

gent:

Jaarverslag 2019

**Mobiliteitsbedrijf
Stad Gent**





Voorwoord	4
Beleidsverslag	5
Nieuwe legislatuur – nieuwe doelstellingen	6
Cijfers en resultaten	9
Mobiliteit- en verplaatsingsonderzoek	10
Circuleren	12
Autovrij gebied	16
Fietsen	20
Auto Parkeren	24
Taxidiensten	30
Dienstverlening	31
Personeel en financiën	32

Voorwoord

2019. Het eerste jaar van een nieuwe legislatuur, per definitie een jaar vol verwachtingen en nieuwe kansen.

Klaar voor een nieuwe start zetten we nieuwe beleidslijnen uit. Onze uitgewerkte meerjarenplanning stelt dat we ons de komende jaren focussen op de 5 onderstaande doelstellingen, elk gerelateerd aan een verschillende modus.

1. Verhogen van veilig stappen voor iedereen
2. Uitbouwen van een toonaangevende fietsstad voor iedereen
3. Vergroten van het aandeel collectief vervoer
4. Verhogen selectieve bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer
5. Vrijwaren van de verkeersleefbaarheid via een selectief en kwalitatief parkeeraanbod

Wanneer we de resultaten uit het verleden kritisch bekijken via een 2de evaluatie van het circulatieplan, blijven eerdere conclusies overeind: Gent is verkeersveiliger, de bereikbaarheid is gegarandeerd en de stad werd aangenamer. Gentenaars kiezen nu al vaker voor fiets en openbaar vervoer.

Toch gaan we nog verder, en hebben we in 2019 al de eerste stappen gezet in de uitvoering van de beoogde doelstellingen.

Voetganger/fietsers

Voetgangers en fietsers kunnen nu de Dampoortrotonde vermijden en een nieuwe tunnel gebruiken die Gent-centrum verbindt met Sint-Amandsberg.

Voor de fietser kwam bijkomend heel wat meer veilige infrastructuur en maar liefst 2.403 extra fietsparkeerplaatsen.

Collectief vervoer

Onze Gentse Wandelbus mocht zijn route in 2019 uitbreiden, waardoor ook onze bibliotheek beter toegankelijk wordt via collectief vervoer.

Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer

Nieuw is de uitbouw van de wijkmobiliteitsplannen. De resultaten die we bereikten in Gent-centrum, willen we nu immers ook uitbreiden naar de deelgemeenten, in eerste instantie de wijken Dampoort, Oud Gentbrugge en Zwijnaarde. In dat kader startten we dit jaar alvast een participatietraject.

Verkeersveiligheid blijft onze topprioriteit, en ook in deze legislatuur hebben we aandacht voor noodzakelijke snelheidsbeperkingen. In 2019 voerden we extra beperkingen in in Zwijnaarde.

Parkeeraanbod

Wanneer een Gentse bewoner of bezoeker zijn wagen wil parkeren, zijn er verscheidene mogelijkheden. We lanceerden het parkeerplatform dat een overzicht biedt van alle beschikbare publieke en private parkeerplaatsen, weg van de straat. Het brengt de bewoner en de eigenaar/verhuurder van de parkeerplaats met elkaar in contact.

Binnen het thema mobiliteit hebben wij vanzelfsprekend dagdagelijks vele contacten met burgers. We streven daarbij naar een sterke klantgerichte dienstverlening en slagen daar in grote mate in. We willen echter ook rekening houden met de aanbevelingen van de Gentse ombudsvrouw en hebben daarbij blijvende aandacht voor een correcte en kwalitatieve dienstverlening.

2019 stond binnen het Mobiliteitsbedrijf in teken van de grote verandering. Begin 2020 is de kanteling naar een nieuwe organisatie doorgevoerd. Om ons daar goed op voor te bereiden, doorliepen we het afgelopen jaar een integraal traject. We werkten samen aan onze nieuwe organisatiestructuur, cultuur en veranderend leiderschap. Het was een intense oefening en resulteerde in een organisatie met focus op eigenaarschap bij de medewerkers, coaching en maximale wendbaarheid van onze werking.

Directeur Frank Vanden Bulcke kondigde eind 2019 aan ons na meer dan 7 mooie jaren te zullen verlaten en zelf een nieuwe uitdaging aan te gaan. In april 2020 kwam ik aan boord. In deze boeiende functie is het alvast mijn intentie om het Mobiliteitsbedrijf in zijn ingeslagen weg verder aan te sturen. Ik zet mijn schouders daarbij onder onze missie en wil me, samen met deze enthousiaste groep, ten dienste stellen van de Gentenaar en onze bezoekers.

Yves Roelandt



Beleids- verslag

Beleid

2019 was het eerste jaar van de nieuwe legislatuur, waarbij Schepen Filip Watteeuw aangesteld werd als de bevoegde schepen voor Mobiliteit, Publieke Ruimte en Stedenbouw. Het nieuwe college van burgemeester en schepenen schreef een gloednieuw bestuursakkoord met daarin ook heel wat accenten voor het mobiliteitsbeleid.

Strategie

Het Gentse stadsbestuur heeft in 2019 een akkoord bereikt over het meerjarenplan 2020-2025. Het meerjarenplan dient als instrument om de maatschappelijke uitdagingen te vertalen naar een plan dat werkt binnen de organisatiestructuur. Het plan wordt stadsbreed gedragen en ook het Mobiliteitsbedrijf draagt zijn steentje bij. Het thema waaronder we werken is 'Gent, stad die toekomstgericht ontwikkelt'.

