



Mobiliteitsplan Gent 2030

Mobiliteit als motor voor een duurzame en bereikbare stad

Inhoud

- **Motor voor een duurzame en bereikbare stad**
- **Ruimte voor voetgangers**
- **Sterker fietsnetwerk**
- **Kwalitatief openbaar vervoer**
- **Sturend parkeerbeleid**
- **Snelheidsregimes en wegencategorisering**
- **Stadsregionaal verkeerscentrum**
- **Circulatie binnenstad**
- **Verkeersveiligheid en toegankelijkheid**

A wide-angle photograph of a city street in Gent, Belgium. In the foreground, there is a large, dense parking area filled with many bicycles. A blue car is driving on the road, and several pedestrians are walking. In the background, there is a canal with a bridge, and various buildings, including a church with a tall spire. The sky is clear and blue.

Motor voor een duurzame en bereikbare stad

Mobiliteitsplan Gent 2030

Motor voor een duurzame en bereikbare stad

Van vraagvolgend naar sturend mobiliteitsbeleid

- Mobiliteitsbeleid moet **voortouw nemen** en actief het gezicht van Gent mee bepalen
- Veel **ambitieuzer** dan enkel knelpunten oplossen
- Impact op en **wisselwerking** met ruimtelijke ordening, economie, milieu, wonen...
- **Doel** = vlot bereikbare stad waar het goed leven is, onder meer in autoluwe woonkernen



Waarom is een nieuw mobiliteitsverhaal nodig?

- Bijna 96.500 niet-Gentenaars werken in Gent
- 67.000 studenten hoger onderwijs
- Meer dan 250.000 Gentenaars
- 17.000 extra auto's op 10 jaar
- Steeds meer voetgangers, fietsers, openbaar vervoergebruikers, auto's, taxi's,... zetten de stad onder druk
- 'Klassieke' oplossingen volstaan niet langer
- **Duidelijke keuzes** nodig om Gent leefbaar, bereikbaar en bruisend te houden

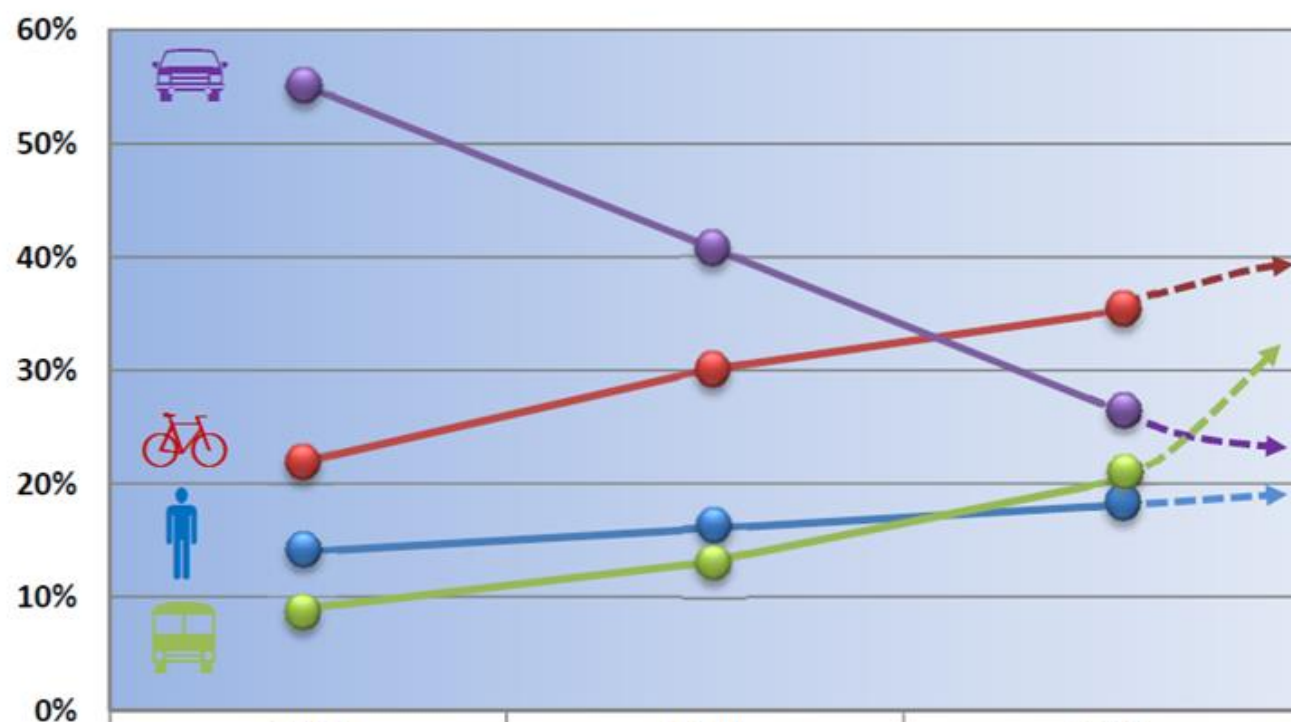


Wat wil het Gentse mobiliteitsplan bereiken?

- Bruisende en dynamische stad
- Bereikbaar en toegankelijk
- Kindvriendelijk en aangenaam
- Schone en gezonde stad
- Verkeersveilige stad
- Duurzame modal split
- Kortere verplaatsingen
- Minder afhankelijk van auto's



Gewenste modal shift



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

BEREIKBARE STAD en DUURZAME LEEFOMGEVING



Integratie met andere beleidsdomeinen

- Nauwe band tussen mobiliteit en **ruimtelijke ordening**
- **Economische ontwikkelingen** en duurzame mobiliteit kunnen mekaar versterken
- Wisselwerking tussen **woonverdichting**, openbaar vervoer en nieuwe fietsassen
- Link met andere **beleidsdocumenten** (Ruimtelijk Structuurplan, Klimaatplan,...)



Impact op milieu- en gezondheidsproblemen

- Wegverkeer grootste verantwoordelijke van luchtverontreiniging
- Gent scoort ondermaats met 30% van de dagen een slechte tot middelmatige luchtkwaliteit
- Transport veroorzaakt 32% van de uitstoot
- Wegverkeer stelt 15 % van de Gentse bevolking bloot aan geluidswaarden van meer dan 70 dB(A)



Inzetten op verbetering milieu en gezondheid

- Modelleren luchtkwaliteit en geluid
- Stillere wegdekken
- Stiller straatontwerp
- Extra leefruimte
- Stille en schone voertuigen
- Betere vracht- en leveringsroutes
- Integrale geluidsaanpak van de gewestwegen
- Standpunt over invoering van een Low Emission Zone



Co-creatie = waardevolle dynamiek

- Traditionele **verhoudingen** tussen de overheid en stakeholders verschuiven
- Vernieuwende, **creatieve initiatieven** komen uit alle hoeken (bewoners, scholen, bedrijven,...)
- Gent wil positieve initiatieven stevig **ondersteunen** en alle kansen geven
- **Co-creatie** kan mobiliteit in Gent mee vormgeven





Ruimte voor voetgangers

Mobiliteitsplan Gent 2030



Ruimte voor voetgangers

- **Mobiliteitsplan 1997:**
uitbreiding voetgangerszone
- **Sinds 2003**
 - Gebiedsdekkend voetgangersnetwerk
 - Woonerven
 - School-, leef- en speelstraten



Verblijfsgebieden

- Gebieden vastleggen waar de **verblijfsfunctie** belangrijker is dan de verkeersfunctie
- Inrichting op maat van voetgangers: **comfortabel en veilig**
- **Aandacht voor** kwetsbare groepen: kinderen en scholieren, armen, ouderen, ...
- Integraal plan publiek domein (IPOD) legt **richtlijnen** vast



Voetgangersnetwerk

- **Verblijfsgebieden** aan elkaar koppelen
- Activiteiten langs **hoofdassen** bereikbaar maken voor voetgangers
- **Evenwichtsoefening** met noden van andere vervoersmiddelen
- **Toekomstbeeld R40** streeft naar meer verkeersveiligheid en minder barrières voor voetgangers



Voetgangersgebied

- **Uitbreiding** tot homogene zone
- Kwaliteitsvolle en leesbare **inrichting**
- Intelligent **toegangsbeheer** voor meer leefbaarheid:
 - Aangepast vergunningenbeleid
 - Automatische toegangscontrole (opvolging met GAS)



(Tijdelijk) gebruik van straatruimte als verblijfsgebied

- **Woonerven** + tijdelijke statuten
- **Schoolstraten**: op begin en einde schooldag => veiliger en aangenamer
- **Leefstraten**: gemotoriseerd verkeer weren tijdens langere periodes => meer ruimte voor ontmoeting
- **Speelstraten**: tijdens schoolvakanties enkele uren per dag => spel op straat



A photograph of four people cycling away from the camera on a wide wooden boardwalk. The boardwalk has a metal mesh railing on both sides. The sky is blue with scattered white clouds. In the distance, a few more people are visible on the boardwalk.

Sterker fietsnetwerk

Mobiliteitsplan Gent 2030

Integraal fietsbeleid

- Vele **nieuwe trends** en evoluties
- Eerste fietsplan = 20 jaar oud
- Tijd voor nieuwe **schaalsprong**
- Doel = **volwaardig pakket** aan fietsmaatregelen rond 5 thema's:
 1. fietsbeleid
 2. fietscultuur
 3. fietsdienstverlening
 4. fietsnetwerk
 5. stedelijkheid



12 bouwstenen voor integraal fietsbeleid

1. **Monitoring** en evaluatie
2. **Gedeelde visie** tussen stad en partners (Provincie, Gewest, De Lijn...)
3. **Promotie** van de fiets als vanzelfsprekende keuze
4. Inspelen op nieuwe **trends**
5. **Ruimte** voor fietsers: meer comfort en veiligheid + sensibilisering andere weggebruikers
6. **Ondersteuning** via bewegwijzering, (digitale) fietskaarten, dynamische fietsparkeergeleiding,...



