeling en niet als apart geheel te beschouwen wordt duidelijk voor de geïntegreerde aanpak gekozen. Bij adviezen van de verkeerstechnische cel, wordt niet enkel het verkeerstechnische deel bekeken, maar ook de volledige mobiliteit, rekening houdend met het STOP-principe. Waar vroeger fiets & auto als twee aparte onderdelen met hun eigen specificaties werden aanzien, wordt dit nu door éénzelfde team opgenomen en gaan beiden hand in hand.

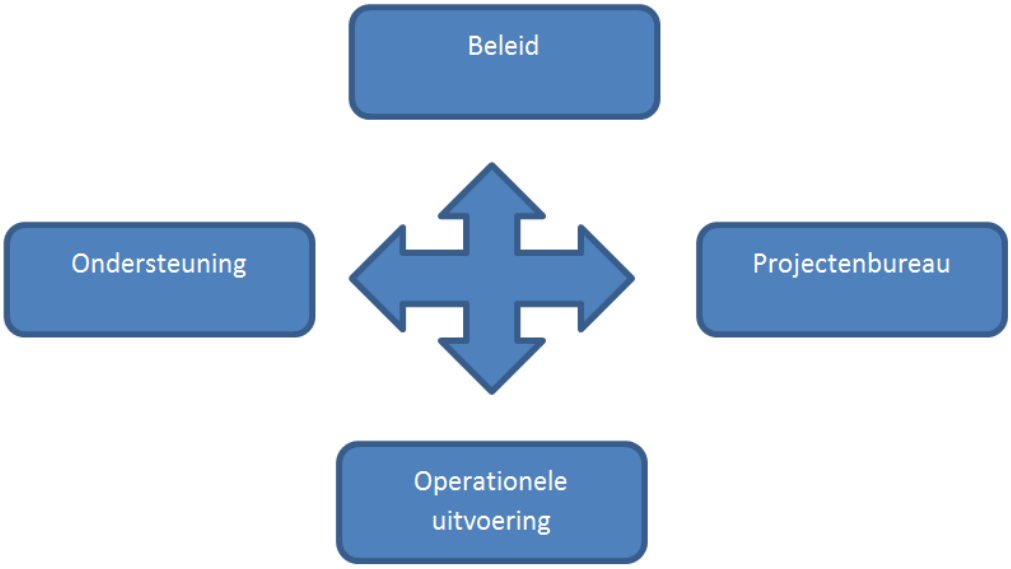
3. Projectenbureau

Projectwerking was nog niet ingeburgerd in de voormalige diensten, dus werd ook dit gelanceerd. Het projectenbureau vormt op vlak van projecten de arend van de dienst. Zij bewaakt het aantal projecten, de financiële gevolgen, staat in voor de monitoring en evaluatie en ondersteuning in de projectwerking. Daarnaast levert het projectenbureau ook een aantal projectleiders die grote overkoepelende projecten aanpakken, waarvan de expertise verspreid zit over meerdere afdelingen. Het ruimtelijke project The Loop heeft dan ook een projectleider binnen het projectenbureau die de verschillende expertisen tracht te lijmen en de spreekbuis vormt naar de ontwikkelaars. Het project optimalisatie straatparkeren (PROOST) omvat meerdere projecten in functie van een betere integrale werking voor het straatparkeren, van het afleveren van bewonerskaarten tot handhaving en verdere opvolging. Eén van de medewerkers ontfermt zich over innovatie en probeert steeds de markt goed te verkennen en goed op de hoogte te zijn van lopende projecten zodat we in de nieuwste technieken investeren en eventueel zelfs vooruitziend zijn bij onze investeringen.

4. Ondersteuning

Een vaak onderschatte afdeling die nochtans de basis vormt voor de volledige werking van de dienst en haar tentakels heeft in de verschillende andere afdelingen. De afdeling ondersteuning staat zowel in voor de administratieve ondersteuning van de medewerkers van het Mobiliteitsbedrijf als voor de eerste contacten met de burger. Klantvriendelijkheid staat dan ook steeds voorop. ICT is één van de onderdelen van deze afdeling en gaat ook opnieuw zowel over het aanleveren van degelijk computermateriaal en software voor de medewerkers als een goed werkend e-loket en verkeergeleidingssysteem voor de burger. Onze interne juristen staan ons steeds bij in keuzes die we maken in dossiers, zorgen voor de kwaliteit van onze besluitvoering en geven advies in conflictsituaties met burgers. De afdeling ondersteuning houdt de vinger aan de pols om na te gaan waar onduidelijkheden zitten in visies, werking,… zowel voor de eigen medewerkers, als voor de burger, waardoor ze ook inhoudelijk meewerken aan mobiliteit in de stad en de uitwerking van het mobiliteitsplan.

De 4 afdelingen zijn onderling sterk met elkaar verbonden, dossiers lopen door de afdelingen heen en kunnen vanuit iedere afdeling geïnitieerd worden.



Figuur 5: Organisatiestructuur 2

10.2 Monitoring en evaluatie

Aan de hand van monitoring en evaluatie wordt de voortgang van het mobiliteitsplan getoetst aan de doelstellingen. Door steeds een evaluatie te maken van ingevoerde maatregelen, kunnen de effecten in kaart gebracht worden en kan nagegaan worden of de maatregel al dan niet een oplossing bood voor het gestelde probleem. Om een goede monitoring te kunnen uitvoeren en een sterke evaluatie te maken, dient vooraf een goede definiëring te gebeuren van een duidelijke set aan indicatoren. Jaarlijks worden gegevens verzameld en wordt op basis daarvan geïnventariseerd en gerapporteerd.

Indicatoren als sluitstuk van de strategie

We willen via indicatoren te weten komen in welke mate we onze doelstellingen en activiteiten realiseren. De gewenste indicatoren zijn daarom niet gericht op het meten van de inzet van middelen (die input wordt reeds weergegeven in de budgetten en personeelsplanning), maar wel op de output of het bereikte resultaat, m.a.w. waar heeft de inzet van middelen toe geleid, en komt dit overeen met onze verwachtingen.

Bij het definiëren van indicatoren worden zoveel mogelijk bestaande bronnen gebruikt bij monitoring. De bronnen zijn:

- Lokale statistieken: Op deze website, in beheer van de Vlaamse Regering, is er data raadpleegbaar als ongevallencijfers, personenvoertuigenbezit,….
- Federaal diagnostiek: Bedrijven met meer dan 100 werknemers dienen wettelijk om de drie jaar een enquête in te vullen waarin o.a. het werkregime, aantal en woonplaats van de werknemers en de vervoerswijze dient aangegeven te worden.
- Stadsmonitor/Leefbaarheidsmonitor: De stadsmonitor voor leefbare en duurzame Vlaamse steden, is een instrumenten dat bestaat uit indicatoren die weergeven of de stad evolueert in een leefbare en duurzame richting. In deze stadsmonitor worden ook enkele indicatoren bepaald, die betrekking hebben op de evaluatie van het mobiliteitsbeleid. Deze relevante indicatoren voor mobiliteit kunnen hieruit gefilterd worden.
- De Lijn: tellingen, gegevens uit de hastus-DB en/of het kwaliteitsmonitor die beschikbaar bij De Lijn.
- Big data als vb. reistijden (TomTom)
- Eigen werking binnen mobiliteitsbedrijf: aantal (fiets)parkeerplaatsen,… aantal kilometer fietsinfrastructuur dat is aangepast/uitgebreid,… bij voorkeur geïntegreerd in GIS omgeving opdat ruimtelijke analyses mogelijk zijn.
- Eigen onderzoeken: Mobiliteitsonderzoek (OVG Gent), verkeerstellingen (manueel, automatisch vb. fietstelpalen,…)

Naast kwantitatieve worden ook kwalitatieve indicatoren gedefinieerd. Bij deze kwalitatieve indicatoren doen we een SWOT-analyse. Op basis daarvan evalueren we de manier waarop de maatregelen worden opgevolgd/uitgevoerd (vb. integratie STOP-principe in beleidsdossiers)

De SWOT-analyse wordt als volgt opgebouwd: positieve en negatieve aspecten van de te evalueren processen worden opgelijst en ingedeeld volgens de SWOT-principe (Strenght, Weakness, Opportunity, Threat). Bij Strenght horen de sterktepunten van de werking thuis. Onder Weakness vallen de zwaktepunten. Opportunities zijn (externe) kansen die zich voordoen. Threats omvatten dan weer de externe bedreigingen met negatieve gevolgen voor het project.