Daaronder valt volgende **strategische doelstelling**:

**'IEDEREEN KAN ZICH DUURZAAM,
VLOT EN VEILIG VERPLAATSEN IN GENT.'**



Onze eigen missie dient als leidraad om **vijf operationele doelstellingen** verder uit te werken. De doelstellingen zijn opgesplitst naar verschillende modi waarbinnen het Mobiliteitsbedrijf actief is.

Elke operationele doelstelling leidt tot gedetailleerde actieplannen. In de komende jaren zullen we verder specificeren wat we precies ondernemen en welke resultaten we bereikt hebben.

Vijf operationele doelstellingen

1 Verhogen van veilig stappen voor iedereen

Het is onze wens om een groter aandeel voetgangers te hebben in het geheel van verplaatsingen in Gent. We willen de positie van de voetganger versterken door in te zetten op gedragsverandering en infrastructuur die maximaal toegankelijk is voor voetgangers.

In 2019 creëerden we een team waarin zowel collectief vervoer als voetgangersbeleid een plaats kregen. In voorbereiding van de start van het nieuwe team, namen de teamleden deel aan congressen over voetgangersbeleid. Op het congres Walk 21 ondertekende schepen Filip Watteeuw in naam van stad Gent het International Charter for Walking, als startmoment voor het beleid dat Gent wil gaan voeren.

2 Uitbouwen toonaangevende fietsstad voor iedereen

Naast voetgangers willen we ook de fiets een groter aandeel geven in en rond Gent. We sensibiliseren, bieden mogelijkheden aan specifieke doelgroepen en werken de fietsdienstverlening verder uit. Daarnaast zullen we het fietsdelen faciliteren, hebben we aandacht voor nieuwe fietsvormen en zetten we in op fietsparkeren, zowel on- als off-street. We voorzien een infrastructuur die maximaal toegankelijk is voor fietsers. Het fietsrouten netwerk te Gent wordt door ons gepland, geïmplementeerd, gefaciliteerd en bewegwijzerd.

3 Vergroten van het aandeel toegankelijk collectief vervoer

We faciliteren de collectieve verkeersvormen op het Gentse grondgebied en de vervoersregio. Dit vertaalt zich onder andere in volgende effecten: voldoende, kwalitatieve en toegankelijke routes en haltes, een vlotte doorstroming, betaalbaar voor en gekend door iedereen. Ook zetten we extra in op collectief vervoer naar de tewerkstellingspolen.

In 2019 creëerde het Mobiliteitsbedrijf de longlist van acties voor het actieplan vervoersarmoede. Hiermee gaat het team voetgangers en gebruikers collectief vervoer in komende jaren aan de slag, samen met een aantal andere stadsdiensten. Het Mobiliteitsbedrijf neemt hier de regierol.

4 Verhogen selectieve bereikbaarheid van het gemotoriseerd verkeer

We weren ongewenst doorgaand verkeer en verbeteren de verkeersleefbaarheid voor bewoners en bezoekers van Gent. Een leefbare stad moet bereikbaar zijn – ook voor gemotoriseerd verkeer –, maar niet altijd, overal, op eender welke manier. Hierbij zoeken we een evenwicht tussen het bestendigen, en waar nodig het verbeteren, van de bereikbaarheid van de stad voor gemotoriseerd verkeer en het verhogen van de verkeersveiligheid en de leefkwaliteit. We verlenen selectief toegang en handhaven de toegang tot het autovrij gebied. We zetten in op het sensibiliseren van de betrokkenen en stellen mobiliteitsdata ter beschikking.

Daarnaast maken we wijkmobiliteitsplannen op voor woonkernen buiten de binnenstad. Deze komen verder in het jaarverslag aan bod.

5 Vrijwaren van de verkeersleefbaarheid via een selectief en kwalitatief parkeeraanbod

De bestaande parkeervisie wordt verder uitgewerkt en we beheren het beschikbaar parkeeraanbod. Voor ons staat een duurzaam en toekomstgericht parkeermanagement centraal. Daarbij staan we in voor informatie en sensibilisatie, een juiste prijszetting, sturende regimes en handhaving. Ten slotte voorzien we een specifieke parkeerinfrastructuur, voldoende gespreide doelgroep-parkeerplaatsen en geven we advies aan ruimtelijke projecten vanuit de parkeernorm.

In 2019 hebben we beslist om tot eind 2020 gebruik te maken van de samenwerking met Fluvius en Allego voor de uitrol van een basisnet van laadinfrastructuur en 'paal volgt wagen' laadinfrastructuur voor elektrische auto's. Ook zullen we in 2020 het project strategische laadinfrastructuur opstarten, waarbij een overkoepelende strategie zal uitgewerkt worden voor de uitrol van laadinfrastructuur zowel on-street, off-street als privaat.

Organisatie

Zoals gesteld in jaarverslag 2018 hadden we eind 2018 een nieuwe organisatiestructuur uitgetekend met 14 verschillende teams. Waarbij onze oude structuur kreunde onder de vele afstemmingslijnen tussen de verschillende cellen en diens leidinggevenden tekenen we nu een meer horizontale structuur, gestoeld op de principes van de innovatieve arbeidsorganisatie.

In 2019 hebben we stevig ingezet op verdere voorbereidingen om deze reorganisatie voor te bereiden. We bepaalden per team de specifieke verantwoordelijkheden en klaarden uit hoeveel medewerkers en welke competenties nodig zijn om deze verantwoordelijkheden samen te kunnen dragen.