12 bouwstenen voor integraal fietsbeleid

7. **Fietsgericht ontwerpen** – zeker bij nieuwe stadsontwikkelingen
8. Duidelijk kader voor **fietsparkeerbeleid**
9. Inzetten op fietsen van en naar de **deelgemeenten**
10. **Snelheid** van fietsers garanderen
11. **Multimodaliteit**, door uitbouw van park&ride en park &bike
12. Doelgroepgerichte **communicatie** en sensibilisering



Opstart '*Huis van de Fiets*'

- Huis van de Fiets = **één aanspreekpunt** voor stedelijke dienstverlening rond fietsen
- Gentse fietsinitiatieven samen onder één sterk **herkenbare koepel**
- **Operationele integratie** (vb: Studentenmobiliteit, Fietsendepot, fietsen stadspersoneel,...)
- **Extra dynamiek**



Stadsregionaal fietsnetwerk

- **Verruiming netwerk** naar stadsregionaal fietsrouteconcept.
- In vier zones:
 1. Buitengebied = directe **hinterland** van de Gentse stadsregio
 2. **Haven**
 3. **Randstedelijk** gebied
 4. **Kern** (fietsstad)



Stadsregionaal fietsnetwerk - principes

- Conflictvrije, sociaal en **verkeersveilige fietsroutes**
- Vlot bereikbare woonwijken, stations, bedrijvencentra, scholen...
- **Logische opbouw** van hoofdfietsroutes tot fijnere vertakkingen
- **Keuzevrijheid** uit meerdere routes
- Directe, **korte fietsroutes**
- **Aantrekkelijke** fietsroutes
- Hoog **fietscomfort** (breed, effen, niet te steil, goed onderhouden...)
- Complementair met **andere modi**



Functionele knooppunten en wegwijzers

- Drie types **knooppunten**:
 - Stadsregionaal schakelpunt = overgang hinterland - grootstedelijk gebied
 - Stadspoort = overgang randstedelijk gebied - kerngebied
 - Randstedelijk knooppunt
- Heldere **bewegwijzering** versterkt werking fietsnetwerk



STADSREGIONAAL FIETSNETWERK



Fietsparkeren

- Nieuwe **richtlijnen**: minimum aantal fietsparkeerplaatsen bij projectontwikkelingen, collectieve studentenverblijven,...
- **Gebiedsgerichte screening** voor nieuwe fietsenstallingen
- **Intermodaliteit**: voldoende stallingen bij belangrijke stations, tram- en bushaltes



Fietsparkeren – nieuwe concepten

- Innovatieve concepten:
 - Flexparkeervakken
 - Piekstallingen
 - Pontons op het water
- Uitbreiden van publieke fietsenparkings, met camera's
- Investeren in bijkomende 'Park & Bike, Bike&Ride, met een goede bewegwijzering





gent: slim op weg

Kwalitatief openbaar vervoer

Mobiliteitsplan Gent 2030

Aantrekkelijker openbaar vervoer

- Faciliteren snellere doorstroming van bussen en trams
- Heraanleg bestaande tramassen
- Vertramming van buslijnen (met prioriteit van de lijnen 7 en 3)
- Actief inspelen op nieuwe stadsontwikkelingen

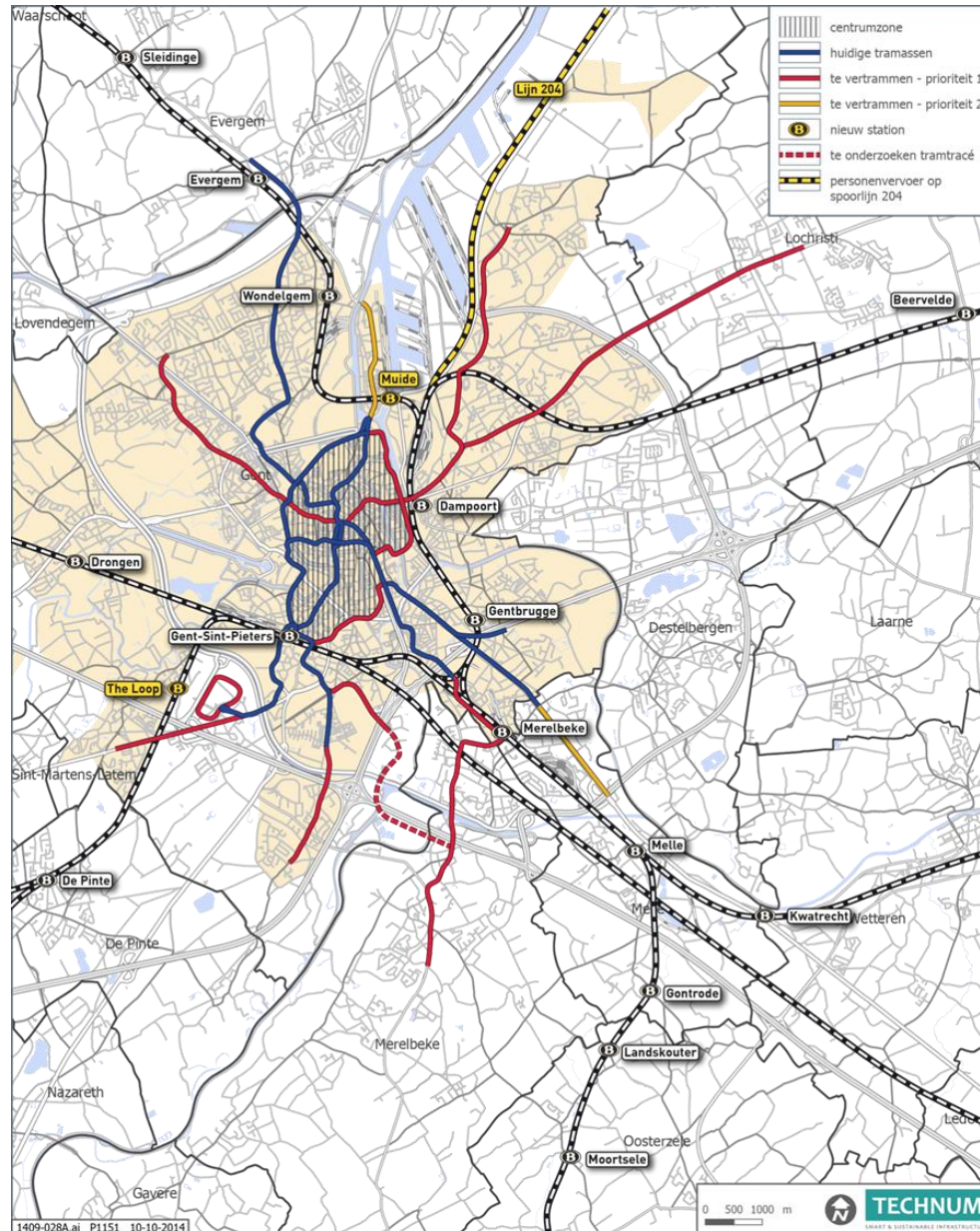


Kwalitatief openbaar vervoer



Gewenste structuur

- Voorstadsnetwerk voor treinen
- Tramnetwerk
- Busnetwerk
 - Regionaal niveau
 - Grootstedelijk niveau
 - Stedelijk niveau



Geactualiseerd
Pegasusplan met
voorstadsspoorlijnen

Trein

- Voorstadsnetwerk
- Voorstadstreinen (met hogere frequentie):
 - Eeklo – Gent – Oudenaarde
 - Lokeren – Gent – Deinze
 - Aalter – Gent – Aalst
 - Gent St-Pieters – Zottegem



Trein

- Toevoeging van lijn 204 (richting haven en Zelzate)
- Korte termijn:
 - Opening van haltes aan The Loop en Muide
 - Aanpassing infrastructuur lijn 204
 - Verder ontwikkelen van de visie



Omvorming van buslijnen naar tramlijnen

Bestaande 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



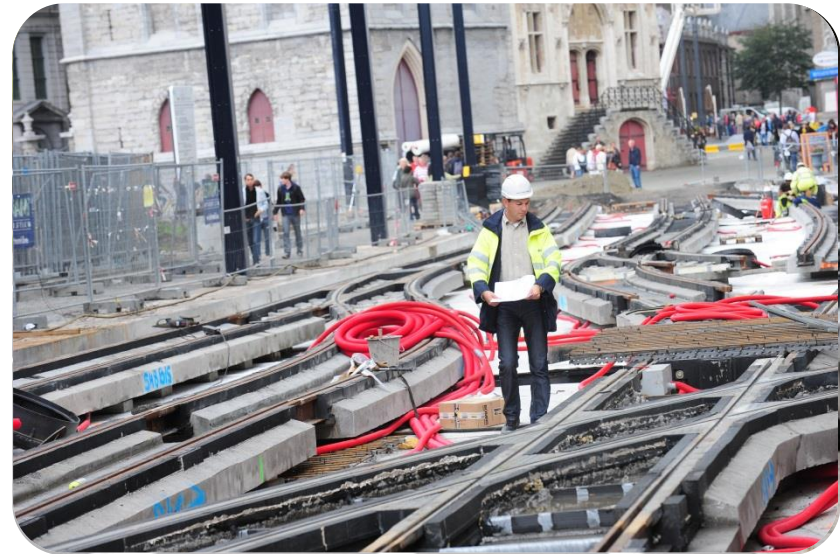
Eerste nieuwe tramassen

- Zwijnaarde – Gent Sint-Pieters (in uitvoering)
- UZ – Gent Sint-Pieters (in uitvoering)
- Tramlus The Loop (in voorbereiding)
- Gent SP – Zuid – Dampoort (in studie)
- Sint-Denijs-Westrem – Gent SP (in studie)
- Mariakerke – Korenmarkt – Dampoort (in studie)
- Oude Dokken – Dampoort (studie in beginfase)
- UZ – Arteveldesite - (te onderzoeken: tracé Merelbeke)



Andere openbaar vervoer-assen om te vertrammen

- Lochristi – Dampoort
- Oostakker - Dampoort
- Merelbeke – Moscou
- Muide – Meulestede
- Melle Leeuw – Melle R4
- Vertrammen in een latere fase:
 - Dampoort – Destelbergen
 - Dampoort – Gentbrugge – Melle Leeuw



Prioriteiten openbaar vervoer

Tramprojecten:

- Vertramming van lijn 7
- Vertramming van lijn 3
- Realisatie van de zgn. “Hoefijzerlijn” (Dampoort – Muide)
- De doortrekking van de tramlijn UZ naar Arteveldesite (en te onderzoeken tracé naar Merelbeke)

Korte termijn:

- Betere doorstroming van tram en bus
- Opening treinhalte The Loop



Betere doorstroming openbaar vervoer

Actiepunten korte termijn:

- Betere commerciële snelheid in de spits op enkele cruciale assen
- Minimale snelheid op elk traject en op elk moment van de dag
- Stipter openbaar vervoer bij de belangrijkste overstappunten
- Circulatiemaatregelen in de binnenstad