Het overzicht van de indicatoren en bijhorende definities vindt u hieronder terug. Deze lijst is niet limitatief maar kan op gezette tijden uitgebreid worden en afhankelijk van veranderende beleidsprioriteiten aangepast worden. De streefwaarden vastgelegd in kader van BBC zijn in het tabel opgenomen. Voor de extra indicatoren zijn nieuwe streefwaarden toegevoegd. De metingen van het jaar 2013 zijn, indien beschikbaar, ook in dit rapport opgenomen.

thema	Indicator	Definitie	BBC-Streefwaarden	Nulmeting (2013)
fiets	Aandeel Gentenaren die vinden dat Gent een fietsstad is.	Aandeel (%) van de inwoners die zeggen dat Gent een fietsstad is. De respondenten konden antwoorden met 'helemaal akkoord, 'akkoord', 'neutraal/geen mening', 'niet akkoord' en 'helemaal niet akkoord'. Wie antwoordde met 'helemaal akkoord en 'akkoord', werd in de teller opgenomen. Een aantal respondenten koos voor de antwoordcategorie 'neutraal/geen mening'. Deze respondenten werden niet in aanmerking genomen bij de berekening van de indicator.	65% van de Gentenaren vindt Gent een fietsstad.	54,00
fiets	Aantal km fietsinfrastructuur	Aantal km fietspaden, fietswegen, fietsstraten en fietssuggestiestroken	gn BBC indicator	420,40
fiets	Aantal km fietsinfrastructuur die is uitgebreid of verbeterd.	Aantal km fietsinfrastructuur die is uitgebreid of verbeterd.	Tegen 2019 zal 80 km fietsinfrastructuur uitgebreid of verbeterd worden.	24,41
fiets	bezettingsgraad "onstreet" fietsenstallingen	De bezettingsgraad van fietsenstallingen op een gewone werkdag (tussen 10u en 17u). De bezettingsgraad is de verhouding van het aantal geparkeerde fietsen tot het aantal beschikbare fietsparkeerplaatsen.	Op een gewone weekdag bedraagt de bezettingsgraad tussen de 65% en 85%	nt beschikbaar
fiets	Bezettingsgraad fietsparkings	Bezettingsgraad fietsparkings in beheer van de Stad Gent (Emile Braunplein, Sint-Michielshelling). De bezettingsgraad is de verhouding van gemiddeld aantal fietsen geteld op een gewone weekdag ten opzichte van het aantal beschikbare fietsparkeerplaatsen in de fietsparkings.	Op een gewone weekdag bedraagt de bezettingsgraad tussen de 65% en 85%.	32,00
fiets	Capaciteit fietsparkeerplaatsen in fietsenstallingen.	Aantal fietsparkeerplaatsen in Gent.	Tegen 2019 neemt het aantal fietsparkeerplaatsen in fietsenstallingen met 30% toe.	nt beschikbaar
fiets	Capaciteit fietsparkings	Aantal fietsparkeerplaatsen in de Gentse fietsparkings	gn BBC indicator	8632,00
fiets	Tevredenheid fietsparkeerplaats.	Aandeel (%) van de inwoners dat tevreden is met het aanbod fietsparkeerplaatsen. De respondenten konden antwoorden met 'helemaal akkoord, 'akkoord', 'neutraal', 'niet akkoord', 'helemaal niet akkoord' en 'niet van toepassing'. Wie antwoordde met 'helemaal akkoord en 'akkoord', werd in de teller opgenomen. Een aantal respondenten koos voor de antwoordcategorie 'neutraal'. Deze respondenten werden niet in aanmerking genomen bij de berekening van de indicator.	Het aandeel van tevreden Inwoners van de stad Gent zal niet lager zijn dan 50%.	41,00
milieu	Buurtproblemen verkeershinder	Gemiddeld aandeel (%) inwoners die last hebben van verkeershinder. Dit is het gemiddelde van de volgende aandelen: (1) Aandeel (%) inwoners dat afgelopen maand last heeft ondervonden van agressief verkeergedrag in de buurt (2) Aandeel (%) inwoners dat afgelopen maand last heeft ondervonden van onaangepaste snelheid van het verkeer in de buurt. Respondenten konden antwoorden met 'Nooit', 'Zelden', 'Af en toe', 'Vaak' of 'Altijd'. Wie met 'Altijd' of 'Vaak' antwoordde, werd in de teller opgenomen.	Aandeel buurtproblemen verkeershinder blijft onder 33,3%.	34,80
milieu	Geluidshinder	Aandeel (%) van de inwoners die geluidshinder ervaren in zijn buurt. De respondenten konden antwoorden met 'helemaal akkoord, 'akkoord', 'neutraal', 'niet akkoord', 'helemaal niet akkoord' en 'niet van toepassing'. Wie antwoordde met 'niet akkoord en 'helemaal niet akkoord', werd in de teller opgenomen. Een aantal respondenten koos voor de antwoordcategorie 'neutraal'. Deze respondenten werden niet in aanmerking genomen bij de berekening van de indicator.	gn BBC indicator	46,00
mobiliteitsmar	Aantal adviezen aan derden.	Evaluatie mobiliteitsadviezen die meegegeven zijn aan scholen, bedrijven en/of evenementen	nvt (kwalitatieve indicator)	nt beschikbaar

mobiliteitsmar	Aantal bezoekers mobiliteitgent.be	Aantal bezoekers op de website mobiliteitgent.be. Het aantal bezoekers van de website duidt aan hoeveel mensen we informeren over de mobiliteit in Gent. Cijfers worden via Google Analytics permanent bijgehouden.	Het aantal bezoekers groeit jaarlijkse met 5%.	91858,00
mobiliteitsmar	Adviezen verkeers-, ruimtelijke en bouwprojecten.	Jaarlijkse evaluatie van de geleverde prestaties	nvt (kwalitatieve indicator)	nt beschikbaar
mobiliteitsmar	Communicatie + gebruikte kanalen	Aantal communicatieacties uitgevoerd	gn BBC indicator	18,00
mobiliteitsmar	De mobiliteitscampagnes stimuleren de Gentenaren om zich (meer) duurzaam te verplaatsen.	Aandeel (%) van de inwoners die zeggen dat ze door de mobiliteitscampagnes gestimuleerd worden om over te stappen naar duurzame vervoerswijzen. De respondenten konden antwoorden met 'helemaal akkoord, 'akkoord', 'neutraal/geen mening', 'niet akkoord' en 'helemaal niet akkoord'. Wie antwoordde met 'helemaal akkoord en 'akkoord', werd in de teller opgenomen. Een aantal respondenten koos voor de antwoordcategorie 'neutraal/geen mening'. Deze respondenten werden niet in aanmerking genomen bij de berekening van de indicator.	50% van de Gentenaren zeggen dat ze door de mobiliteitscampagnes gestimuleerd worden zich (meer) duurzaam te verplaatsen	30,00
modal split	De bereikbaarheid van het centrum van de stad.	Aandeel (%) inwoners dat het centrum van de stad gemakkelijk kan bereiken. De respondenten konden antwoorden met 'helemaal oneens, 'eerder oneens', 'niet eens, niet oneens', 'eerder eens' en 'helemaal eens'. Wie antwoordde met 'eerder eens' en 'helemaal eens', werd in de teller opgenomen. Een klein aantal respondenten koos voor de antwoordcategorie 'weet niet'. Deze respondenten werden niet in aanmerking genomen bij de berekening van de indicator.	De tevredenheid over de bereikbaarheid van het centrum van de stad is 94%.	92,90
modal split	Modal split bij de inwoners van de stad Gent.	Aandeel (%) van de verplaatsingen van inwoners van de stad Gent die zich te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer (tram/bus en trein) verplaatsen. De indicator geeft de verhouding weer van het aantal verplaatsingen die met de wagen, met het openbaar vervoer (tram/bus, trein), met de fiets of te voet afgelegd zijn tov totaal aantal verplaatsingen.	Tegen 2019 verhoogt de modal split ten voordele van duurzame vervoerswijzen.	44,70
modal split	Modal split bij de studenten	Aandeel (%) van de verplaatsingen van de hogeschool en universiteitstudenten die zich te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer (tram/bus en trein) verplaatsen. De indicator geeft de verhouding weer van het aantal respondenten die met de wagen, met het openbaar vervoer (tram/bus, trein), met de fiets of te voet afgelegd zijn tov totaal aantal respondenten.	gn BBC indicator	91,40
modal split	Modal split bij de werknemers van bedrijven met meer dan 100 werknemers.	Aandeel (%) van de verplaatsingen van de werknemers bij bedrijven met meer dan 100 werknemers die zich te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer (tram/bus en trein) verplaatsen. De programmawet van 8 april 2003 (art. 161 tot 170), verplicht deelname aan de driejaarlijkse diagnostiek woon-werkverkeer voor alle bedrijven en openbare instellingen die gemiddeld meer dan 100 werknemers tewerkstellen. Dit houdt in dat deze bedrijven en openbare instellingen een enquête dienen in te vullen voor elk van hun vestigingseenheden met minstens 30 werknemers, de werkgevers vullen in hoeveel werknemers volgens welke vervoersmiddel (meestal) naar het werk komen. De indicator geeft de verhouding weer van het aantal werknemers die met de wagen, het openbaar vervoer (tram/bus, trein), met de fiets of te voet afgelegd zijn tov totaal aantal werknemers.	Tegen 2019 zal het aandeel duurzame verplaatsingen 35% zijn.	32,80
modal split	Modal split stationsbezoekers	Aandeel (%) van de stationsbezoekers die zich te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer (tram/bus en trein) of met de wagen verplaatsen.	gn BBC indicator	89,00
modal split	Vervoersmiddelenbezit fiets	Gemiddeld aantal voertuigen als fietsen, wagens per gezin in Gent. In de survey van het mobiliteitsonderzoek werd gevraagd hoeveel voertuigen als fietsen, wagens, bedrijfwagens,... er in het gezin aanwezig zijn. Het gemiddelde aantal fietsen, wagens,... per gezin is het aandeel van het totaal aantal fietsen, wagens,... tov aantal respondenten.	gn BBC indicator	2,60