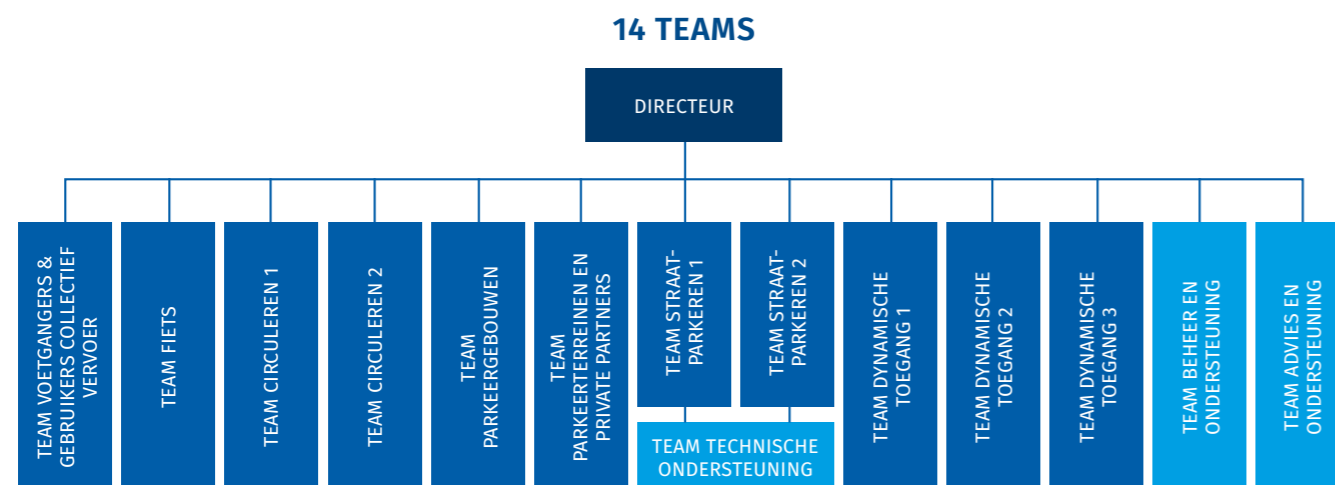
Nadien gingen we per nieuw team verder aan de slag. We zetten daarbij in op de doorlichting van de processen binnen dat team en de plaats van iedere toegewezen medewerker binnen deze processen. Anderzijds werkten we ook reeds

hard aan onze teamwerking. We zetten in op het aanleren van elkaar feedback geven, het benoemen van onze waarden, normen en werkafspraken en we stonden stil bij talentontwikkeling.

Daarnaast was het ook nodig om een nieuwe besturingsstructuur uit de grond te stampen. We schraptten alle bestaande overlegorganen en creëerden een aantal nieuwe. Daarbij leggen we zoveel mogelijk beslissingsbevoegdheden binnen de teams. Onze interne overlegorganen zijn nu vooral bedoeld om de noodzakelijke afstemmingen tussen de teams te faciliteren.

Eind 2019 waren we er klaar voor. We kantelden nog niet naar deze nieuwe organisatie maar hadden alvast stevig gewerkt, samen met al onze medewerkers, om begin 2020 in dit nieuwe avontuur te duiken.

De toekomstige structuur zal er als volgt uitzien



Missie

Wij zetten alles in beweging zodat u zich veilig, efficiënt en duurzaam kunt verplaatsen. We zijn een organisatie die gelooft dat de juiste verplaatsingskeuze maken, zorgt voor een hogere leefkwaliteit voor iedereen die in Gent woont, werkt of er op bezoek komt.

Cijfers en resultaten

Om de drie jaar voert het Mobiliteitsbedrijf een mobiliteit- en verplaatsingsonderzoek uit. Het is essentieel voor Stad Gent dat het **verplaatsingsgedrag van de Gentenaar in kaart wordt gebracht**, zodat het beleid waar nodig kan worden aangepast. Hieronder de resultaten van het onderzoek dat in 2018 is afgenomen bij ruim 2.000 Gentenaars. De resultaten werden in het voorjaar 2019 voorgelegd aan de gemeenteraadsliden.

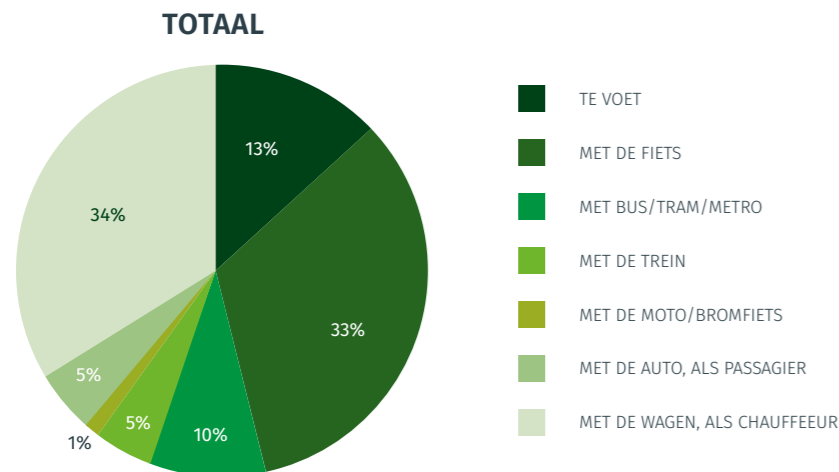
Verplaatsingsgedrag van de Gentenaar

De Gentenaar kiest steeds meer voor duurzame verplaatsingen. Zo gebeurt **60% van de verplaatsingen op duurzame wijze** (te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer).