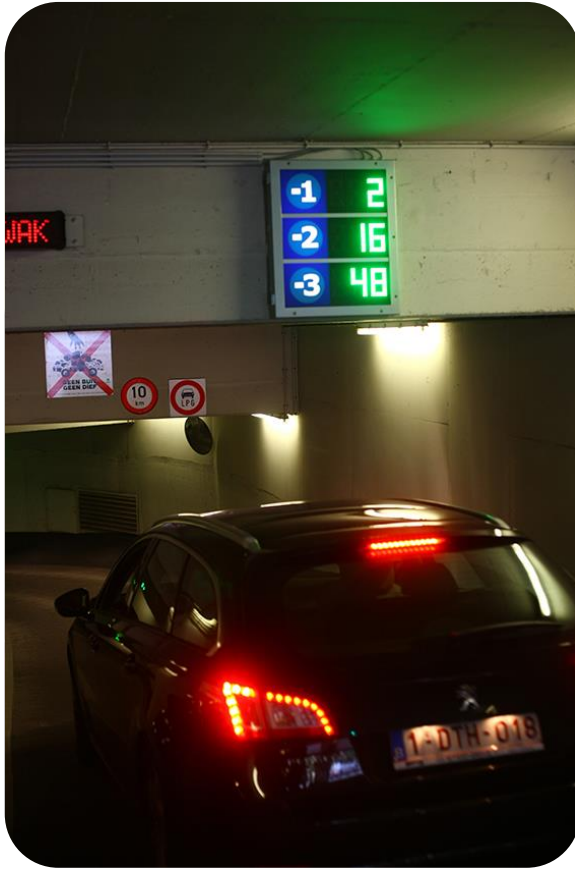


Sturend parkeerbeleid

Mobiliteitsplan Gent 2030



Sturend parkeerbeleid

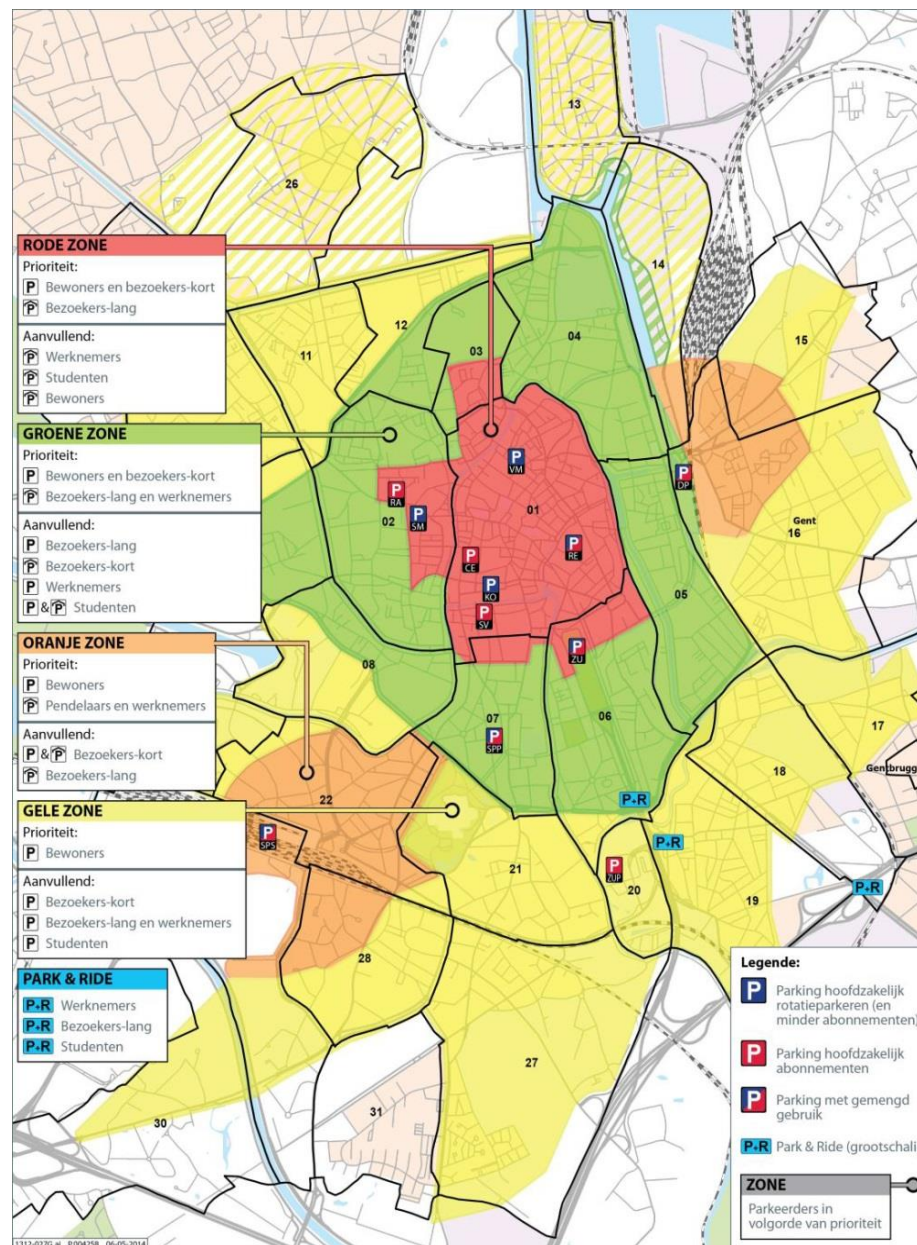


- **Parkeerplan 2020**
 - Sturend parkeerbeleid
 - Geen doel op zich, maar hefboom voor betere mobiliteit
 - www.mobiliteitgent.be/parkeerplan
- **Beheersen parkeercapaciteit:**
 - Om de verkeersleefbaarheid vrijwaren
 - Stand still-principe

Wie parkeert waar?

Stadscentrum:

- Korte bezoeken kunnen op straat
- Langparkeren in de parkings
- Hoe dichterbij het centrum, hoe hoger de tarieven
- Stop & shop: proefproject met kortparkeren voor klanten



Wie parkeert waar?

Bewoners prioritair:

- Aanpassen tarieven
- Eventueel meer bewonersplaatsen
- Buurtparkings, dubbel gebruik, ...
- Gratis eerste bewonerskaart,
- Tweede bewonerskaart = 250€/jaar

Werknemers en studenten:

- Langparkerende pendelaars op afstand of overschakelen op ander vervoer

Intermodaliteit:

- Combinatie met fiets en openbaar vervoer kwalitatief en kwantitatief verbreden



Wie parkeert waar?

Stadsontwikkeling:

- Nieuwe ontwikkelingen moeten parkeerbehoeftes op eigen terrein oplossen
- Parkeerrichtlijnen bepalen hoeveel fiets- en autoparkeerplaatsen er moeten voorzien worden
- Auto's: sturende richtlijnen, vork van minimum en maximum
- Blijft maatwerk

Parkeermakelaar:

- Brengt vraag naar en aanbod van private parkeerplaatsen samen (fiets en auto)



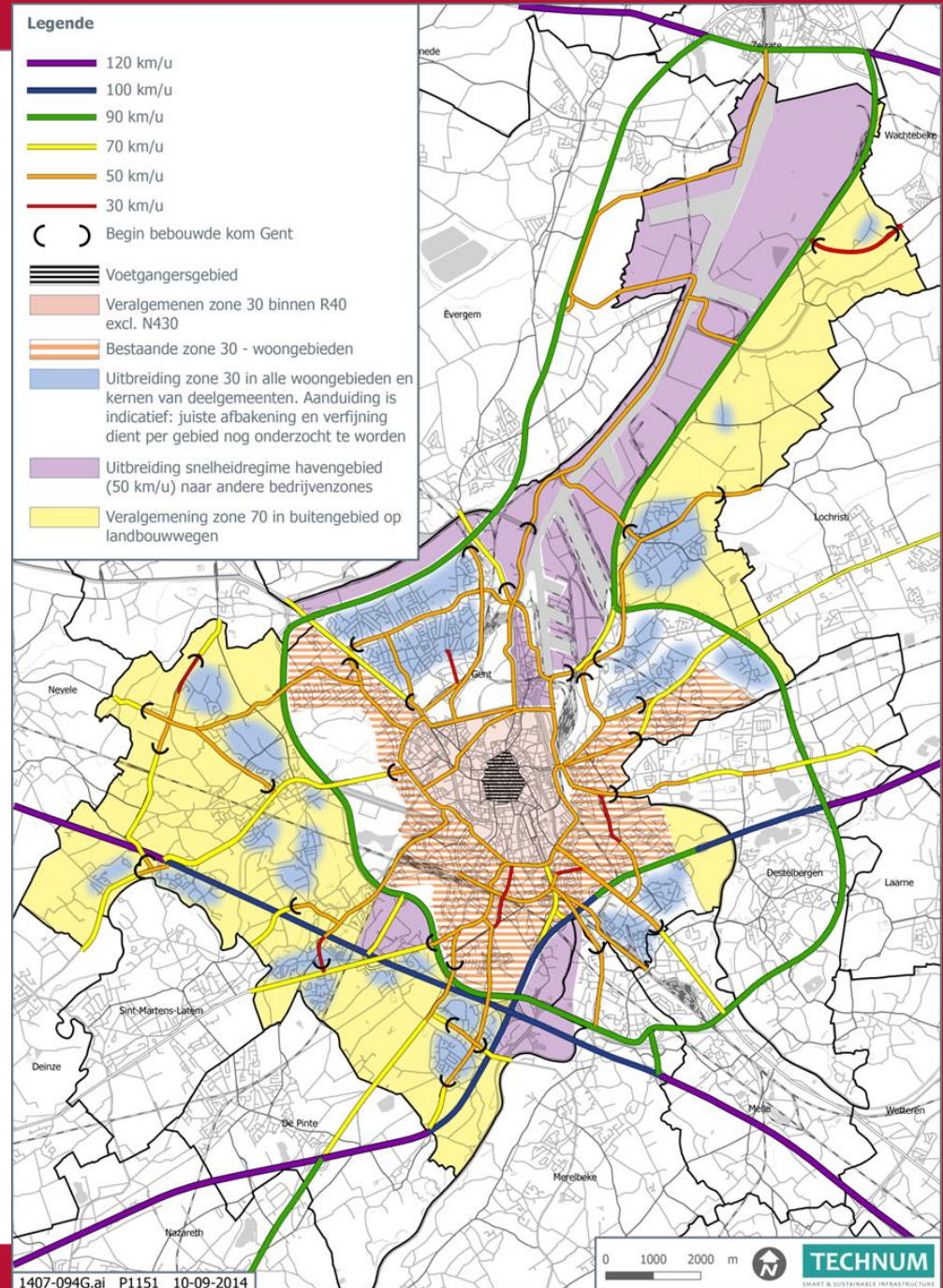


Snelheidsregimes en wegencategorisering

Mobiliteitsplan Gent 2030

Uniforme snelheidsregimes

- **100 km/u** op autosnelwegen binnen stadsregio Gent (E17/E40) :
 - Minder geluidshinder
 - Betere luchtkwaliteit
 - Veiligere aansluitingscomplexen
 - Meer capaciteit
- **90 km/u** op R4
- **70 km/u** op belangrijkste invalswegen tussen R4 en R40
- **70 km/u** op secundaire wegen buiten de bebouwde kom en **50 km/u** binnen de bebouwde kom.