modal split	Vervoersmiddelenbezit	% van aantal gezinnen die geen voertuig als fiets, wagen,... in bezit hebben	Tegen 2019 blijft het autobezit status quo	1,20
openbaar vervoer	Aandeel van de inwoners dat tevreden is met het openbaar vervoer in Gent	Aandeel (%) van de inwoners dat tevreden is met het openbaar vervoer in Gent. In de survey van het mobiliteitsonderzoek werd volgende stellingen voorgelegd aan een representatief staal van inwoners uit Gent: (1) 'In mijn buurt rijden er voldoende aantal bussen/trams' (2) 'De bus-/tramhaltes in mijn buurt zijn goed uitgerust (schuilhokje, vuilbak,...)' (3) 'De bus-/tramhaltes in mijn buurt zijn voldoende toegankelijk voor iedereen (voor rolstoel, kinderagens,...)' Het gemiddelde van de bovenvermelde stellingen geven de tevredenheid van het openbaar vervoer weer. De respondenten konden antwoorden met 'helemaal akkoord, 'akkoord', 'neutraal', 'niet akkoord', 'helemaal niet akkoord' en 'niet van toepassing'. Wie antwoordde met 'helemaal akkoord en 'akkoord', werd in de teller opgenomen. Een aantal respondenten koos voor de antwoordcategorie 'neutraal'. Deze respondenten werden niet in aanmerking genomen bij de berekening van de indicator.	Aandeel tevreden inwoners van de stad Gent zal niet lager zijn dan 90%.	71,33
openbaar verv	Aantal klachten over de taxisector	Het mobiliteitsbedrijf werkt rond imago van de taxisector. Deze klachten worden geëvalueerd en indien nodig worden er acties ondernomen om het imago te verbeteren door vb. controle bij taxi(chauffeurs), sensibiliseringscampagnes,... Door het betere imago van de taxisector, zou het aantal klachten moeten dalen.	Tegen 2019 daalt het aantal klachten over de taxisector met 20%.	56,00
openbaar verv	De commerciële snelheid van bussen en trams.	De commerciele snelheid (km/u) van bussen en trams op de lijnen 1,2, 3 en 7...	De commerciële snelheid van bussen en trams bedraagt in 2018 20 km/u.	16,46
te voet	Aantal niet-reglementaire voertuigen in het voetgangersgebied.	Aantal voertuigen die zonder vergunning ter hoogte van het Sint-Michielsplein en de Jan Breydelstraat het voetgangersgebied inrijden over een periode van 1 jaar. Voertuigen die geen vergunning hebben, maar vrijgesteld zijn, zijn niet in de statistieken opgenomen. Het betreft hier de voertuigen van De Lijn, taxi's, politievoertuigen, en de voertuigen van de brandweer en Ivago.	Tegen 2019 daalt het aantal niet-reglementaire voertuigen in het voetgangersgebied met 80%.	38473,00
te voet	Aantal reglementaire voertuigen in voetgangersgebied.	Aantal voertuigen die met vergunning ter hoogte van het Sint-Michielsplein het voetgangersgebied inrijden over een periode van 1 jaar. Voertuigen die een vergunning hebben, maar het voetgangersgebied inrijden waar het niet mag (vb. Jan Breydelstraat) zijn niet reglementair en wordt dus niet meegenomen in de statistieken. Voertuigen die geen vergunning hebben, maar vrijgesteld zijn, zijn niet in de statistieken opgenomen. Het betreft hier de voertuigen van De Lijn, taxi's, politievoertuigen, en de voertuigen van de brandweer en Ivago.	Tegen 2019 daalt het aantal reglementaire voertuigen in het voetgangersgebied met 50%.	13139,00
te voet	Ik vind het aangenaam wandelen in mijn buurt	Aandeel (%) van de inwoners dat het aangenaam vindt om in zijn buurt te wandelen De respondenten konden antwoorden met 'helemaal akkoord, 'akkoord', 'neutraal', 'niet akkoord', 'helemaal niet akkoord' en 'niet van toepassing'. Wie antwoordde met 'helemaal akkoord en 'akkoord', werd in de teller opgenomen. Een aantal respondenten koos voor de antwoordcategorie 'neutraal'. Deze respondenten werden niet in aanmerking genomen bij de berekening van de indicator.	gn BBC indicator	65,00
te voet	In mijn buurt is er weinig hinder op het voetpad	Aandeel (%) van de inwoners dat weinig hinder ondervindt in zijn buurt. De respondenten konden antwoorden met 'helemaal akkoord, 'akkoord', 'neutraal', 'niet akkoord', 'helemaal niet akkoord' en 'niet van toepassing'. Wie antwoordde met 'helemaal akkoord en 'akkoord', werd in de teller opgenomen. Een aantal respondenten koos voor de antwoordcategorie 'neutraal'. Deze respondenten werden niet in aanmerking genomen bij de berekening van de indicator.	gn BBC indicator	49,00