- 33%** 1 op 3 Gentenaars verplaatst zich met de fiets
- 13%** van de Gentenaars verplaatst zich te voet
- 10%** 1 op 10 Gentenaars verplaatst zich met bus of tram
- 5%** van de Gentenaars verplaatst zich met de trein

Iets meer dan 1 op de 3 Gentenaars neemt nog de auto voor de 'hoofdverplaatsingen' (39%). In 2015 was dit nog 45% en in 2012 was dit nog voor meer dan de helft van alle verplaatsingen (55%). Op zes jaar tijd is dit dus gedaald met 17%. De daling in het gebruik van de auto is ten voordele van fiets, bus en tram.

Bij verplaatsingen over een afstand tot 1 km is het aandeel 'te voet' 57%. De fiets wordt vaker gebruikt tot 10 km met een aandeel tussen de 58% (voor een afstand tussen 1 km en 3 km) en 28% (voor een afstand tussen 3 km en 5 km). De bus of tram wordt genomen voor afstanden vanaf 1 km tot 15 km. Bij verplaatsingen vanaf 40 km wordt 42% van verplaatsingen afgelegd met de trein.



Vervoersmiddelenbezit


Fietsen

 **Liefst 84% van de Gentenaars heeft minstens 1 fiets binnen het gezin.**

Gezinnen die buiten de stadsring wonen, hebben gemiddeld meer fietsen in bezit (2,6), dan gezinnen die binnen of rond de stadsring wonen (resp. 1,9 en 2,1). In de binnenstad is het fietsbezit het laagst in de sectoren Centrum en Rabot.

Als er gekeken wordt naar de gezinssituatie, valt het op dat 26% van de Gentenaars die alleen wonen (zonder kinderen) geen fiets heeft, en 52% één fiets. Ook opvallend is dat 18% van de grote gezinnen (6 of meer) niet over een fiets beschikt.

Wagens

 **79% van de Gentenaars heeft minstens één wagen in bezit binnen het gezin.**

Daarvan beschikt een kwart (ook) over een bedrijfswagen. Gezinnen die buiten de stadsring wonen, hebben gemiddeld 1,3 wagens. Dit is een hoger aantal dan de gezinnen die binnen of rond de R40 wonen (0,9 wagens). In de binnenstad is het autobezit het laagst. Bij het kijken naar de gezinssituatie valt het op dat 41% van de personen die alleen wonen geen wagen bezit.

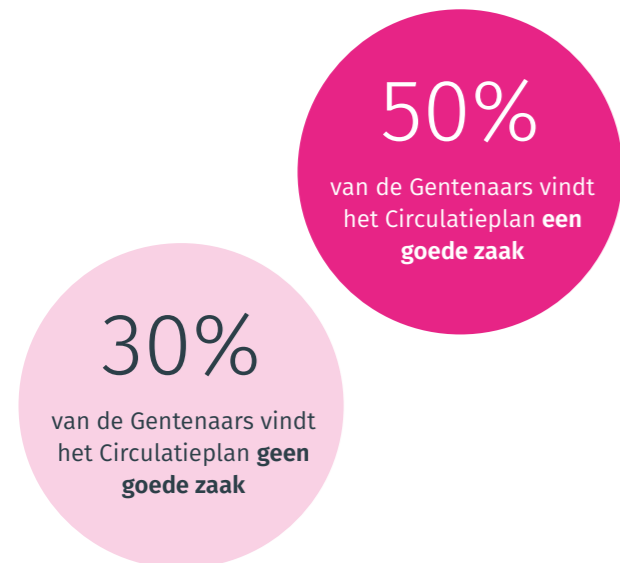


Evaluatie Circulatieplan

Op 3 april 2017 startte het Circulatieplan in Gent. In het najaar van 2018 organiseerde het Mobiliteitsbedrijf voor de tweede keer metingen en bevestigingen om het plan te evalueren. Het tweede evaluatierapport is op 4 juli 2019 voorgelegd op de themacommissie Mobiliteit. De conclusies uit de eerste evaluatie blijven overeind: Gent is verkeersveiliger, de bereikbaarheid is gegarandeerd en de stad werd aangenamer. Gentenaars kiezen vaker voor fiets en openbaar vervoer.

Wat vinden de Gentenaars?

De mening van de Gentenaars is niet sterk veranderd.



Dat blijkt uit de bevestiging bij meer dan 2.000 inwoners. De meningsverschillen onder de Gentenaars zijn daarmee een stukje afgezwakt: een jaar eerder waren beide cijfers nog 5% hoger.

Ook nu nog staan Gentenaars die binnen of rond de stadsring wonen positiever tegenover het plan dan de mensen die er verder vandaan wonen. Ook jonge mensen zien het positiever dan oudere mensen. Er zijn geen significante verschillen tussen sectoren, doch wordt er opgemerkt dat inwoners van Rabot, Brugse Poort en Tolhuis er negatiever tegenover staan.

Dat veel Gentenaars het uitgebreide autovrij gebied aangenamer vinden, bleek uit het eerdere rapport. Uit de metingen in het najaar van 2018 blijkt bovendien dat het aantal mensen dat zonder vergunning binnenrijdt, daalt.

Hebben de Gentenaars zich aangepast?

De Gentenaars pasten zich onmiddellijk aan in 2017, en uit de evaluatie blijkt dat ze blijven kiezen voor duurzame vervoerswijzen.

	35% van de Gentenaars kiest voor de fiets als eerste verplaatsingsmanier
	14% kiest voor het openbaar vervoer
	Het aantal Gentenaars dat voor de auto kiest als belangrijkste vervoersmiddel, is gedaald tot 38%.

Opvallend: het fietsgebruik van en naar de binnenstad is, op basis van de tellingen, met gemiddeld 60% toegenomen sinds de invoering van het Circulatieplan.

