

OPSCHRIFT

Vergadering van: 12 november 2015

Nummer: 2015_MC_00434

Onderwerp:
Implementatiefase mobiliteitsplan. - Greet Riebbels

Raadslid(-leden):
Greet Riebbels - sp.a

Bevoegd:
Filip Watteuw

OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

Toelichting:

De invoering van de nieuwe circulatieplannen wordt enkele maanden verschoven naar begin 2017.

Terecht denken wij, omdat tegen dan een aantal cruciale infrastructuurwerken op belangrijke verkeersaders achter de rug zullen zijn

Het geeft aan de stad ook de gelegenheid om de detailcommunicatie in de wijken over een langere periode uit te rollen en te intensifiëren

Vraag:

- Komt er, na de eerste communicatiegolf waarbij wijk per wijk signalen werden opgevraagd, ook een tweede ronde?
- Hoeveel lobbenoverschrijdende problemen zijn er tot nu toe (na de eerste overlegronde met de buurten) aan het licht gekomen, van vb handelaars of burgers die in de ene lob wonen/verkopen en in de andere lob een garage/opslagplaats hebben?
- Worden die cases individueel behandeld en in hoeveel gevallen is er reeds een haalbare oplossing?
- In welke mate kan de methodiek van bedrijfsvervoersplannen worden toegepast op de bedrijven en handelszaken in het centrum, die wellicht een andere mobiliteit zullen moeten ontwikkelen?
- Welke absolute cijfers schuldten/schuilten er pakweg 5 jaar geleden en op heden achter de percentages op de centrale communicatieslide (hieronder) die aangeeft hoeveel doorgaand verkeer er uit de R40-cirkel moet/zal verdwijnen (11%) en die aangeeft hoeveel lobben-passerend bestemmingsverkeer (28%) er op een juistere plek zal binnenkomen in de stad?
- Wat is de timing om een definitieve beslissing te nemen over de rode bollen en balken op de circulatieplannen waarvoor nu nog meerdere scenario's worden bestudeerd?
- In welke mate wegen bij deze beslissingen de verkeerstechnische adviezen en grote principes

van het mobiliteitsplan door, dan wel de lokale wijkverzuchtingen en -gewoontes?

BIJLAGEN

Bijgevoegde bijlage(n):

- 2015.11 Implementatiefase mobiliteitsplan.png

ANTWOORD

16 november 2015

- **Komt er, na de eerste communicatiegolf waarbij wijk per wijk signalen werden opgevraagd, ook een tweede ronde?**

Het is niet de bedoeling dat er nog een nieuwe participatieronde volgt. Het afgelopen jaar is de bevolking in het algemeen en de meest diverse stakeholders zeer uitgebreid bevroegd. Bovendien kwamen er ook nog een aantal reacties binnen via het openbaar onderzoek van het Mobiliteitsplan Gent. Nu moeten er beslissingen genomen worden op basis van al die input. Er komt hoedanook wel nog een zeer uitgebreide communicatiecampagne over wat beslist is, en overleg over praktische modaliteiten is daarbij zeker niet uitgesloten. Momenteel wordt een communicatiestrategie in detail uitgewerkt, dus het is nog wat te vroeg om te zeggen hoe die communicatie er zal uitzien.

- **Hoeveel lobbenoverschrijdende problemen zijn er tot nu toe (na de eerste overlegronde met de buurten) aan het licht gekomen, van vb handelaars of burgers die in de ene lob wonen/verkopen en in de andere lob een garage/opslagplaats hebben?**

Tot nu toe zijn er enkele concrete problemen aangebracht.

- **Worden die cases individueel behandeld en in hoeveel gevallen is er al een haalbare oplossing?**

Die worden mee opgenomen ter overweging bij de verwerking van het participatieproces. Uiteraard zal de circulatie niet telkens kunnen worden aangepast naar aanleiding van dergelijke individuele vragen. De globale filosofie van het plan blijft behouden, zoals goedgekeurd in het Mobiliteitsplan op 29 september.

- **In welke mate kan de methodiek van bedrijfsvervoersplannen worden toegepast op de bedrijven en handelszaken in het centrum, die wellicht een andere mobiliteit zullen moeten ontwikkelen?**

De mobiliteit en bereikbaarheid van bedrijven en handelszaken in de binnenstad wordt zeker een aandachtspunt.

Dit wordt ook uitgewerkt in het kader van de communicatiestrategie. De mobiliteitscoach, die ik daarstraks al vermeld heb, zal hierin een belangrijke rol spelen.

Het opstellen van bedrijfsvervoerplannen kan een belangrijk middel vormen om het woon-werkverkeer van bedrijven beter af te stemmen op de gewijzigde verkeerssituatie na de

invoer van het circulatieplan. Via een bedrijfsvervoerplan kan een bedrijf haar personeel bijvoorbeeld structuur en ondersteuning bieden bij het gebruik van Park&Rides, of maatregelen opstellen ter promotie van de fiets. Om die reden heeft het Mobiliteitsbedrijf sinds een jaar een consultant bedrijfsvervoerplannen in dienst, die bedrijven ondersteunt bij het verduurzamen van hun woon-werkverkeer. Qua actieradius zal de focus in 2016 voornamelijk liggen op bedrijven in de Gentse binnenstad, in kader van de invoering van het circulatieplan in 2017.

- **Welke absolute cijfers schuldten/schulden er ongeveer 5 jaar geleden en op heden achter de percentages op de centrale communicatieslide (hieronder) die aangeeft hoeveel doorgaand verkeer er uit de R40-cirkel moet/zal verdwijnen (11%) en die aangeeft hoeveel lobben-passierend bestemmingsverkeer (28%) er op een juistere plek zal binnenkomen in de stad?**

De cijfers uit de slide zijn een analyse met behulp van het verkeersmodel. Die analyse is eenmalig gebeurd in 2013. De absolute cijfers zijn hieronder weergegeven:

Aard van het verkeer binnen de R40

Zuiver doorgaand verkeer	1.980	11%
Semi doorgaand verkeer	4.957	28%
Herkomst-bestemmingsverkeer	8.955	51%
Intern verkeer	1.590	9%
Totaal	17.481	100%