te voet	Voetpaden in mijn buurt zijn goed onderhouden	Aandeel (%) van de inwoners dat vindt dat de voetpaden goed zijn onderhouden in zijn buurt. De respondenten konden antwoorden met 'helemaal akkoord, 'akkoord', 'neutraal', 'niet akkoord', 'helemaal niet akkoord' en 'niet van toepassing'. Wie antwoordde met 'helemaal akkoord en 'akkoord', werd in de teller opgenomen. Een aantal respondenten koos voor de antwoordcategorie 'neutraal'. Deze respondenten werden niet in aanmerking genomen bij de berekening van de indicator.	gn BBC indicator	36,00
verkeersveiligheid	Aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers per 1.000 inwoners;	Aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers per 1.000 inwoners. Dode verkeersslachtoffers zijn zowel de personen die onmiddellijk overleden zijn als de personen die dodelijk gewond waren en binnen de 30 dagen na het ongeval gestorven zijn. Zwaargewonden zijn de personen die bij een verkeersongeval niet-dodelijk gewond werden, maar die tenminste 24 uur moesten opgenomen worden in het ziekenhuis.	BBC streefwaarde niet gekend (politie verantw.)	0,88
verkeersveiligh	aantal letselongevallen en slachtoffers	Aantal ongevallen, naar type weg (autosnelweg, gewest- en provincieweg, gemeenteweg) en aantal slachtoffers naar ernst van de verwondingen (licht gewond, zwaar gewond, doden 30 dagen) - doden: som van de doden (zij die ter plaatse overleden) en de dodelijk gewonden (zij die overleden binnen de 30 dagen na de datum van het ongeval) - zwaargewonden: De personen die bij een verkeersongeval gewond werden (maar niet dodelijk) en wier toestand een opname in het ziekenhuis van tenminste 24 uur noodzaakte. - lichtgewonden: elke persoon die gewond is naar aanleiding van een verkeersongeval en op wie de bepaling van dodelijk of zwaar gewond niet van toepassing is. - type weg: in het verkeersongevallenformulier is het mogelijk om eerste en tweede weg aan te geven, dit in het geval dat een ongeval op een kruispunt is gebeurd. Voor de cijfers over ongevallen op autosnelwegen gaat het om ongevallen waarbij voor eerste weg 'autosnelweg' is gekozen.	BBC streefwaarde niet gekend (politie verantw.)	lichtgewond: 2001 zwaargewond: 210 doden: 9
verkeersveiligh	Agressief verkeersgedrag	Aandeel (%) inwoners dat afgelopen maand last heeft ondervonden van agressief verkeergedrag in de buurt Respondenten konden antwoorden met 'Nooit', 'Zelden', 'Af en toe', 'Vaak' of 'Altijd'. Wie met 'Altijd' of 'Vaak' antwoordde, werd in de teller opgenomen.	BBC streefwaarde niet gekend (politie verantw.)	24,30
verkeersveiligh	Fietsers betrokken in ongevallen	Het aantal ongevallen waar fietsers bij betrokken waren	gn BBC indicator	543,00
verkeersveiligh	Onaangepaste snelheid	Aandeel (%) inwoners dat afgelopen maand last heeft ondervonden van agressief verkeergedrag in de buurt Respondenten konden antwoorden met 'Nooit', 'Zelden', 'Af en toe', 'Vaak' of 'Altijd'. Wie met 'Altijd' of 'Vaak' antwoordde, werd in de teller opgenomen.	gn BBC indicator	45,30
verkeersveiligh	Tevredenheid over de verkeersveiligheid van de schoolomgevingen.	Aandeel (%) van de inwoners dat tevreden is met de verkeersveiligheid van de schoolomgevingen in zijn/haar buurt. De respondenten konden antwoorden met 'helemaal oneens, 'eerder oneens', 'niet eens, niet oneens', 'eerder eens' en 'helemaal eens'. Wie antwoordde met 'eerder eens' en 'helemaal eens', werd in de teller opgenomen. Een klein aantal respondenten koos voor de antwoordcategorie 'weet niet'. Deze respondenten werden niet in aanmerking genomen bij de berekening van de indicator.	Minstens 62% van de inwoners van Gent is tevreden over de verkeersveiligheid van de schoolomgevingen	56,40
verkeersveiligh	Verbeteren van verkeersveiligheid door geïntegreerde en integrale aanpak	jaarlijkse evaluatie van de geleverde prestaties	nvt (kwalitatieve indicator)	nt beschikbaar
wagen	Aandeel autoverplaatsingen binnen de afstand van 5km.	Aandeel (%) van de autoverplaatsingen ten opzicht van alle verplaatsingen van de Gentaren binnen de afstand van 5km. De indicator geeft de verhouding weer van het aantal verplaatsingen met de wagen (als chauffeur of passagier) binnen de afstand van 5 km tov totaal aantal verplaatsingen binnen de afstand van 5 km.	Het aandeel autoverplaatsingen tov alle verplaatsingen binnen de afstand 5km bedraagt tegen 2019 30%.	39,50
wagen	Aantal aanvragen van bewonerskaarten die via het e-loket ten opzicht van het aantal aanvragen die via de balie ingediend worden	De bereikbaarheid van het mobiliteitsbedrijf werd verhoogd door invoering van het e-loket. De verhouding van het totaal aantal aanvragen die via het e-loket ingediend worden tot het totaal aantal aanvragen die via de balie binnenkomen, brengt de bereikbaarheid van het mobiliteitsbedrijf in kaart. De aanvragen worden in de e-loket en aan de balie van het mobiliteitsbedrijf geregistreerd.	Verdubbelen van de bereikbaarheid voor aanvraag bewonerskaarten door invoering van een ruimer e-loket.	0,89

wagen	Aantal afgehandelde aanvragen via het e-loket	Door de aanvragen via e-loket af te handelen verkort het proces tot verkrijgen van bewonerskaarten, vergunning voetgangersgebied e.d. Bovendien is het mobiliteitsbedrijf vlotter toegankelijk voor het brede publiek.	Het aantal afgehandelde aanvragen via het e-loket verhoogt met 20%.	9621,00
wagen	Aantal parkeerplaatsen op P+R/P+B parkings	Aantal autoparkeerplaatsen op P+R/P+B parkings.	Tegen 2019 zal het aantal parkeerplaatsen op P+R/P+B verdubbelen.	662,00
wagen	Bezettingsgraad centrumparkings in beheer van het mobiliteitsbedrijf	Bezettingsgraad parkings in beheer van het mobiliteitsbedrijf (Vrijdagsmarkt - Reep - Sint-Michiels - Ramen - Savaanstraat- Sint Pietersplein). De bezettingsgraad is de verhouding van gemiddeld aantal wagens geteld op een gewone weekdag (tss 8u en 18u) ten opzichte van het aantal beschikbare autoparkeerplaatsen in de parkings.	Op een gewone weekdag (tss 10u en 17u) bedraagt de bezettingsgraad tussen de 75% en 90%.	64,00
wagen	Bezettingsgraad P+R	De bezettingsgraad van P+R op een gewone werkdag (tussen 10u en 17u). De bezettingsgraad is de verhouding van het aantal geparkeerde wagens tot het aantal beschikbare autoparkeerplaatsen op de P+R. De inventarisatie van het aantal wagens en beschikbare parkeerplaatsen worden door de verkeersonderzoekers van het mobiliteitsbedrijf uitgevoerd. OPM: geparkeerd met doelstelling om effectief als P+R te gebruiken.. hoe dit meten?	Op een gewone weekdag bedraagt de bezettingsgraad tussen de 45% en 85%.	
wagen	Bezettingsgraad straatparkeren	De bezettingsgraad bij straatparkeren binnen R40/N430 op een gewone werkdag (tussen 10u en 17u). De bezettingsgraad is de verhouding van het aantal geparkeerde wagens tot het aantal beschikbare autoparkeerplaatsen binnen R40/N430. De inventarisatie van het aantal wagens en beschikbare parkeerplaatsen worden door de verkeersonderzoekers van het mobiliteitsbedrijf uitgevoerd.	Op een gewone weekdag (tss 10u en 17u) bedraagt de bezettingsgraad binnen R40/N430 maximum 85%.	79,00
wagen	Buurtparkings	jaarlijkse evaluatie van de geleverde prestaties	nvt (kwalitatieve indicator)	nt beschikbaar
wagen	Congestie index	De congestie index (%) is de verhouding van de reistijden tijdens de piekuren (8u-9u en 17-18u) ten opzicht van de reistijden gemeten tijdens de daluren (nog te bepalen wat daluren zijn, nu 's nachts). Reistijden zijn binnen het grondgebied Gent gedurende 1 jaar gemeten op lokale wegen (met hogere intensiteit?) en op het hogere wegennet (inclusief autosnelwegen?). De gegevens als reistijdens is gebaseerd op GPS metingen van TomTom gebruikers.	De congestie index op de wegen zal tegen 2019 met 10% afnemen	nt beschikbaar
wagen	Gemiddelde parkeerduur per parkeerticket straatparkeren	Het gemiddelde parkeerduur per parkeerticket straatparkeren is een methode om de parkeerrotatie in kaart te brengen. Het gemiddelde parkeerduur wordt enkel gemeten binnen R40/N430.	Gemiddelde parkeerduur per parkeerticket straatparkeren binnen de R40/N430 daalt met 30%.	nt beschikbaar
wagen	ontwikkelen van innovatieve parkeerconcepten	jaarlijkse evaluatie van de geleverde prestaties	nvt (kwalitatieve indicator)	nt beschikbaar
wagen	Personenwagenpark	Grootte van het personenwagenpark per jaar. Per gemeente wordt ook het aantal personenwagens per 1.000 inwoners en het aantal personenwagens per privaat huishouden berekend.	gn BBC indicator	419,00
wagen	Tevredenheid autoparkeerplaats.	Aandeel (%) van de inwoners dat tevreden is met het aanbod autoparkeerplaatsen. De respondenten konden antwoorden met 'helemaal akkoord, 'akkoord', 'neutraal', 'niet akkoord', 'helemaal niet akkoord' en 'niet van toepassing'. Wie antwoordde met 'helemaal akkoord en 'akkoord', werd in de teller opgenomen. Een aantal respondenten koos voor de antwoordcategorie 'neutraal'. Deze respondenten werden niet in aanmerking genomen bij de berekening van de indicator.	Het aandeel tevreden inwoners van de stad Gent zal niet lager zijn dan 50%.	45,00

10.3 Behalen van doelstellingen

10.3.1 We garanderen de selectieve bereikbaarheid in functie van een kwalitatief stedelijk activiteitenpatroon:

Het mag duidelijk zijn dat de voorziene ingrepen van het circulatieplan binnenstad volledig in de lijn liggen van deze doelstelling. Net zoals bij de invoering van het voetgangersgebied in 1997 zal deze stap zorgen voor een ver uiteindend effect. In de eerste plaats in het volledige centrumgebied dat verkeersluwer wordt, maar vervolgens ook na verloop van tijd bijdragen aan een duurzame mobiliteitscultuur algemeen. Dit plan maakt alvast ook de opening om de circulatieprincipes te gaan toepassen in andere deelgebieden.