Ook werknemers van grote bedrijven (+100 werknemers) in de binnenstad, hebben hun verplaatsingsgedrag aangepast: 4% van de niet-Gentenaars gebruikt niet langer de wagen en 5% is naar het werk beginnen fietsen. Bij de Gentse werknemers gebruikt nog maar 1 op 5 de auto. De helft neemt de fiets en een kwart komt met tram of bus.

In 2018 stijgt het aantal startende ondernemingen in Gent in vergelijking met 2017 met 17%, met een sterkere stijging van horeca en handel in het centrum. Wel geeft 30% van de Gentenaars en 44% van de niet-Gentenaars aan dat ze 'minder vaak gaan winkelen' in Gent.

Is de stad vlotter bereikbaar?

De files in de binnenstad zijn ook na twee jaar niet teruggekeerd. Op de stadsring blijft de verliestijd redelijk stabiel (3 minuten toegenomen). Op de invalswegen naar het stadscentrum is de verliestijd wel toegenomen ten opzichte van het najaar 2017, maar is nog steeds lager dan voor de invoering van het Circulatieplan. De toename is voornamelijk te zien aan de Dampoort en de Drongensesteenweg. De Gentse autobestuurders blijven wel van mening dat de stad minder vlot bereikbaar is ten opzichte van 2016, al is de perceptie licht verbeterd.

Verliestijden stadsring (R40)

De verliestijden over het totale traject van de R40 (d.i. de tijd om helemaal rond te rijden) stijgen tussen de voor- en nametingen.

PERIODE/ RICHTING	TRAJECTTIJDEN (MINUTEN)			VERLIESTIJDEN (MINUTEN)				
	VOOR- METING	NAMETING 1	NAMETING 2	VOOR- METING	NAMETING 1	NAMETING 2	VERSCHIL VOOR- NAMETING 1	VERSCHIL VOOR- NAMETING 2
OCHTENDSPITS WIJZERZIN	31.4	35.6	35.3	15.1	19.2	19.0	4.1	3.9
OCHTENDSPITS TEGENWIJZERZIN	33.1	35.0	35.2	16.6	18.5	18.7	1.9	2.1
AVONDSPITS WIJZERZIN	36.6	41.9	38.8	20.3	25.5	22.5	5.2	2.2
AVONDSPITS TEGENWIJZERZIN	34.6	41.4	38.0	18.1	24.9	21.5	6.8	3.4

Evolutie trajecttijd en verliestijd voor ganse R40; uitgedrukt in minuten (Bron: Be-Mobile trajecttijdmetingen, Stad Gent) voormeting=okt/nov 2016, nameting 1=okt/nov 2017, nameting 2= okt/nov 2018

Gemiddeld zijn de verliestijden op het totale traject van de R40 2,9 minuten hoger dan tijdens de voormeting in 2016. In 2017 was de toename gemiddeld nog 4,5 minuten. De verklaring voor de toename van de verkeersdruk op de R40 is dat meer sector-sector verkeer en bestemmings- en herkomstverkeer van de R40 gebruik maakt om van en naar een plaats in de binnenstad te rijden. Een belangrijk aandeel van het verkeer op de R40 is wel doorgaand verkeer zonder herkomst of bestemming in de binnenstad. De toename van

de verliestijden is echter beperkt door de optimalisatie van de lichtenregelingen op de R40.

Vooraf op het stuk stadsring R40 aan Dok-Noord en Dok-Zuid richting Dampoort zijn autobestuurders langer onderweg dan in 2016, maar door een aantal ingrepen (onder andere verkeerslichten aan Dampoort) gaat het autoverkeer wel weer sneller dan de eerste maanden na de invoering van het Circulatieplan.

Twee jaar later: is de stad leefbaarder geworden?

De Gentenaars zijn voornamelijk positief over de leefbaarheid in de binnenstad, meer zelfs dan bij de eerste evaluatie in 2017. Uit het eerste evaluatierapport bleek dat het gemotoriseerd verkeer in de binnenstad duidelijk was afgenomen. Dat blijft zo, blijkt uit het tweede evaluatierapport: er blijft een afname van 36% in woonstraten, op de uitvalsassen is er een afname van 17%. Op een aantal assen blijft er wel meer verkeer, zoals in de Papegaaistraat, de Kortrijksepoortstraat of de Kunstlaan.

Uit de eerste evaluatie bleek dat het aantal verkeersongevallen gedaald was, maar dat het moeilijk te bepalen is of dat komt door het Circulatieplan. Die daling zette zich echter verder door in 2018: 33% minder slachtoffers ten opzichte van 2016. Opnieuw kan dat niet louter toegeschreven worden aan het Circulatieplan, maar er is wel duidelijk een dalende trend ingezet.

Wijkmobiliteitsplannen

Samen plannen voor een betere wijk

Na het Circulatieplan, waar vooral de binnenstad heeft van genoten, is het tijd om ook de wijken rond de binnenstad aan te pakken. Zo streeft de Stad Gent naar aangename straten, schone lucht en veilig verkeer voor jong en oud. De volgende zes jaar komen zeven wijken aan bod. Samen met de bewoners, handelaars, scholen en bedrijven worden er nieuwe plannen opgemaakt. De wijken Dampoort, Oud Gentbrugge en Zwijnaarde komen het eerst aan de beurt.