Uitbreiding zone 30

- Hele gebied binnen de stadsring R40 wordt zone 30
- Uitzonderingen:
 - as Begijnhoflaan-
Opgeëistenlaan-
Blaisantvest
 - Franklin Rooseveltlaan
 - Gustave Callierlaan
 - Zuidparklaan



Uitbreiding zone 30

- Ook uitbreiding zone 30 buiten de R40
- Logische afgebakende zones 30 in omliggende woonwijken en centrumdorpen
- Bestemmingsverkeer draineren naar interne ontsluitingswegen waar 50 km/uur toegestaan is



Zone 30 in woonbuurten buiten R40

- **Voorstellen nog in detailonderzoek**
- **Wondelgem:** tussen de R4, Brugsevaart, Morekstraat/Evergemsesteenweg en Zandstraat + Botestraat als verbindingsweg met 50km/uur
- **Gentbrugge** (boven de Brusselsesteenweg) en **Moscou-Vogelhoek:** mogelijke wijkontsluitingswegen zijn de Henri Pirennelaan /Emille Verhaerenlaan / Weverbosdreef en de as Braemstraat / Braemkasteelstraat
- **Zwijnaarde:** Klossestraat (ten westen van de N60) en Grotesteenweg-Zuid kunnen als wijkontsluitingsweg functioneren
- **Sint-Amandsberg:** Nieuweweg, Antwerpsesteenweg, Motorstraat en Hogeweg zijn mogelijke ontsluitingswegen
- **Drongen:** zowel woonbuurten als centrum komen in aanmerking + Mariakerksesteenweg, Merendreesesteenweg, Beekstraat en Catriestraat als mogelijke ontsluitingswegen

Wegencategorisering

- (Her)inrichting wegen en knooppunten = volgens functie in een **hiërarchisch opgebouwd wegennetwerk**
- Categorisering = maatstaf voor **ruimtelijke ontwikkelingen**
- **Drie hoofdniveaus** in Vlaanderen:
 1. Hoofd- en primair wegennet (Vlaanderen)
 2. Secundair wegennet (Vlaanderen, Provincie)
 3. Lokale wegennet (Stad)



Wegencategorisering

Hoofd- en primair wegennet

- **B401** – primaire tak van E17 tot R40, niet meer tot Woodrow Wilsonplein
- **Siferverbinding** op korte termijn als sluiting grootstedelijke ringweg in het noorden
- **E17 viaduct in Gentbrugge:** zoeken naar alternatief



Wegencategorisering – visie Gent

Secundaire wegen:

- Behouden categorisering 2003

Lokale wegen:

- Hundelgemsesteenweg en Dendermondse steenweg krijgen een hogere categorie op lokaal niveau
- Afstemmen met buurgemeenten
- Verdere verfijning en detaillering in de toekomst





Stadsregionaal verkeerscentrum

Mobiliteitsplan Gent 2030

Verkeersgeleiding

- 1997: eerste parkeergeleidingssysteem
- 2008: opdracht voor nieuw verkeersgeleidingssysteem (VGS) met veel meer mogelijkheden
- 2013: beslissing om stadsregionaal verkeerscentrum Gent op te richten

Doelstellingen verkeerscentrum :

- weggebruikers veilig, efficiënt en duurzaam op hun bestemming brengen
- beïnvloeden mobiliteit door verspreiden (real-time)informatie



Data verzamelen en verkeer monitoren

- Complementaire **samenwerking** met andere overheden en expertisecentra
- Verzamelen van bestaande gegevens en input van de burger, gecombineerd met **nieuwe technologieën**.
- Opzetten virtueel **operatiecentrum**, met bemanning in functie van de verkeerssituatie

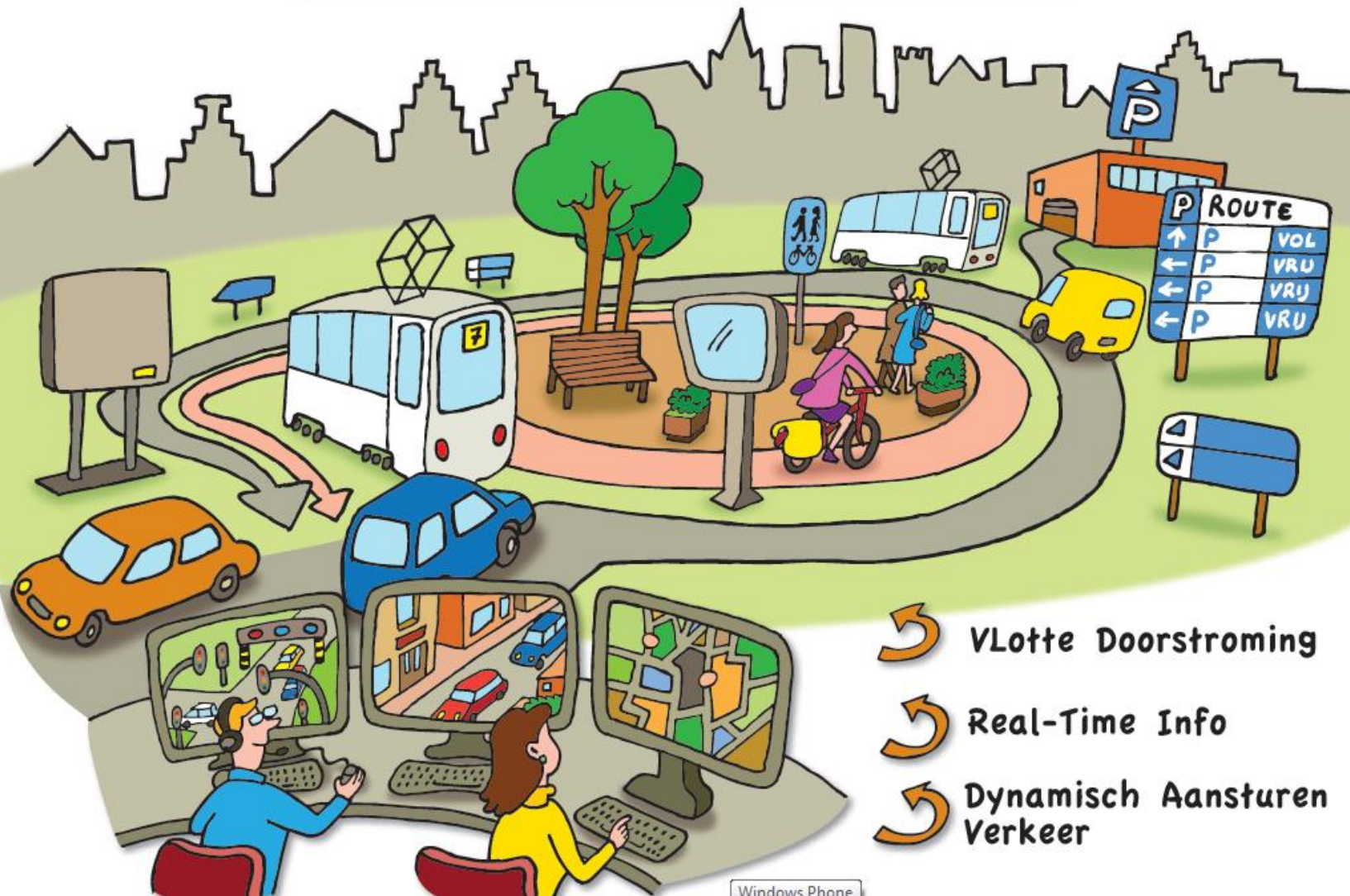


(Dynamisch) aansturen van verkeer

- **Open data:** vrijgeven van structurele verkeersgegevens (bv. bezetting parkeergarages) => publiek beschikbaar voor applicaties
- Nieuws over ongevallen, wegenwerken,... via verschillende **communicatiekanalen:** digitale borden, radio, social media, ..
- Aansturing digitale verkeersborden met **bindend verkeersadvies** aan de bestuurders



VERKEERSCENTRUM GENT



-  Vlotte Doorstroming
-  Real-Time Info
-  Dynamisch Aansturen Verkeer

Mobiliteitsmanagement

- Samenwerking met 'verkeersgeneratoren'
- Drie doelgroepen
 1. Bedrijven
 2. Scholen
 3. Evenementen



Mobiliteitsmanagement

Bedrijven:

- Bedrijvenconsulent
- Nadruk op zuidelijke mozaïek

Scholen:

- Betere verkeersveiligheid in directe schoolomgeving
- Schoolvervoerplannen voor grote scholen(concentraties)
- Overleg met Unief en Hogescholen

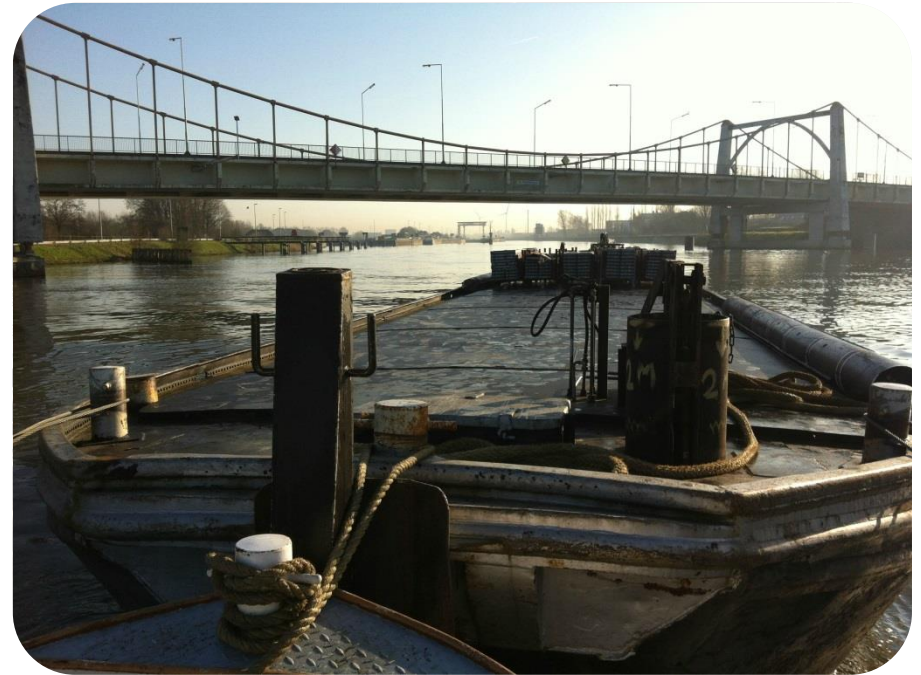
Evenementen:

- Eventmanager
- Opstellen van vervoersplannen voor evenementen



Zwaar vervoer

- **Stedelijk distributiecentrum:** grote, niet optimaal gevulde vrachtwagens in centrum vervangen door kleine en milieuvriendelijke voertuigen
- Goed bereikbare **afhaalpunten** voor klanten
- Tijdelijke opslagplaats voor **bouwmaterialen**, voor 'just-in-time' levering
- Goederen ook **via het water** op hun bestemming te brengen



Zwaar vervoer – routing vrachtverkeer

- **Vrijwaren lagere-orde wegen** van vrachtverkeer
- **Vrachtroutenetwerk** implementeren door :
 - aanpassing signalisatie attractiepolen
 - samenwerking met bedrijven en GPS providers
 - promotie officiële vrachtwagensparkeerplaatsen