10.3.2 We bouwen aan een verkeersveilige stad voor iedereen:

Verkeersveiligheid is van oudsher absolute prioriteit bij elke vorm van mobiliteitsbeleid. Dit plan verruimt de aanpak door niet enkel punctueel verkeersonveilige situaties te gaan aanpakken, maar deze aanpak vooral te gaan kaderen binnen algemene visie. Concreet wordt een uitgestrekte zone 30 de norm in woongebieden, argumenten zoals leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluidshinder gaan hier hand in hand met het verkeersveiligheidsthema.

10.3.3 In 2050 is Gent klimaatneutraal

Deze stadsbrede ambitie werd in dit mobiliteitsplan integraal opgenomen binnen het stedelijke mobiliteitsbeleid. Dit vanuit het besef dat het gemeentelijke niveau het best geplaatst is om via mobiliteit zijn verantwoordelijk op te nemen inzake klimaatneutraliteit. Het vooropgestelde streefbeeld voor de gewenste modalsplit leidt op zich niet tot een daling van de CO^2 uitstoot, maar zet wel het pad uit waartegenover het resultaat kan worden afgemeten.

10.3.4 Gent speelt duurzame mobiliteit uit als troef voor economische ontwikkeling (Unique Selling Position)

Het succes van het voetgangersgebied uit 1997 kent op vandaag een ruim draagvlak bij bevolking, bezoekers, middenstand en andere stakeholders. Dit sterkt de stad om verder op dit elan in te zetten en duurzame mobiliteitsmaatregelen niet noodzakelijk als een bedreiging te zien voor economische ontwikkelingskansen, wel integendeel.

Het invoeren van een verruimd voetgangersgebied en ontwikkelen van strategieën voor de multimodale bereikbaarheid van randstedelijke ontwikkelingspolen zullen ertoe zorgen dat ook deze doelstelling een feit wordt.

10.3.5 Gent is een kindvriendelijke stad en zet hierdoor actief in op het tegengaan van mobiliteitsarmoede

Ook hiermee wordt verder gewerkt op de reeds ingeslagen richting. Door mobiliteitsarmoede te gaan koppelen aan kindvriendelijkheid, maken we deze aspecten integraal onderdeel van ons

mobiliteitsbeleid. De voorziene maatregelen rond integrale toegankelijkheid en het inzetten op het verhogen van de verkeers- maar ook leefbaarheid in het algemeen vormen een wezenlijk onderdeel van dit plan.

10.3.6 Binnen een co-creatieve aanpak werken we samen met burgers en stakeholders aan een duurzaam (uit-)gedragen mobiliteitsbeleid

Door middel van de schoolstraten, leefstraten en vernieuwende participatieprocessen wordt actief de dialoog aangegaan met de burgers en stakeholders. Door co-creatie ook binnen de stedelijke missie te gaan opnemen in de BBC oefening en het bestuursakkoord laat Gent duidelijk merken dat het wat betreft co-creatie menens is. Garantie op succes biedt dit vooralsnog niet, maar door het aspect co-creatie binnen het mobiliteitsbeleid als duidelijke insteek te introduceren, wordt alvast de hand gereikt aan iedereen die een rol wenst op te nemen om de stad te ondersteunen bovengenoemde doelstellingen te behalen.

11. ACTIEPLAN

Nr.	Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Raming	Prioriteit
A: Ruimtelijk beleid afstemmen op mobiliteitsbeleid								
A.1	Stad Gent		samenhang bewaken tussen in opmaak zijnde structuurvisie Gent 2030 en nieuwe mobiliteitsvisie	Stad	afstemmen ruimtelijk ordeningsbeleid en mobiliteit	lopende	nvt	Hoog
A.2	Stad Gent		screenen en opvolgen lopende ruimtelijke projecten ifv nieuwe mobiliteitsvisie	Stad	afstemmen ruimtelijk ordeningsbeleid en mobiliteit	lopende	nvt	Hoog
Nr.	**Initiatiefnemer**	**Partners**	**Actie**	**Locatie**	**Doelstelling**	**Timing**	**Raming**	**Prioriteit**
B: Wegencategorisering								
B.1	Stad Gent	MOW	verfijnen categorisering lokale wegen vanaf type IIc en lager binnen een gebiedsgerichte aanpak	Stad	verkeersleefbaarheid	KT	P.M.	Hoog
B.2	AWV	Havenbedrijf/Provincie/ Stad Gent	verdere uitbouw knooppunten R4 Oost en West volgens raamplan R4	Stadsregio	verkeersveiligheid en bereikbaarheid	KT-MT	P.M.	Hoog
B.3	AWV	Havenbedrijf/Stad Gent/MOW	MKBA opstarten voorlopige zuidelijke havenring in functie van verkeersleefbaarheid Meulestede en verbinding tussen linker- en rechterkanaaloever	Stadsregio	verkeersleefbaarheid en bereikbaarheid	KT	P.M.	Hoog
Nr.	**Initiatiefnemer**	**Partners**	**Actie**	**Locatie**	**Doelstelling**	**Timing**	**Raming**	**Prioriteit**
C: Voetgangers								
C.1	Stad Gent		Procedures opstellen om te komen tot een gebiedsdekkend voetgangersnetwerk	Stad	Verkeersleefbaarheid	KT	€ 15.000	Gemiddeld
C.2	Stad Gent		Gebieden vastleggen waar de verblijfsfunctie primeert met voor elk een geprefereerd inrichtingsconcept	Stad	Verkeersleefbaarheid	MT	€ 10.000	Laag

C.3	Stad Gent	De Lijn	Onderzoek naar de uitbreiding van het voetgangersgebied in het kader van de visie op de verkeerscirculatie in de binnenstad	Voetgangersgebied	Verkeersleefbaarheid	MT	€ 30.000	Hoog
C.4	Stad Gent		Herinrichten van bepaalde grenzen tot de voetgangerszone	Voetgangersgebied	Verkeersleefbaarheid	KT	€ 100.000	Gemiddeld
C.5	Stad Gent		Herziening van het vergunningenbeleid voor de toegang tot het voetgangersgebeid	Voetgangersgebied	Verkeersleefbaarheid	KT	€ 30.000	Hoog
C.6	Stad Gent		Conflicten tussen fietsers en voetgangers aanpakken in de voetgangerszone en daarbuiten	Voetgangersgebied	Verkeersleefbaarheid	KT	€ 10.000	Gemiddeld
C.7	Stad Gent	De Lijn	conflict voetgangers/ Fietsers en openbaar vervoer	Stad	Verkeersleefbaarheid	KT	P.M.	Gemiddeld
C.8	Stad Gent		Installatie van een systeem van toegangscontrole tot het voetgangersgebied	Voetgangersgebied	Verkeersleefbaarheid	KT	€ 1.000.000	Hoog
C.9	Stad Gent		Verder ontwikkelen van een kader voor initiatieven voor tijdelijk gebruik van straatruimte als verblijfsgebied	Stad	Verkeersleefbaarheid	lopende	€ 20.000	Laag
C.10	Stad Gent		Concept trage wegen meenemen in schoolvervoerplannen (en andere planningsprocessen)	Stad	Verkeersleefbaarheid	KT	€ 15.000	Gemiddeld
C.11	Stad Gent	De Lijn	Uitbreiden Voetgangersgebied	Centrum	Verkeersleefbaarheid	KT	eigen werkingsbudget	Gemiddeld
Nr.	**Initiatiefnemer**	**Partners**	**Actie**	**Locatie**	**Doelstelling**	**Timing**	**Raming**	**Prioriteit**
D: Fietsen								
D.1	Stad Gent	Provincie/AWV/W&Z/MOW/buur-gemeenten	Definiëring van een stadsregionaal fietsroutenetwerk en BFF geënt op fietssnelwegenplan van de Provincie	Stadsregio	Verdere uitbouw structureel netwerk binnen stadsregionale context	KT	P.M.	Hoog