Zeven wijkmobiliteitsplannen

1. Dampoort/Oud Gentbrugge (tussen R40, N70 en N9)
2. Zwijnaarde (tussen R4, N43 en Schelde)
3. Sint-Amandsberg (tussen spoor en N70)
4. Sint-Denijs-Westrem (tussen Leie en N43)
5. Wondelgem/Kolegem/Bloemekenswijk (tussen R40, N9, R4 en spoor)
6. Ledeberg/Moscou (tussen N9 en Bovenschelde)
7. Muide-Meulestede (tussen R40, kanaal en N456)



#alsgetmijvraagt

Aangezien niemand zijn wijk beter kent dan de inwoner zelf, kunnen er geen nieuwe plannen zijn zonder input van de Gentenaar. De mening van de Gentenaar ligt dus aan de basis van de nieuwe wijkmobiliteitsplannen. Het Mobiliteitsbedrijf startte daarom de participatiecampagne **#alsgetmijvraagt**.

Plan van aanpak

- 1 Allereerst **verkennen** we de opties door alle ideeën en signalen uit de wijk te verzamelen. Dit doen we door wijkmarkten te organiseren. Zo ontvangen we directe feedback van al wie in de wijk woont en werkt. Er wordt ook rekening gehouden met reeds bestaande plannen, bijvoorbeeld voor de herinrichting van een straat of plein. Naast de mening van de inwoners, is ook de input van onder meer de brandweer en Ivago belangrijk.
- 2 Daarna worden alle suggesties bekeken. Het Mobiliteitsbedrijf gaat hiermee aan de slag en zal verschillende **scenario's uitwerken**.
- 3 Nadat verschillende scenario's zijn uitgewerkt, wordt er een tweede wijkmarkt georganiseerd. Hier worden de mogelijke scenario's uiteengezet aan de belanghebbenden. Zij kunnen op dat moment hun mening geven en zeggen wat ze goed vinden en wat ze minder goed vinden. Men kan in overleg gaan met de bureaus en met de stadsdiensten. Het doel hiervan is om op basis van deze ideeën een **finaal scenario te kiezen**.
- 4 Eenmaal het scenario is gekozen, komt het erop aan iedereen te **informer**en over het definitieve wijkmobiliteitsplan. Het Mobiliteitsbedrijf voorziet tekst en uitleg.
- 5 Nadat iedereen geïnformeerd is, kan het **uitvoeren** beginnen. Hierbij is het essentieel dat het wijkmobiliteitsplan wordt uitgevoerd zoals afgesproken.
- 6 Zes maanden na de uitvoering van het plan zal de datacollectie voor **evaluatie** plaatsvinden. Daarbij wordt vooral gekeken welke impact de aanpassingen op de wijk hebben gehad.

Snelheidsplannen

Het snelheidsbeleid is duidelijk omschreven in het bestuursakkoord 2019-2024. In het bestuursakkoord wilt de Stad Gent, naast het inzetten op zone 30 in alle woonkernen in Gent, ook de handhaving van snelheidsbeperkingen als prioriteit bij de politie meegeven. Met het snelheidsplan wensen we de verblijfskwaliteit en de verkeersveiligheid op grondgebied Gent te verbeteren door de snelheid van weggebruikers te doen afnemen door het voeren van een consequent, continue en uniform snelheidsbeleid. Trager verkeer zorgt voor een aangename, veiligere, schonere, gezondere en een meer kindvriendelijke stad. Hoe sneller bestuurders rijden, hoe minder ze opmerken, hoe minder tijd ze hebben om te reageren, hoe groter hun stopafstand wordt

en hoe groter de klap bij een ongeval. Zo is door de invoering van de zone 30 het aantal verkeersongevallen in Gent de afgelopen jaren fors gedaald.

Het snelheidsregime wordt aangepast in straten waar men woont (verbeteren leefkwaliteit), waar veiligheid en oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers kan verbeterd worden.

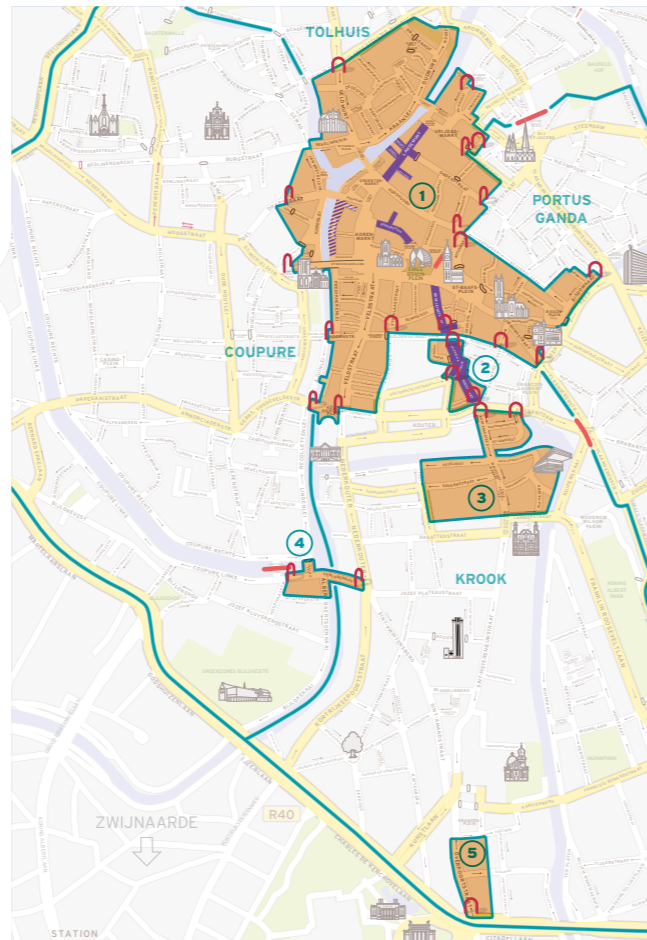
In 2019 werd zo onder meer de zone 30 verder uitgebreid met de woonwijk Rijvissche in Zwijnaarde en werd het snelheidsregime in de Rijvisschestraat verlaagd van 70 naar 50 kilometer per uur.