Zwaar vervoer – toeristenbussen

- Touringcars – geen extra op- en afstapplaatsen binnen de R40
- Nieuwe, vlot bereikbare zones nabij de stadsring
- **Toegang tot centrum beperken** voor touringcars, zodra er alternatieven bij stadsring
- Praktische aanpak voor **uitzondering** (minder mobiele, hotels,...)
- Op- en afstapplaats François Laurentplein verdwijnt op termijn.
- Goed uitgeruste **langparkeerlocaties** met attractieve looproute naar centrum





gent: slim op weg

Circulatie binnenstad

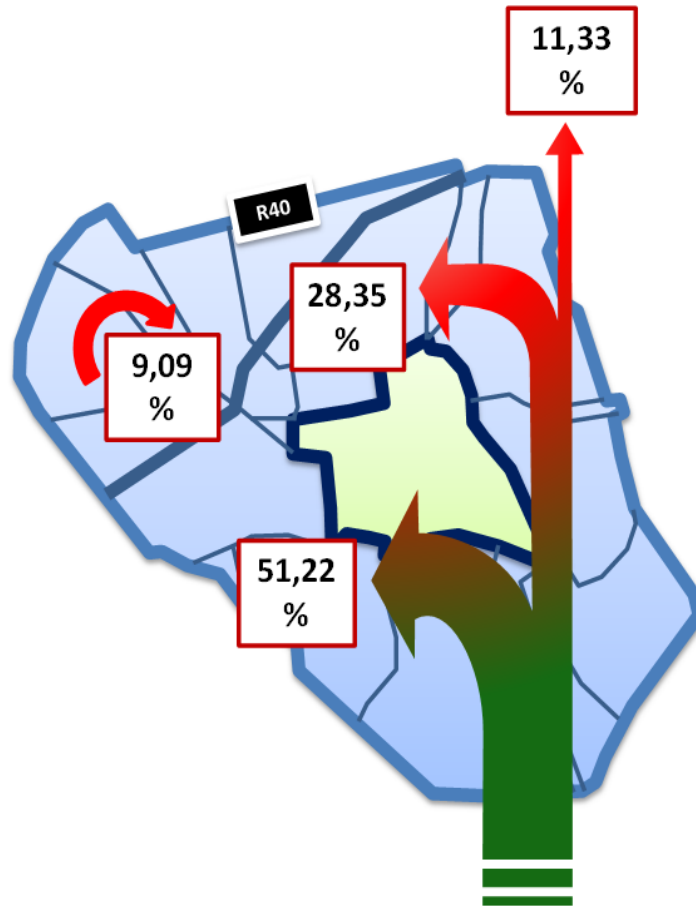
Mobiliteitsplan Gent 2030

Betere selectieve bereikbaarheid nodig

- Verzadigd wegennet met **te veel doorgaand verkeer** in de binnenstad
- = **nadelig** voor bereikbaarheid fietsers, openbaar vervoer én bestemmingsverkeer per auto
- **Gefaseerd knippen** van doorgaand verkeer op te zwaar belaste assen



Circulatie binnenstad



1. Globaal gezien is het aandeel **zuiver doorgaand verkeer (11%)** binnen het gebied R40 eerder beperkt
2. **Semi-doorgaand verkeer (28%)**: Bijna 1/3^e van het verkeer ontwijkt de R40 door relatief lange afstanden af te leggen op verzadigde verkeersassen binnen het R40-gebied
3. **Bestemmingsverkeer (51%)**: meer dan de helft van alle verkeer neemt de kortste afstand van en naar de R40
4. **Intern verkeer (9%)**: heeft herkomst en bestemming binnen R40

Aard van het verkeer binnen de R40 (huidig)		
Zuiver doorgaand verkeer	1980	11,33%
Semi doorgaand verkeer	4957	28,35%
Bestemmingsverkeer	8955	51,22%
Intern verkeer	1590	9,09%
Totaal	17481	100,00%

Gent creëert ademruimte

- Centrum is nu verzadigd
- Gent wil **ademruimte** creëren en centrum bereikbaar maken, door doorgaand verkeer te weren
- Aangenaam **voetgangersgebied** is voor iedereen een zegen
- Extra ruimte voor sterk groeiend aantal **fietzers**
- Aantrekkelijker **openbaar vervoer** => modal shift
- Goed **bereikbaar voor auto's** met bestemming in het centrum, via de kortste weg vanop de verdelende stadsring.



Circulatieplan = sleutel voor aantrekkelijk Gent

- Voetgangersgebied uit mobiliteitsplan 1997 is **succesverhaal** gebleken
- Doel = Gent nog **aantrekkelijker en leefbaarder** te maken om in te wonen, te werken, te winkelen, naar school te gaan, te bezoeken,...
- Hoe?:
 - Nieuw **circulatieplan**
 - Grotere **autoluwe zones**
 - Uitbreiding **voetgangersgebied**



CENTRUM IS VOOR BESTEMMINGSVERKEER

Grotere
Autoluwe
Zone

Méér Ruimte
voor Fietzers en
Voetgangers



Knippen
van Té
Drukke Wegen

Rustiger
Aangenamer
Centrum

Bereikbaarheid R4 – R40 - binnenstad

Naar een tweeledige ringstructuur

- Sinds de voltooiing van R4 Zuid is de grootstedelijke ringstructuur klaar; behalve de noordelijke Siffterverbinding
- R40 => verdeelweg stadscentrum in plaats van een doorgaande route
- Doorgaande verkeersaders in binnenstad zijn contraproductief

R4

- Vanuit R4 naar R40 via Afrikalaan, B401 of Drongensesteenweg.
- Uitwisseling verkeer R40 met deze drie assen bevoordelen ten opzichte van verkeer dat stadsring volgt (gerichte aansturing verkeerslichten)
- Verder naar centrum via verschillende “stadspoorten” op stadsring R40

Bereikbaarheid R4 – R40 - binnenstad

R40

- Nieuwe regelcomputer voor verkeerslichtenaansturing R40
- Toekomstige capaciteitswinsten creëren op de R40 door aanpassingen van lichtenregeling en kruispuntoplossingen
- Zo kan R40 binnenstedelijk verkeer overnemen
- Realiseren van P&R's in de rand van de stad

Binnenstad

- Uitbreiding voetgangersgebied
- Veralgemeenen zone 30 binnen R40



gent:

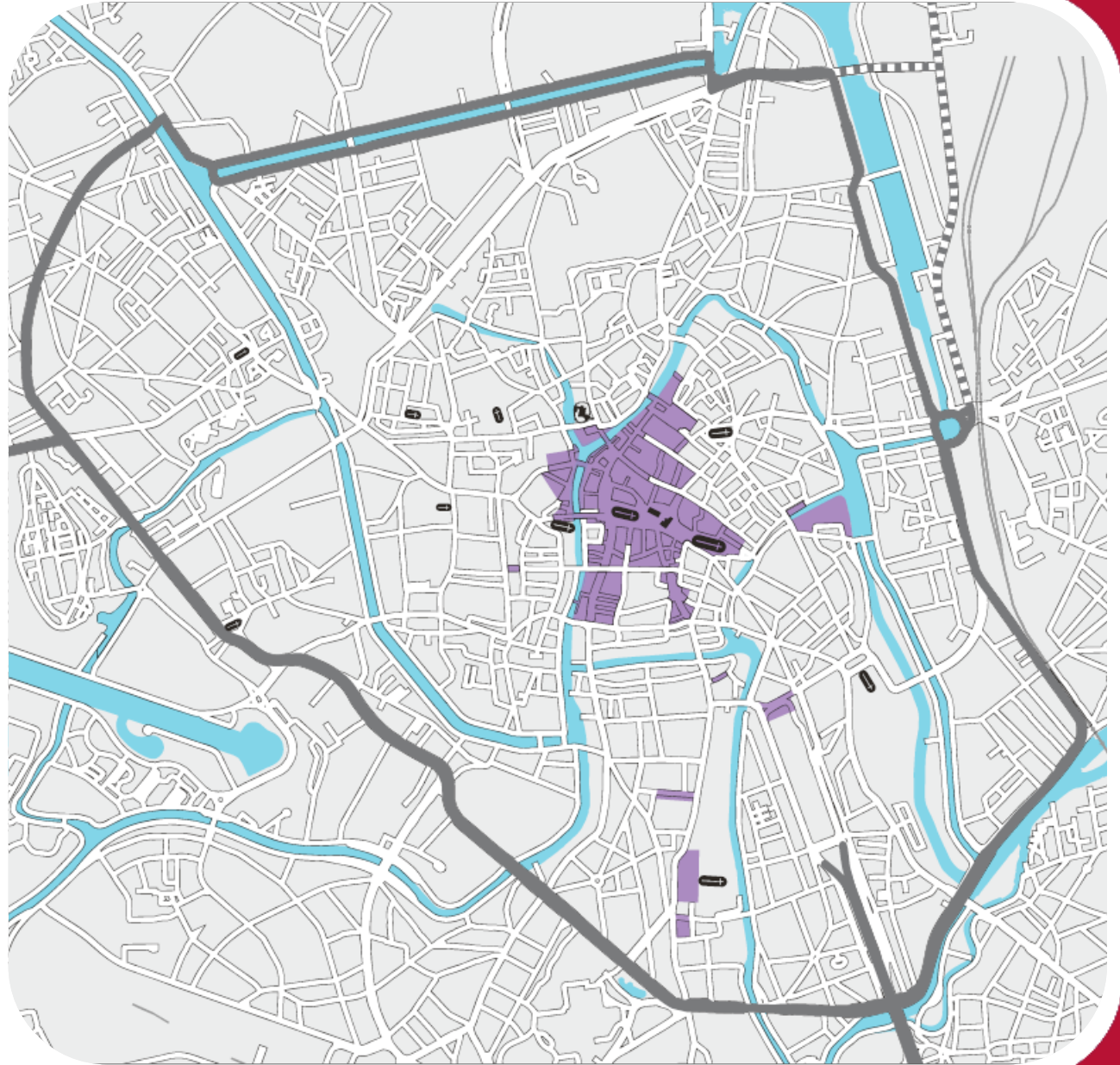
slim op weg

Circulatie binnenstad en uitbreiding voetgangersgebied in kaart

Mobiliteitsplan Gent 2030

Centrum nu

- Voetgangersgebied = paarse zones
- Doorgaand verkeer hoort thuis op stadsring (R40)
- Nog te veel doorgaand verkeer dwars door centrum – vaak via voormalige P-route