D.2	Provincie	Stad Gent en buurgemeenten	Realisatie stadsregionaal fietsroutenetwerk	stadsregio	Verdere uitbouw structureel netwerk binnen stadsregionale context	KT	P.M.	Hoog
D.3	Stad Gent	Provincie/MOW	lokaal fietsnetwerk definiëren als verfijning van het BFF	Stad	Duurzame vervoerswijzen simuleren door het faciliteren en optimaliseren van routes	MT	P.M.	Gemiddeld
D.4	Stad Gent	Provincie/MOW	tracéstudie en actieplan zuidelijke Mozaiëkfietsroute van The Loop tot Eilandje Zwijnaarde	Zuidelijke mozaiëk	Verdere uitbouw structureel netwerk binnen stadsregionale context	KT	P.M.	Hoog
D.5	Stad Gent		Ontwikkeling van een instrument om het fietsbeleid in het algemeen en het fietsgebruik in het bijzonder constant te monitoren	Stadsregio	Inspelen op mobiliteitsbehoefte en verminderen van aantal verplaatsingen en realisaties evalueren	KT	P.M.	Hoog
D.6	Stad Gent	Fietsersbond	Screening van al de stedelijke hoofdfietsroutes en stationsroutes op mogelijke verbeteringpunten (kleine en grote schaal). De verbeterpunten worden opgenomen in een concreet uitvoeringsprogramma	Stadsregio	Duurzame vervoerswijzen simuleren door het faciliteren en optimaliseren van routes	MT	eigen werkingsbudget	Hoog
D.7	Stad Gent	W&Z, AWV, Provincie	Opmaak programma om aantal bruggen en onderdoorgangen te realiseren waar nu een ontbrekende schakel bestaat in een fietsroute of waar de bestaande infrastructuur niet voldoet	Stadsregio	Duurzame vervoerswijzen simuleren door het faciliteren en optimaliseren van routes	MT	P.M.	Hoog
D.8	Stad Gent		Aanpassing van bestaande voorschriften, procedures en ontwerpeisen rond de fiets en fietsinfrastructuur ten behoeve van "nieuwe" vormen van fietsen (bv.	Stad	Duurzame vervoerswijzen stimuleren	MT	P.M.	Middelmatig

			elektrische fietsen, bakfietsen,...)					
D.9	Stad Gent		Opstellen van toepassingskaders voor het maximaal gebruik van bestaande en nieuwe concepten waarmee de plaats van de fietsers op de openbare weg wordt geaccentueerd (OFOS, fietssuggestiestroken, fietsstraat, rechtsaf vrij door rood, …).	Stad	Duurzame vervoerswijzen stimuleren door optimalisatie en veiliger maken van bestaande situaties	KT	eigen werkingsbudget	Hoog
D.10	Stad Gent	Provincie, Fietsersbond, AWV	Ontwerpen en invoeren van een beter systeem van fietsbewegwijzering op het terrein.	Stadsregio	Duurzame vervoerswijzen stimuleren door invoeren van een leesbaar fietsroutenetwerk	MT	P.M.	Hoog
D.11	Projectenbureau Gentse Kanaalzone	AWV/ Stad Gent/Provincie	opmaak raamplan Fiets kanaalzone	Kanaalzone - Stadsregio	Duurzame vervoerswijzen stimuleren door invoeren van een leesbaar fietsroutenetwerk	lopende	eigen werkingsbudget	Gemiddeld
D.12	Stad Gent		Ontwikkelen van innovatieve concepten voor alternatieve fietsenstallingen (inpandige buurtstallingen, huur van garages, switch fietsparkeervakken, ruil parkeerterreinen bedrijven/scholen.	Stad	Duurzame vervoerswijzen stimuleren door het faciliteren van nieuwe concepten	MT	P.M.	Hoog
D.13	Stad Gent		Een buurtgebonden actieve screening naar opportuniteiten voor nieuwe openbare fietsenstallingen	Stadsregio	Duurzame vervoerswijzen stimuleren	lopende	eigen werkingsbudget	Hoog
D.14	Stad Gent		Versterkt inzetten op multimodale oplossingen waarbij de fiets een rol speelt (park&ride; park&bike, leenfietsen)	Stadsregio	Duurzame vervoerswijzen stimuleren door multimodale aanpak	MT	P.M.	Hoog

D.15	Stad Gent	Fietsgerelateerde vzw's	De realisatie van een "Huis van de Fiets" dat een aantal fietsinitiatieven bundelt en overkoepelt.	Stad	Duurzame vervoerswijzen stimuleren door een integraal fietsbeleid)	MT	P.M.	Hoog
D.16	Stad Gent		Het voeren van communicatie- en sensibiliseringsacties rond fietsbeleid en fietsgebruik.	Stadsregio	Duurzame vervoerswijzen stimuleren	KT	eigen werkingsbudget	Gemiddeld
D.17	Stad Gent		sensibiliseren rond correct fietsgedrag met focus op winkelwandelgebied en fietsverlichting	Stad	Verkeersleefbaarheid	KT	P.M.	Hoog
D.18	Stad Gent		realisatie fietsinfrastructuur	Stad	Duurzame vervoerswijzen stimuleren	KT-MT	€ 15.000.000 (Stadsaandeel - deze legislatuur)	Hoog
Nr.	**Initiatiefnemer**	**Partners**	**Actie**	**Locatie**	**Doelstelling**	**Timing**	**Raming**	**Prioriteit**
E: Openbaar vervoer								
E.1	Infrabel (NMBS)	Stad Gent, Haven,	realiseren infrastructuurwerken lijn 204 (cfr Vlaamse spoorstrategie)	Lijn 204 tussen Dampoort en Zelzate	Lijn 204 naar Zelzate geschikt maken voor reizigersvervoer	LT	P.M.	Gemiddeld
E.2	Infrabel (NMBS)	Stad Gent, SOGent	Onderzoek opening van treinhalte The Loop	The Loop	Opening van een halte	MT	P.M.	Hoog
E.3	Infrabel (NMBS)	Stad Gent	Onderzoek heropening van treinhalte Gent-Muide	Muide	Opening van een halte	MT	P.M.	Gemiddeld
E.4	De Lijn	Stad Gent, AWV	Vertramming van lijn 7	Sint-Denijs-Westrem-Gent St-Pieters-Dampoort	Hoogwaardig openbaar vervoer op de as Sint-Denijs-Westrem – St-Pieters- Zuid – Dampoort	Studie KT Realisatie MT	P.M.	Hoog

E.5	De Lijn	Stad Gent, AWV	Vertramming van lijn 3	Mariakerke - Korenmark t- Dampoort	Hoogwaardig openbaar vervoer op de as Mariakerke – Korenmarkt – Dampoort	Studie MT Realisatie LT	P.M.	Hoog
E.6	De Lijn	Stad Gent, AWV	Studie en realisatie van tramlijn tussen Neuseplein en Dampoort	Neuseplein -Dok Noord&Zuid- Dampoort	Hoogwaardig openbaar vervoer voor Oude Dokken	Studie KT Realisatie MT	P.M.	Hoog
E.7	Stad Gent	De Lijn, diverse andere	Onderzoek naar hoogwaardig OV in zuidelijke Mozaïek,	Zuidelijke mozaïek	Beter openbaar vervoer voor perifere tewerkstellingsgebieden en op tangentiële relaties	KT	Onderzoek : 100.000 €	Hoog
E.8	De Lijn	Stad Gent/MOW	realisatie hoogwaardig openbaar vervoer Zuidelijke mozaiëk en Eiland Zwijnaarde	Zuidelijke mozaïek	Beter openbaar vervoer voor perifere tewerkstellingsgebieden en op tangentiële relaties	MT	P.M.	Hoog
E.9	De Lijn	Stad Gent/MOW	Studie naar de doorkoppeling van tramlijnen in het centrumgebied (ifv circulatie binnenstad)	Stadscentrum	Inzicht krijgen in toekomstige tramexploitatie	KT	P.M.	Gemiddeld
E.10	De Lijn	Stad Gent/MOW	Studie naar parallel aan tramlijnen rijdende bussen	Gent – corridor lijn 7	Toekomstig concept ontwikkelen voor deze bussen	KT	P.M.	Gemiddeld
E.11	De Lijn	Stad Gent, AWV/MOW	Onderzoek naar en uitvoering van een doorstromingsprogramma	Gent algemeen	Verhogen commerciële snelheid van het OV	KT	P.M.	Hoog
E.12	Stad Gent	De Lijn	Ontwikkelen van een visie rond de verhoogde inzet van milieuvriendelijke voertuigen	Gent algemeen	Minder uitstoot en geringe geluidsproductie door het openbaar vervoer	KT	P.M.	Hoog
E.13	Stad Gent	W&Z, De Lijn/MOW	Nagaan van mogelijkheden voor personenvervoer over het water in het kader van het initiatief "Water in de Stad"	Gent algemeen	Visievorming omtrent personenvervoer over het water	KT	P.M.	Laag