Ondanks wat de naam 'autovrij gebied' doet vermoeden, is deze nooit volledig verkeersvrij. In dit gebied wonen er bewoners en werken er handelaars die toegang nodig hebben. Alsook leveranciers, bussen en taxi's moeten hun werk kunnen doen. Om toegang te krijgen tot het autovrij gebied heeft men een vergunning nodig.

Verschillende autovrije gebieden

Er zijn 5 autovrije gebieden:

- 1 Het grote centrumgebied van het Koophandelsplein tot Sluizeken en van het Sint-Michielsplein tot de Bisdomkaai;
- 2 het gebied van de Koestraat tot en met de Kalandestraat, inclusief Paddenhoek;
- 3 de Kortedagsteeg tot de Lammerstraat, inclusief de straten rond De Krook en de helft van de Savaanstraat en de Ketelvest;
- 4 de straten en bruggen tussen Nederkouter en Hospitaalbrug: Verlorenkost, Verlorenkostbrug, Sint-Agnetebrug, Coupure Links tussen de Sint-Agnetebrug en de Hospitaalbrug en een stukje Albert Baertsoenkaai tussen Apotheekstraat en Verlorenkostbrug;
- 5 de Overpoortstraat van Voetweg tot aan de Citadellaan (Heuvelpoort), en Stalhof (tussen Overpoortstraat en Benedictijnenstraat).



Vergunningen

Om toegang te krijgen tot een autovrij gebied in Gent heeft men altijd een vergunning nodig. Welke soort vergunning iemand nodig heeft, hangt af van het doel van het bezoek. De vergunning is digitaal en is verbonden aan de nummerplaat van een gemotoriseerd voertuig. Dit geeft enkel het recht om één bepaalde autovrije zone binnen te rijden. Indien nodig kan er een vergunning verkregen worden tot meerdere gebieden.

In vergelijking met 2018 zijn er in 2019 geen wijzigingen gebeurd aan het vergunningenbeleid. De Cel Autovrij Gebied volgt de aanvragen op voor toegang tot het autovrij gebied in Gent.



De controle van de toegang tot de autovrije zones gebeurt met 33 camera's.

Deze camera's lezen de nummerplaat van het voertuig en kijken of die nummerplaat is opgenomen in de lijst van vergunninghouders. Wie onrechtmatig het autovrij gebied inrijdt, riskeert een GAS-boete.

Aantal vergunningen

In 2019 zijn er voor 35.377 unieke voertuigen één of meerdere vergunningen aangevraagd. **Gemiddeld zijn er elke dag 32.002 voertuigen die over een vergunning beschikken** (bijvoorbeeld voor verschillende autovrije gebieden of in verschillende beheertoets). In 2018 waren dat gemiddeld 25.272 voertuigen.

Deze voertuigen hebben samen **80.892 actieve vergunningen**. Waarvan 46,7% behoort tot de categorie 'laden en lossen' en 32% tot de categorie 'uitvoeren van werken'. Dit zijn de twee grootste categorieën van vergunningen. In 2018 waren er 64.664 actieve vergunningen, wat wijst op een stijging van 25%. Dit valt te verklaren doordat er een grotere bewustwording is onder de Gentenaars en de bezoekers dat ze een vergunning nodig hebben. Er wordt ook vaker een vergunning aangevraagd voor het geval ze dit ooit nodig hebben om in een autovrij gebied een werk uit te voeren of iets te leveren. Het valt ook op dat het gebruik van de online registratietool licht is gestegen.

GAS-boetes

In 2019 zijn er 119.217 GAS-boetes uitgeschreven voor voertuigen die zonder vergunning een autovrij gebied inreden (135.250 boetes in 2018).

88,5% van de boetes werd betaald

5,7% werd afgesloten (bv. foute vaststelling nummerplaat)

5,8% staat nog open (bv. bij de gerechtsdeurwaarder)