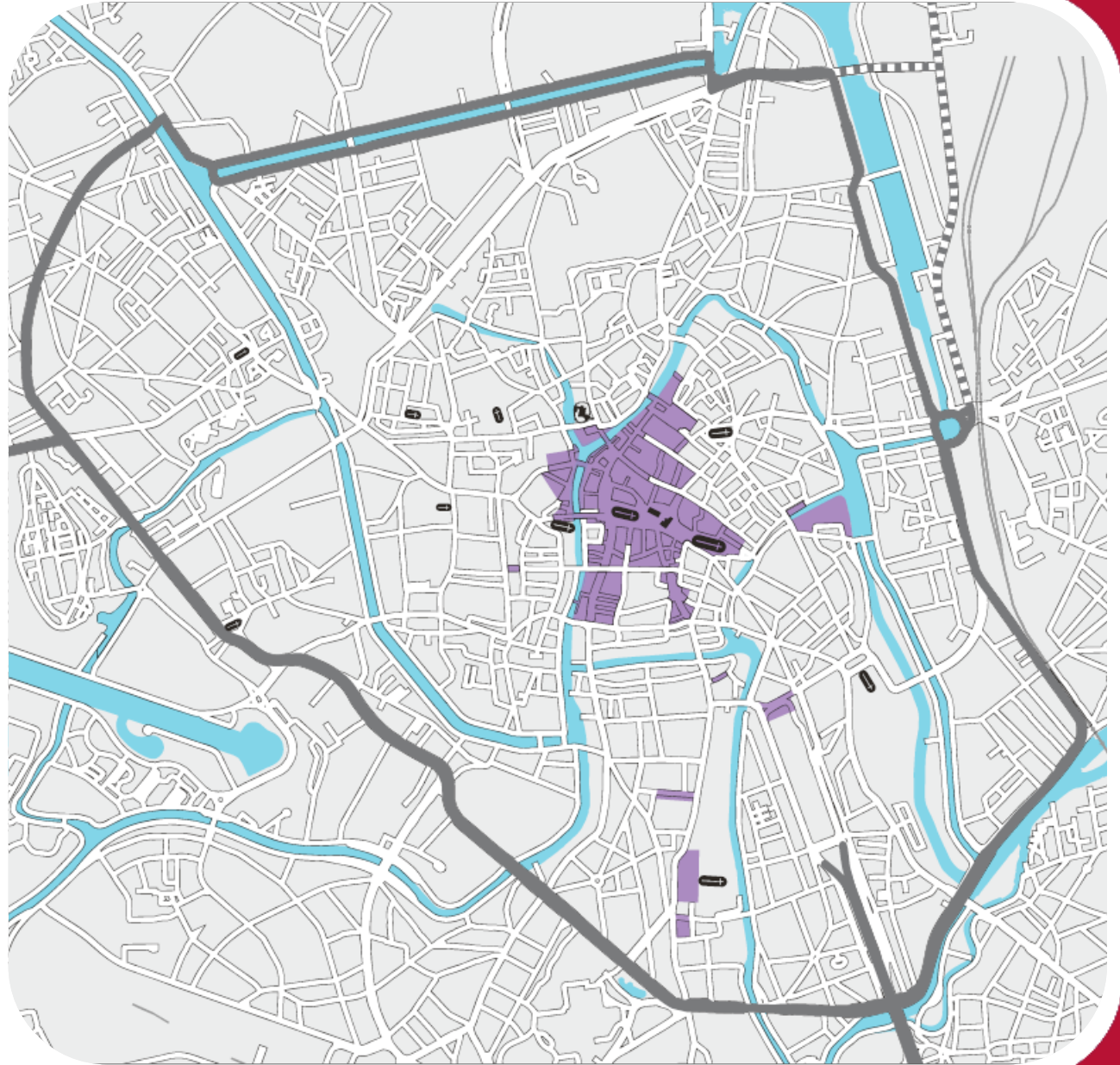
Wat is het doel?

- Levenskwaliteit in de stad verhogen
- Aantrekkelijkheid van winkelapparaat versterken
- Meer ruimte voor voetgangers en fietsers
- Vlotte doorstroming openbaar vervoer
- Parkings en andere bestemmingen vlot bereikbaar
- Bestemmingsverkeer maximale doorstroming bieden



Hoe bereiken we dit doel?

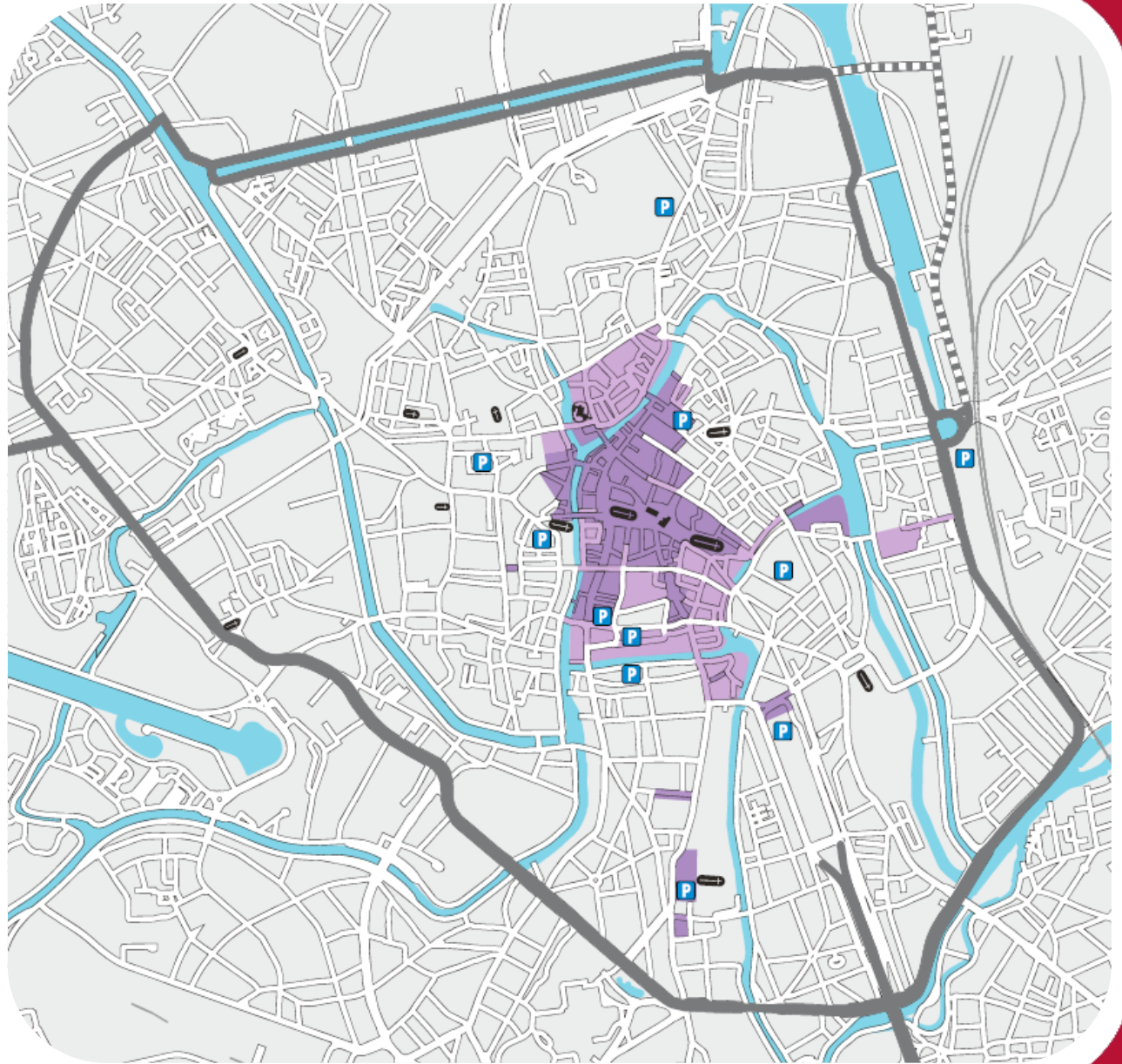
- Weren doorgaand verkeer
- Groter voetgangersgebied



Ruimte voor...

een groter voetgangersbied

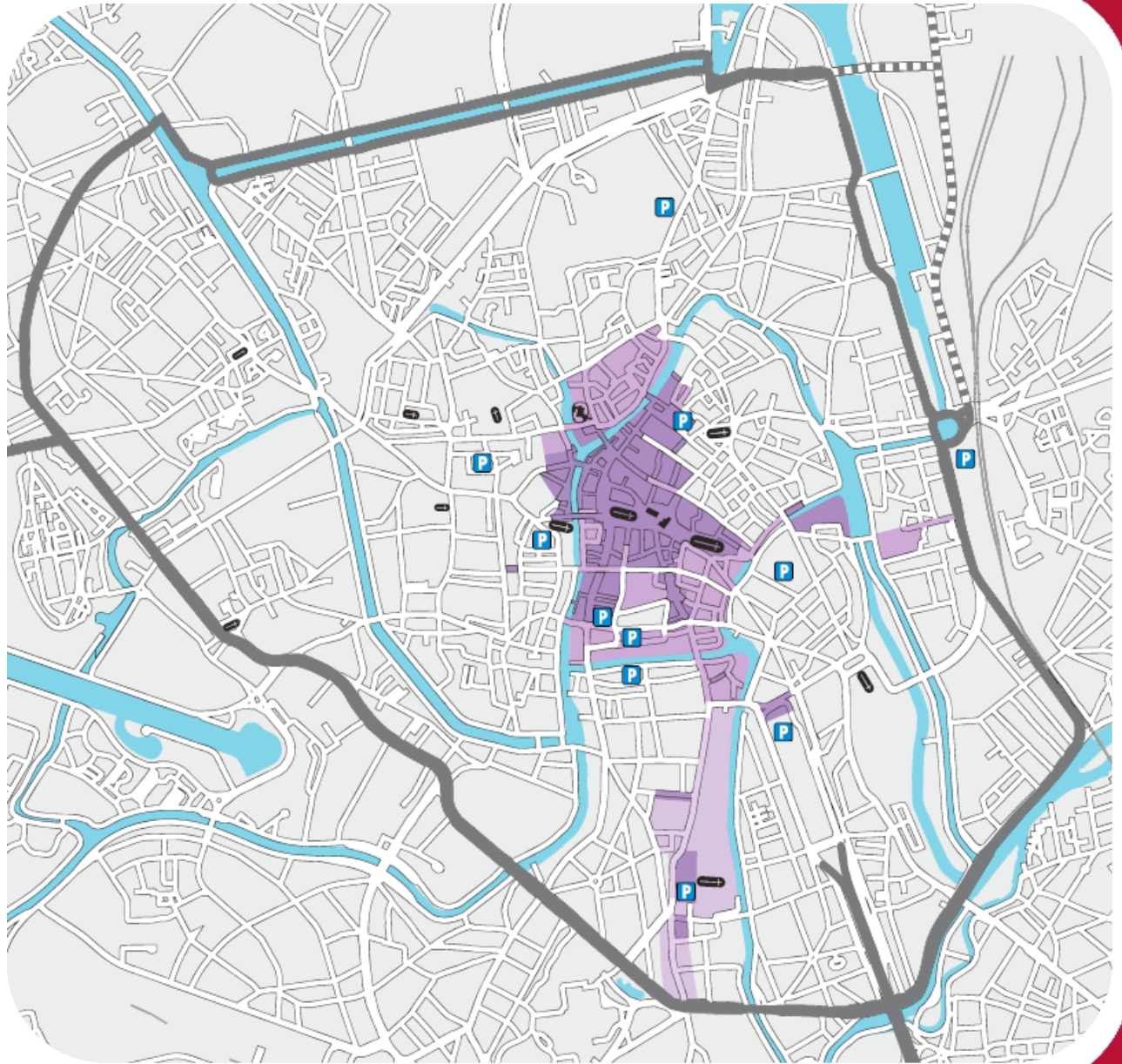
- Patershol-
Veerleplein
- Predikherenlei –
Hornstraat
- Kortedagsteeg –
Walpoortstraat –
Waalse Krook
- Koophandelsplein
- Sint-Baafscorridor
- Omgeving
Gouvernementstraat



Ruimte voor...