Nr.	Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Raming	Prioriteit
F: Gemotoriseerd verkeer / Circulatie binnenstad/(her)inrichting wegen								
F.1	Stad Gent	De Lijn/MOW	uitbouw lobben binnenstad, aandacht sluipverkeer	Centrum	Verkeersleefbaarheid	KT	eigen werkingsbudget	Gemiddeld
F.2	Stad Gent/AWV	/MOW/De Lijn	optimalisatie verkeersafwikkeling R40 ifv van circulatie binnenstad: studie en uitvoering	R40+Centrum	Bereikbaarheid	KT	P.M.	Hoog
F.3	AWV	Stad/De Lijn/MOW	Opmaak streefbeeld voor R40	Centrum	Bereikbaarheid	MT	€ 100.000	Gemiddeld
F.4	AWV	Stad	Onderzoek E17 viaduct Gentbrugge	Autosnelweg	Verkeersleefbaarheid	MT	€ 100.000	Gemiddeld
F.5	Stad Gent/AWV	MOW/De Lijn	Onderzoek B401 viaduct	Autosnelweg	Bereikbaarheid	MT	€ 100.000	Gemiddeld
F.6	Stad Gent – AWV – Politie – Verkeerscentrum Vlaanderen	De Lijn	Uitbouw verkeerscentrum, verkeersstromen dynamisch aansturen	Centrum	Bereikbaarheid	lopende	P.M.	Hoog
F.7	Stad Gent	Politie	Verkeersjuridische aanpassing oude P-route (veralgemenen zone 30 binnen R40 + P route uit de voorrang)	Centrum	Verkeersleefbaarheid	KT	P.M.	Hoog
F.8	Stad Gent	autodeelsystemen	Opmaak en implementatie van Autodeelplan	Gent algemeen	Duurzame vervoerswijzen stimuleren	KT	P.M.	Gemiddeld
F.9	AWV	Stad Gent	Herinrichting N461 Antoon Catriestraat	Drongen	Verkeersveiligheid	MT		
F.10	AWV	Stad Gent	Herinrichting N9 Brugsevaart	Mariakerke	Verkeersveiligheid	MT		
F.11	AWV	Stad Gent / De Lijn	Herinrichting N9 Brusselsesteenweg	Ledeberg / Gentbrugge	Verkeersveiligheid	lopende	€ 18.000.000	
F.12	AWV	Stad Gent	Aanleg Verapaz-brug en 'verleggen' stadsring	R40	Verkeersleefbaarheid	KT	€ 10.000.000	

F.13	AWV	Stad Gent	Herinrichting E40 complex Drongen (incl. doortocht N466 Drongen-Baarle)	Drongen	Verkeersveiligheid	KT	€ 20.000.000	hoog
Nr.	**Initiatiefnemer**	**Partners**	**Actie**	**Locatie**	**Doelstelling**	**Timing**	**Raming**	**Prioriteit**
G: Gemotoriseerd verkeer / Afbakening snelheidsregimes								
G.1	Stad Gent		stuurt aan bij de hogere overheden op algemene snelheidsverlaging tot max. 100 km/u op E17 en E40 binnen de stedelijke agglomeratie	Autosnelweg	Verkeersveiligheid/leefbaarheid	KT	P.M.	hoog
G.2	AWV		90 km/u op R4 (behalve statuut autosnelweg)	Autosnelweg	Verkeersveiligheid	KT	P.M.	Gemiddeld
G.3	AWV		70 km/u op B401 (van E17 – tot R40)	Autosnelweg	Verkeersveiligheid	KT	P.M.	Gemiddeld
G.4	AWV		50 km/u op N424 van Motorstraat tot Koopvaardijlaan	Rand	Verkeersveiligheid	KT	P.M.	Gemiddeld
G.5	Stad Gent		vraagt Vlaams gewest om 50 km/u in te voeren op N9 van R40 tot grens Melle	Rand	Verkeersveiligheid	KT	P.M.	Gemiddeld
G.6	Stad Gent - Politie		Informatie- en sensibilisatiecampagne bij invoeren zone 30 gebieden		Verkeersveiligheid	KT-MT	P.M.	Hoog
G.7	Stad Gent	De Lijn	zone 30 binnen R40	Centrum	verkeersveiligheid	KT	P.M.	Hoog
G.8	Stad Gent	Politie/ De Lijn	Zone 30 woonlobben Wondelgem	Rand	Verkeersveiligheid	MT	P.M.	Gemiddeld
G.9	Stad Gent	Politie/ De Lijn	Zone 30 woonlobben Gentbrugge	Rand	Verkeersveiligheid	MT	P.M.	Gemiddeld
G.10	Stad Gent	Politie/ De Lijn	Zone 30 woonlobben Zwijnaarde	Rand	Verkeersveiligheid	KT	P.M.	Gemiddeld
G.11	Stad Gent	Politie/ De Lijn	Zone 30 woonlobben Sint-Amandsberg	Rand	Verkeersveiligheid	KT	P.M.	Gemiddeld
G.12	Stad Gent	Politie/ De Lijn	Zone 30 woonlobben Drongen	Rand	Verkeersveiligheid	KT	P.M.	Gemiddeld
Nr.	**Initiatiefnemer**	**Partners**	**Actie**	**Locatie**	**Doelstelling**	**Timing**	**Raming**	**Prioriteit**
H: Gemotoriseerd verkeer / Zwaar vervoer								

H.1	Stad Gent	AWV/MOW	Onderzoek en implementatie vrachtroutenetwerk ifv circulatie binnenstad	Stad/buurgemeenten	Verkeersleefbaarheid	KT	€ 100.000	Gemiddeld
H.2	Stad Gent	Distributie-sector	Globale visie op stedelijke distributie ontwikkelen en samenwerking stimuleren en opzetten (studiewerk, samenwerking publiek-privaat)	Stad	Verkeersleefbaarheid	lopende	€ 200.000	Gemiddeld
H.3	Stad Gent	Distributie-sector	Toepassingen afhaalpunten onderzoeken en ondersteunen (d.m.v. proefproject)	Stad	Verkeersleefbaarheid	KT	€ 200.000	Gemiddeld
H.5	Stad Gent	autocarsector/ De Lijn	Ontwikkelen van een aantal geschikte op- en afstapplaatsen voor touringcars in de buurt van de R40	Nabij R40	Bereikbaarheid	MT	€ 100.000	Gemiddeld
H.6	Stad Gent		Beleid toegangscontrole voor touringcars op middellange termijn uitwerken	Stad	Bereikbaarheid	MT	€ 30.000	Gemiddeld
H.7	Stad Gent	autocarsector/ De Lijn	Concept en plan van aanpak voor vakantievertrek en bedrijfsbussen uitwerken	Stad	Verkeersveiligheid	MT	€ 20.000	Gemiddeld
Nr.	**Initiatiefnemer**	**Partners**	**Actie**	**Locatie**	**Doelstelling**	**Timing**	**Raming**	**Prioriteit**
I: Gemotoriseerd verkeer / Parkeren								
I.1	Stad Gent	De Lijn	Operationaliseren parkeerplan	Stad	Bereikbaarheid	KT	eigen werkingsbudget	Hoog
I.2	Stad Gent	Havenbedrijf	Bestaand aanbod vrachtwagenparkeren verbeteren en uitbreiden + communicatie	Stad – Haven	Bereikbaarheid	MT	P.M.	Hoog
I.3	Stad Gent		Parkeerplaatsen voor vrachtwagens voorzien bij economische ontwikkelingen	Stad	Bereikbaarheid	lopende	eigen werkingsbudget	Gemiddeld
I.4	Stad Gent	Politie	handhaving vrachtwagenparkeren		verkeersleefbaarheid			
Nr.	**Initiatiefnemer**	**Partners**	**Actie**	**Locatie**	**Doelstelling**	**Timing**	**Raming**	**Prioriteit**