een groter voetgangersbied

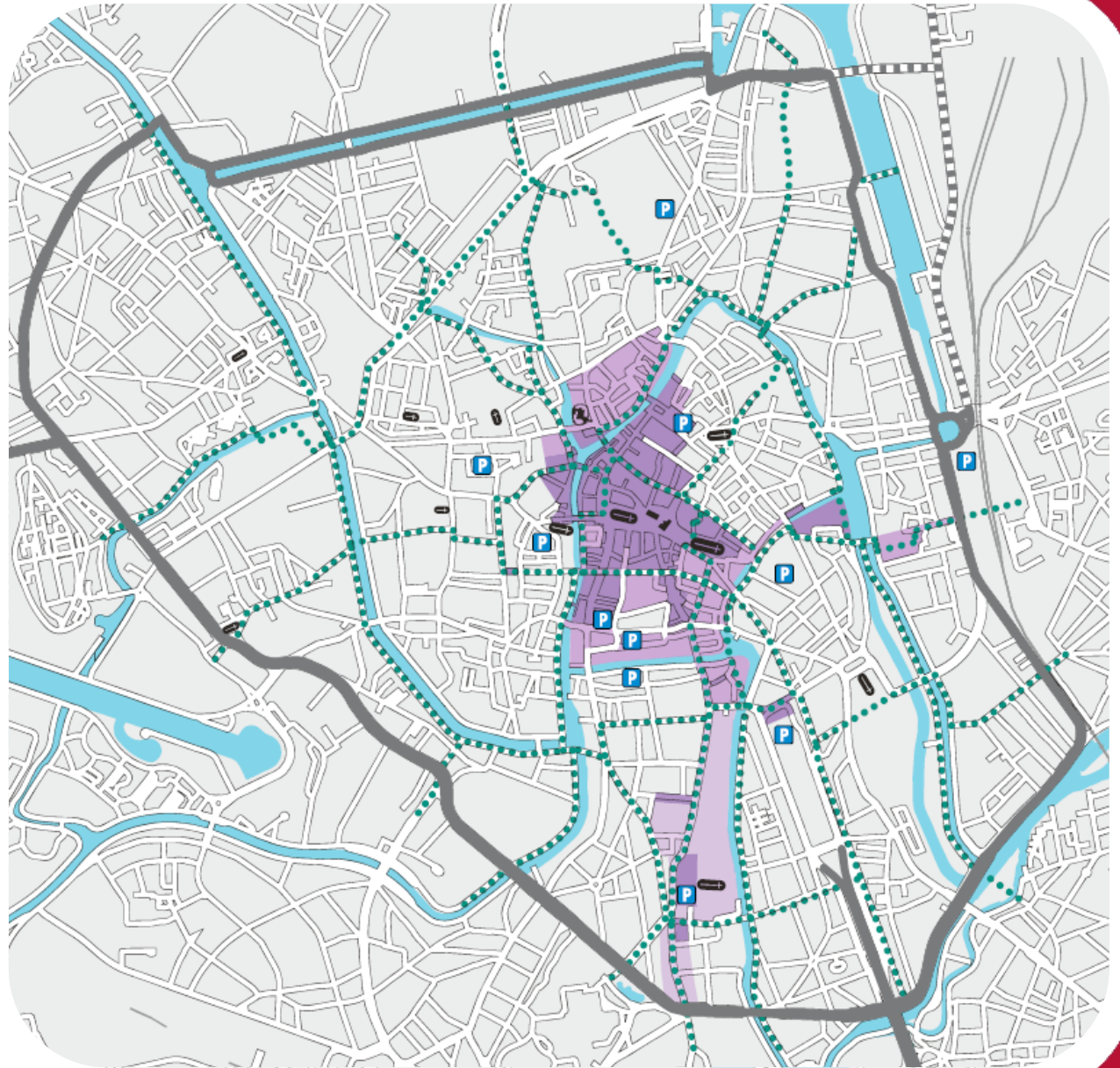
Studentenbuurt ook
voetgangersgebied
of autoluwe zone



Ruimte voor...

de belangrijkste fietsroutes

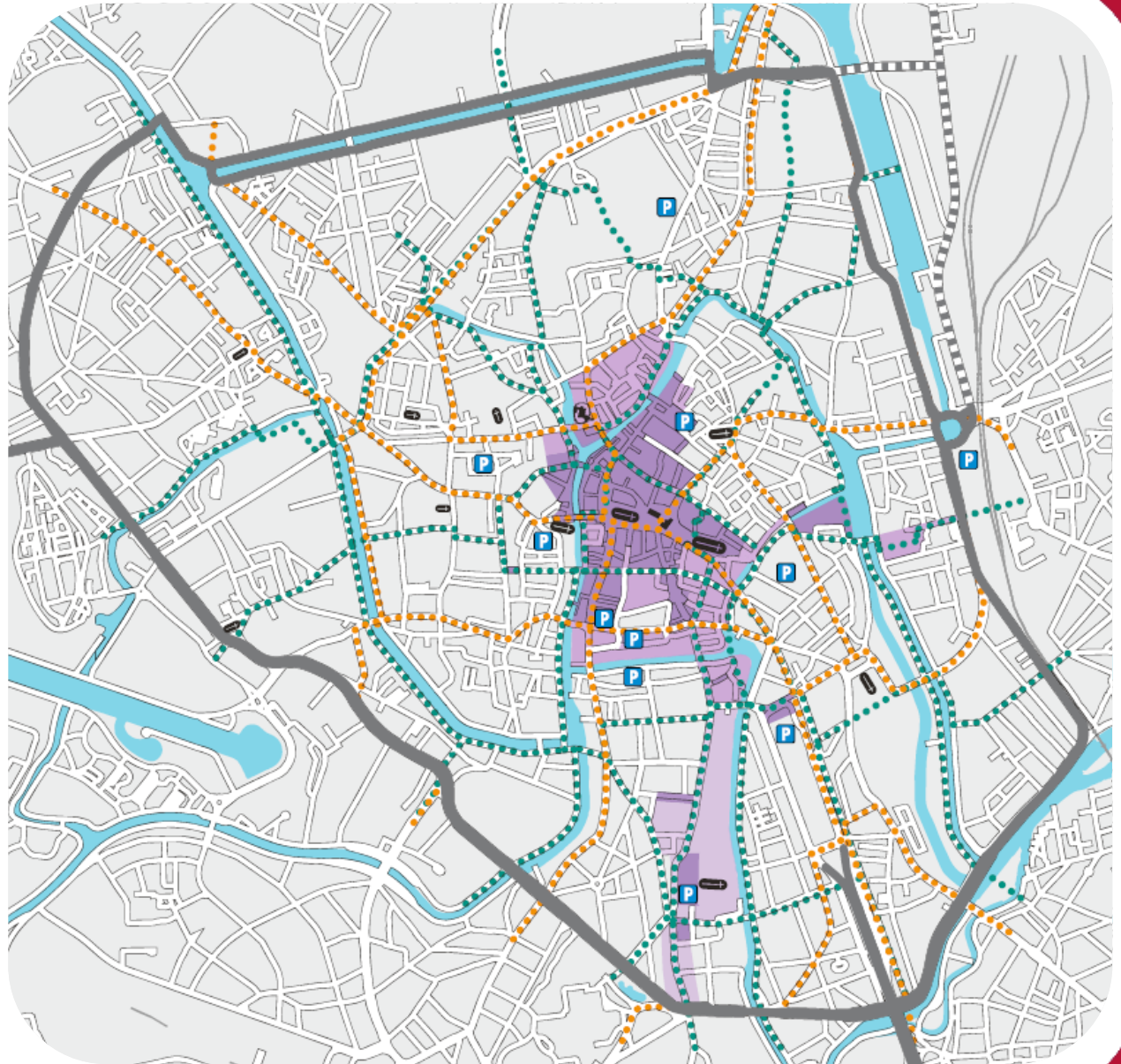
- = groene stippellijnen
- Minder gemotoriseerd verkeer onderweg
- Minder conflictsituaties
- Meer snelheid
- Meer capaciteit



Ruimte voor...

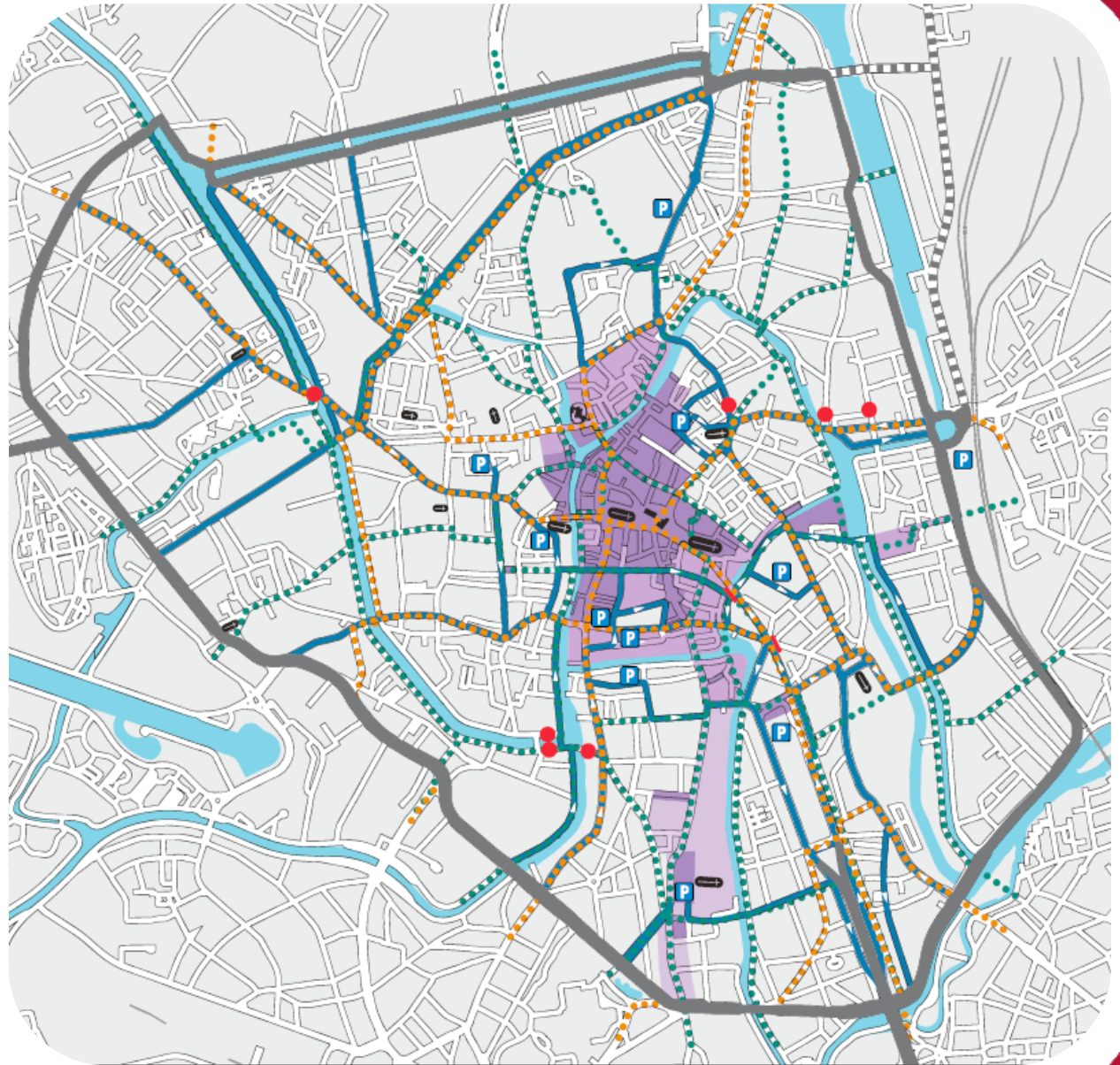
het openbaar vervoer

- = oranje stippellijnen
- Minder gemotoriseerd verkeer onderweg
- Minder files
- Vlottere doorstroming
- Ruimte voor vertraming