J: Milieu en gezondheid								
J.1	Stad Gent	Haven	standpuntbepaling LEZ	Grondgebied Gent	Leefbaarheid, milieu	KT	eigen werkingsbudget	Hoog
J.2	Stad Gent	AWV	Inzetten op stillere wegdekken en geluidsschermen	Grondgebied Gent	Leefbaarheid, milieu	continu	Budget wegendienst	Hoog
J.3	Stad Gent		Inzetten op een stiller straatontwerp	Grondgebied Gent	Leefbaarheid, milieu	continu	Geen extra budget nodig	
J.4	Stad Gent	ism. private partners	Faciliteren van openbare tankmogelijkheden voor CNG	Grondgebied Gent	Leefbaarheid, milieu	continu	-	Hoog
J.5	De Lijn	Stad Gent	Inzetten op stiller en schoner openbaar vervoer	Grondgebied Gent	Leefbaarheid, milieu	continu	?	Hoog
J.6	Stad Gent	De Lijn	Onderzoek impact CNG bussen in knelpuntgebieden	Grondgebied Gent	Leefbaarheid, milieu	KT	Budget milieudienst	Hoog
J.7	Stad Gent		Subsidie milieuvriendelijke mobiliteit ter bevordering van CNG en elektrische mobiliteit	Grondgebied Gent	Leefbaarheid, milieu	Continu	150 000 €/jaar	Hoog
J.8	Stad Gent		Bestendigen bestaande laadpalen voor elektrische wagens in de ondergrondse parkings					
J.9	Stad Gent		Vergroenen eigen wagenpark	Grondgebied Gent	Leefbaarheid, milieu	Continu	Budget?	Hoog
J.10	Stad Gent		Stimuleren vergoenen taxisector via het vergunningenbeleid	Grondgebied Gent	Leefbaarheid, milieu	Continu	P.M.	Gemiddeld
J.11	Stad Gent		Vergunningenbeleid voetgangersgebied koppelen aan emissienormen	Stadscentrum	Leefbaarheid, milieu	MT	P.M.	Gemiddeld
Nr.	**Initiatiefnemer**	**Partners**	**Actie**	**Locatie**	**Doelstelling**	**Timing**	**Raming**	**Prioriteit**
K: Toegankelijkheid								
K.1	Stad Gent		integratie principes toegankelijkheid in	Gent	integrale toegankelijkheid	MT		Gemiddeld

			IPOD					
K.2	Stad Gent	De Lijn	voorzien van laagdrempelige en begrijpbare informatie	Gent	integrale toegankelijkheid	MT		Gemiddeld
Nr.	**Initiatiefnemer**	**Partners**	**Actie**	**Locatie**	**Doelstelling**	**Timing**	**Raming**	**Prioriteit**
L: Mobiliteits- management								
L.1	Stad Gent		begeleiden van bedrijfsvervoersplannen	Gent	Stimuleren van Mobiliteitsmanagement bij bedrijven	2015	P.M.	Gemiddeld
L.2	Stad Gent		Scholenwerking rond mobiliteit	Gent	Mobiliteitsmanagement bij scholen	Permanent	P.M.	Hoog
L.3	Stad Gent		mobiliteitsmanagement voor evenementen.	Gent	Stimuleren van mobiliteitsmanagement bij evenementen	2015	P.M.	Hoog
L.4	Stad Gent		Opmaak bedrijfsvervoersplan voor de Stad Gent	Gent	Stimuleren van mobiliteitsmanagement bij de eigen organisatie. Uitspelen voorbeeldrol	2015	P.M.	Hoog
Nr.	**Initiatiefnemer**	**Partners**	**Actie**	**Locatie**	**Doelstelling**	**Timing**	**Raming**	**Prioriteit**
M: Communicatie en sensibilisering								
M.1	Stad Gent		Sensibiliseringscampagnes	Stad	Gedragsverandering	KT	P.M.	Gemiddeld
M.2	Stad Gent		Sensibiliseringscampagnes	Stad	Verkeersveiligheid	KT	P.M.	Gemiddeld
M.3	Stad Gent		Inzetten op hedendaagse communicatiekanalen (social media, website, drukwerk,…)	Stad	Informatie	KT	eigen middelen	Gemiddeld
M.4	Stakeholders (bewoners, vzw's,…)	Stad	Evenementen en campagnes (co-creatie)	Stad	Gedragsverandering, informatie	KT		Gemiddeld
M.5	Stad Gent	Stakeholders (bewoners, vzw's,…)	Subsidies duurzame mobiliteitsacties	Stad	Gedragsverandering	lopende	€ 50.000	Gemiddeld

Nr.	Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Raming	Prioriteit
N: Verkeersgeleiding								
N.1	Stad Gent	AWV, De Lijn, NMBS, Verkeerscentrum Vlaanderen, Politie	Opzetten structurele uitwisseling verkeersgegevens	Regio Gent	Bereikbaarheid	KT	€ 100.000	Gemiddeld
N.2	Stad Gent	Digipolis	Opzetten van een data warehouse om verkeersgegevens op te slaan	Regio Gent	Bereikbaarheid	LT	€ 300.000	Gemiddeld
N.3	Stad Gent	De Lijn	Verder uitbouwen van het verkeersgeleidingssysteem	Regio Gent	Bereikbaarheid	KT	€ 300.000	Hoog
N.4	Stad Gent	Externe partner	Aankoop meetapparatuur voor verzameling mobiliteitsdata	Regio Gent	Bereikbaarheid	MT	€ 200.000	Hoog
N.5	Stad Gent		Opzetten actieve verkeersmonitoring tijdens evenementen	Regio Gent	Bereikbaarheid	KT	€ 100.000	Hoog
Nr.	**Initiatiefnemer**	**Partners**	**Actie**	**Locatie**	**Doelstelling**	**Timing**	**Raming**	**Prioriteit**
O: Informatie, participatie en co-creatie								
O.1	Stad Gent	via Co creatie	Oprichting Mobiliteitsforum	Gent	verhogen stakeholderbetrokkenheid	KT	eigen middelen	Hoog
O.2	Stad Gent	via Co creatie	uitwerken gebiedsgebonden verkeersstructuurschetsen	Gent	Verkeersleefbaarheid	KT-MT-LT	P.M.	Hoog
Nr.	**Initiatiefnemer**	**Partners**	**Actie**	**Locatie**	**Doelstelling**	**Timing**	**Raming**	**Prioriteit**
P: Tarifering								
P.1	Stad Gent	De Lijn	behoud doelgroepen gericht aanbod gratis openbaar vervoer	Gent	duurzame vervoersijzen stimuleren	KT	P.M.	Hoog
Nr.	**Initiatiefnemer**	**Partners**	**Actie**	**Locatie**	**Doelstelling**	**Timing**	**Raming**	**Prioriteit**
Q: Handhaving								
Q.1	Stad Gent		uitwerken efficiënte toegangscontrole voetgangersgebied (cfr GAS)	centrum	duurzame vervoerswijzen stimuleren	KT	P.M.	Hoog

Q.2	Stad Gent		uitwerking kader voor handhaving fietsparkeren	Gent	Verkeersleefbaarheid	MT	P.M.	Gemiddeld
Q.3	Stad Gent		verscherpte controles op fietsdiefstal	Gent	duurzame vervoerswijzen stimuleren	KT	P.M.	Gemiddeld
Q.4	Stad Gent	Politie	opdrijven snelheidscontroles in functie van wijziging snelheidsregimes	Gent	Verkeersveiligheid	KT	P.M.	Hoog
Nr.	**Initiatiefnemer**	**Partners**	**Actie**	**Locatie**	**Doelstelling**	**Timing**	**Raming**	**Prioriteit**
R: Verkeersveiligheid								
R.1	Stad Gent	Politie/MOW /De Lijn/AWV	systematische ongevallenanalyse	Gent	Verkeersveiligheid	KT	P.M.	Hoog
Nr.	**Initiatiefnemer**	**Partners**	**Actie**	**Locatie**	**Doelstelling**	**Timing**	**Raming**	**Prioriteit**
S: Monitoring en Evaluatie								
S.1	Stad Gent	De Lijn/AWV/MOW	onderzoeksopzet en nulmeting voorafgaand aan circulatie binnenstad	Centrum	Bereikbaarheid	KT	P.M.	Hoog
S.2	Stad Gent	De Lijn	koppeling van verkeersmodellen De Lijn en Stad Gent om multimodale doorrekeningen te doen ikv nieuwe circulatie binnenstad	stadsregio	Bereikbaarheid	KT	P.M.	Gemiddeld

12. BIJLAGEN:

- GBC-verslagen
- Gecoördineerde opmerkingen MOW

Participatie/overleg stakeholders

- Verslag debatavonden 5 en 6 november 2014
- Eindrapport openbaar onderzoek
- Bezwaarschriften openbaar onderzoek
- Advies GECORO
- Reactie op advies GECORO
- Adviezen MINA-Raad
- Reactie op adviezen MINA-Raad