Bereikbaarheid autoverkeer

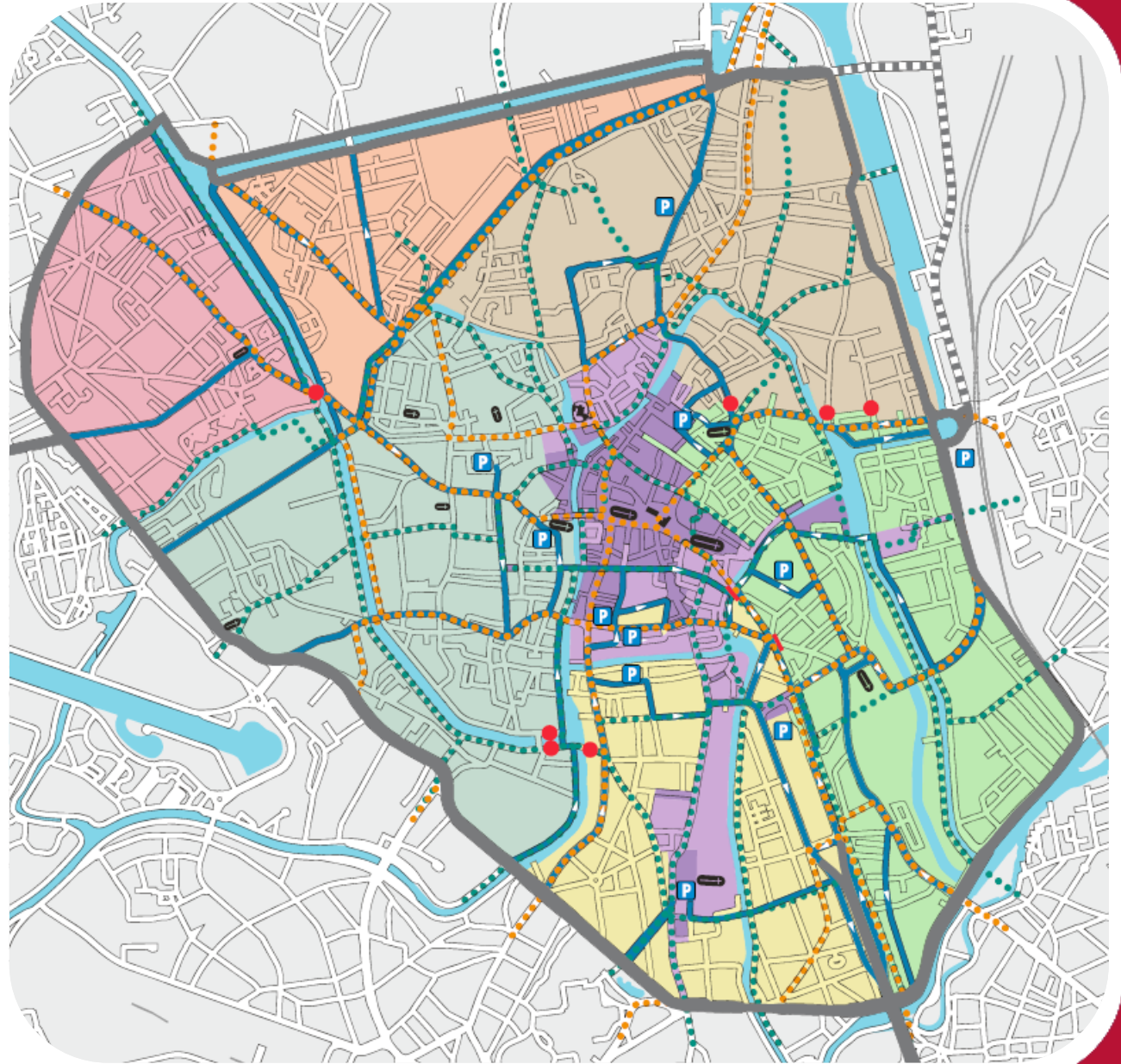
- Blauwe aan- en afrijroutes leiden ook naar parkings
- Bereikbaarheid autoverkeer blijft verzekerd
- Keuze bestemming gebeurt via de stadsring
- Knippen > rode markeringen
- Sluipstromen verhinderen



Hoe?

Opdeling in sectoren

- Gemotoriseerd verkeer via stadsring naar de zone van bestemming
- Uitwisseling tussen sectoren kan via R40
- Waterlopen bepalen deel van de grenzen





Verkeersveiligheid en toegankelijkheid

Mobiliteitsplan Gent 2030

Verkeersveiligheid - handhaving

- Prioriteit voor de politie:
specifieke afspraken over
(snelheids)controles
- Mobiliteitsbedrijf zet in op:
 - Naleving van
parkeerreglementering
 - Naleving van
inrijverboden (bv.
voetgangersgebied)
 - **Fietsparkeren**



Verkeersveiligheid

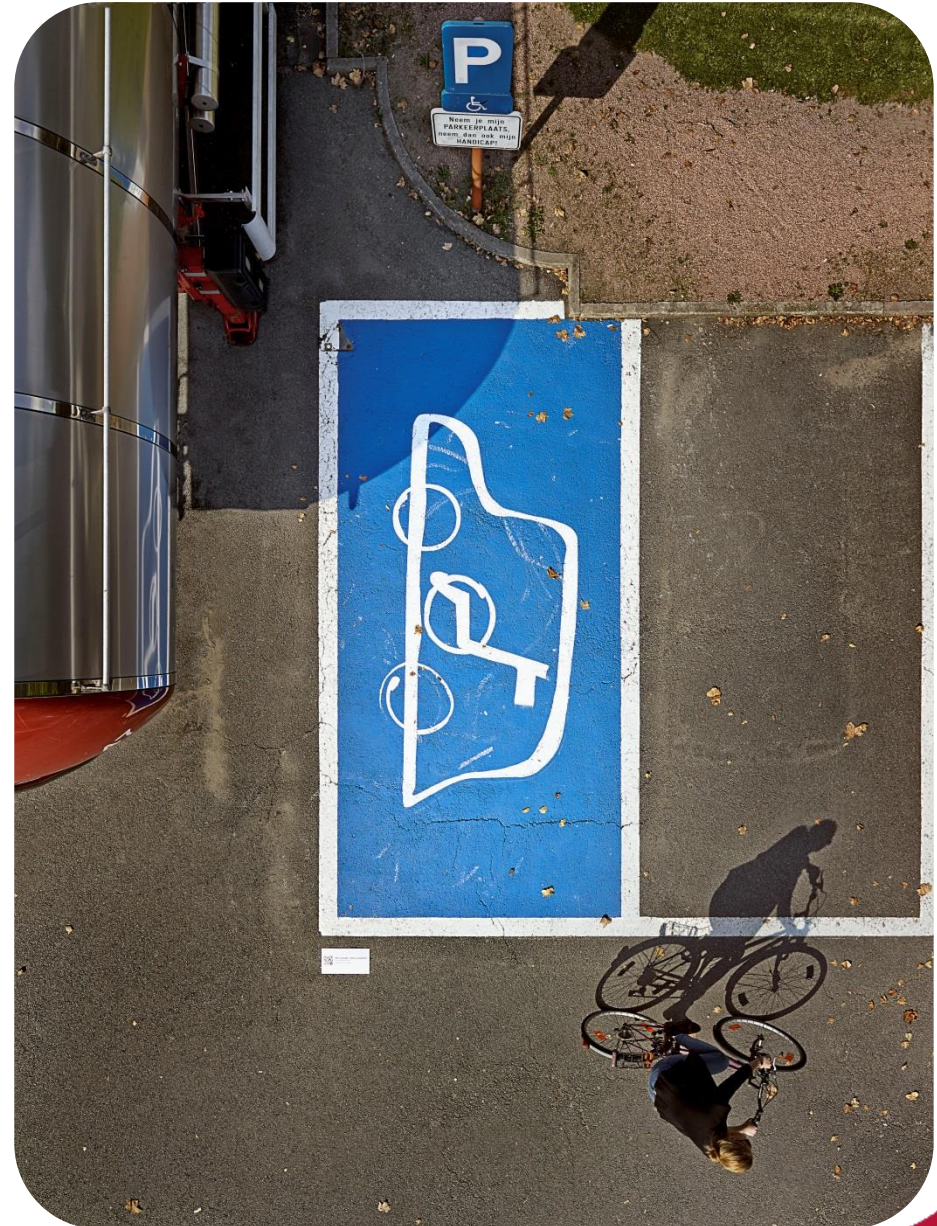
Sterk verweven in alle onderdelen van het Mobiliteitsplan

- Wegencategorisering van wegen
- Verblijfsgebieden (uitbreiding zone 30, uitbreiding voetgangersgebied,...)
- Snelheidsverlaging op andere wegen
- Circulatiemaatregelen
- Verbeteren fietsnetwerken
- Uitbreiding openbaar vervoer
- ...



Toegankelijkheid

- Perceptie = we zijn steeds mobieler
- Klopt enkel voor wie nu al toegang heeft tot het mobiliteitssysteem.
- Maar dat geldt niet voor iedereen
- Geen exclusief probleem van mensen met fysieke beperking
- Ook ander toegankelijkheidsproblemen; kinderwagens, shoppingtassen, reistassen, ...



Toegankelijkheid - strategie

Basisprincipes:

- Inzetten op onafhankelijkheid en zelfredzaamheid
- Geen stigmatiserende aanpak
- 'Universal design' is goed voor iedereen (vb hellend vlak versus trap)
- Ketenbenadering van mobiliteit





gent: slim op weg

Synthese in 10 krachtlijnen

Mobiliteitsplan Gent 2030

Synthese in 10 krachtlijnen

1. Mobiliteit functioneert als **motor voor een duurzame en bereikbare stad**.
2. Het historisch **centrum** weert het **doorgaand verkeer** en krijgt een **groter voetgangersgebied**.
3. Gent versterkt haar **fietsinfrastructuur** in functie van nieuwe ontwikkelingen en een stadsregionaal fietsnetwerk.
4. Gent faciliteert een **vlotte doorstroming van het openbaar vervoer** en de belangrijkste buslijnen worden omgevormd tot **tramlijnen**.

Synthese in 10 krachtlijnen

5. Het Gentse **parkeerbeleid stuurt** de gewenste stedelijke mobiliteit.
6. Maximum **30 km/u binnen de stadsring** en uitbreiding 'zone 30' naar woongebieden buiten de R40. Binnen de stedelijke agglomeratie Gent: maximum **70 km/u op gewestwegen, 90 km/u op primaire wegen** en **100 km/u op autosnelwegen**.
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.

Synthese in 10 krachtlijnen

8. Gent richt een **Verkeerscentrum** op om verkeerstromen optimaal en dynamisch aan te sturen.
9. Het mobiliteitsbeleid verruimt de focus tot buiten de stadsgrenzen en ontwikkelt een **stadsregionale samenwerking**.
10. Gent omarmt **co-creatie** als een waardevolle dynamiek die onder meer de mobiliteit in Gent mee vormgeeft.

gent: slim op weg

CHALLENGE

mobiliteitgent.be/mobiliteitsplan