Voetgangersstraten

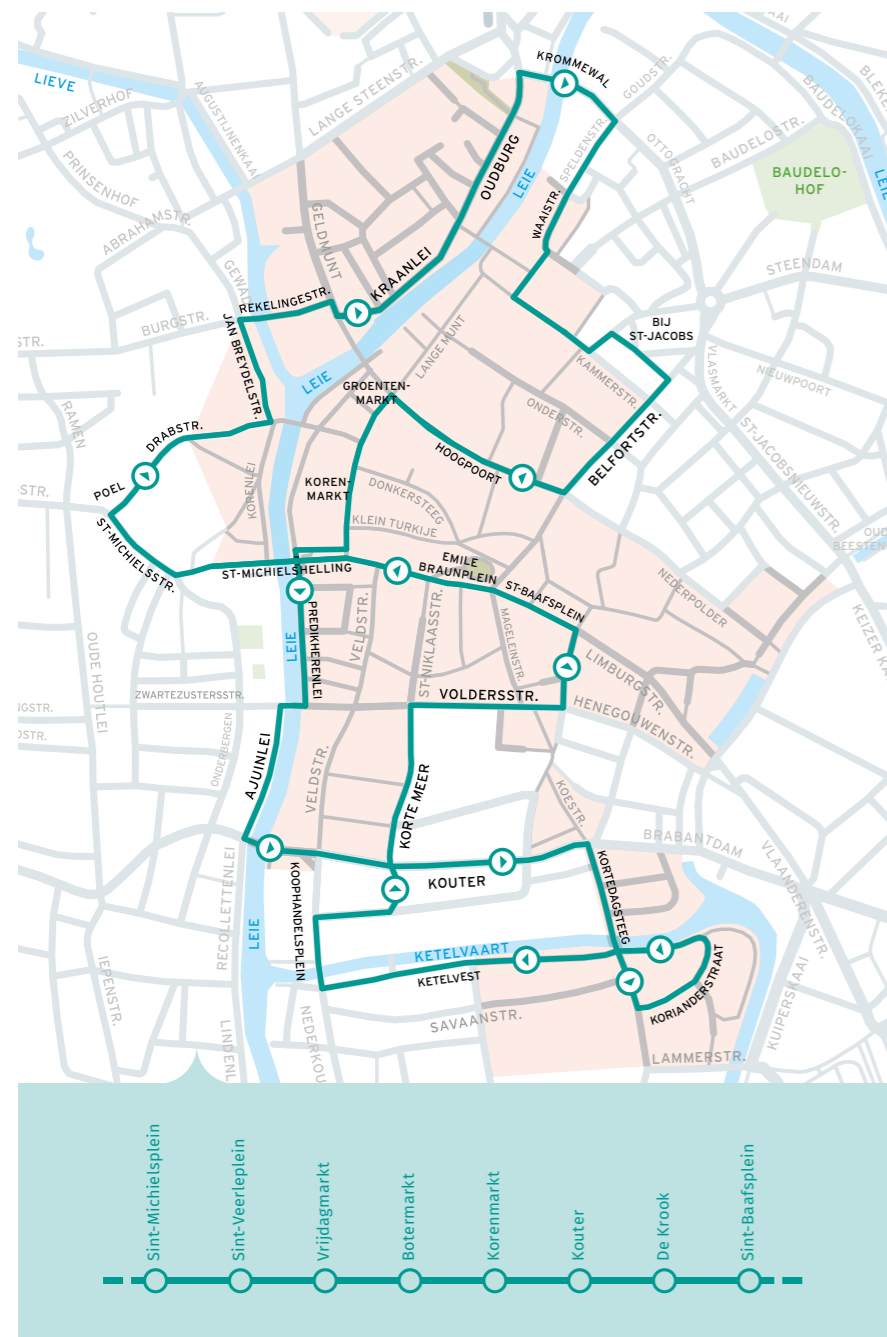
Sinds de invoering van het Circulatieplan zijn er in Gent bepaalde drukke straten verkeersvrij gemaakt. In de **drukste winkel-, wandel- en horecastraten** zijn tussen 11 en 18 uur enkel voetgangers toegelaten: Mageleinstraat, Kalandestraat-Koestraat, Langemunt en Donkersteeg. Het is toegelaten om met een rolstoel of scootmobiel stapvoets door de voetgangersstraten te rijden. Fietsers moeten afstappen en wandelen met de fiets aan de hand. De **Veldstraat** wordt niet beschouwd als een voetgangersstraat omdat er een drukke tramlijn doorrijdt. De **Graslei** is enkel in de zomermaanden van juni tot en met september een volwaardige voetgangersstraat (van 11 tot 18 uur).

De wandelbus

Bij de invoering van het circulatieplan werd ook het autovrij gebied uitgebreid. Om minder mobiele personen toe te laten grotere afstanden in dit gebied te overbruggen, werd in 2017 een 100% elektrische wandelbus ingevoerd. Deze biedt gratis plaats aan 7 personen plus chauffeur. De chauffeur heeft de opdracht om minder mobiele personen maximaal te assisteren. De bus rijdt van maandag tot en met zaterdag van 11 uur tot 23 uur (+ op koopzondagen).

De wandelbus rijdt niet volgens een vaste dienstregeling, maar in een continue regime. Er rijden steeds **2 tot 3 wandelbussen** in Stad Gent rond. Samen verzorgen ze ongeveer 50 ritten per dag. Wie gebruik wil maken van de wandelbus kan open afstappen op het parcours, door teken te geven aan de chauffeur. Zolang er plaats is, kan er opgestapt worden. Er zijn geen vaste haltes. In oktober 2019 werd de route van de wandelbus uitgebreid met de Krook. De route is nu in totaal 5,5 km lang.

wandelbus route



Het exploiteren van deze dienstregeling kost Stad Gent 446.819 euro (incl. btw). In 2019 maakten **74.203 personen** gebruik van de wandelbus, dit blijft ongeveer stabiel ten opzichte van 2018 wanneer er 75.881 passagiers waren. Na evaluatie is gebleken dat er meer moet ingezet worden op communicatie, zodat de werking van de wandelbus voor iedereen duidelijk is. Ook zal onderzocht worden of het mogelijk is de wandelbus rolstoeltoegankelijk te maken.

Aan het aantal opstappers per maand is te zien dat er in de wintermaanden vaak minder gebruikers zijn. Er is wel een piek in december die te verklaren is door de Gentse Winterfeesten. In juli is er dan weer een daling van aantal opstappers omdat de wandelbus niet rijdt tijdens de Gentse Feesten.

Aantal opstappers 2019

4.507	januari
3.659	februari
6.469	maart
6.901	april
7.148	mei
7.354	juni
5.649	juli
8.657	augustus
6.302	september
6.533	oktober
4.375	november
6.649	december

In totaal zijn dat 74.203 gebruikers.

Gent telt elk jaar meer fietsers. De registraties van de fietstelpalen in Gent bevestigen die tendens. Zo stijgt het aantal fietsdoortochten aan de Coupure en de Visserij elk jaar spectaculair. De fietstelpaal op de Groendreef (geplaatst medio september 2018) telde maar liefst zijn miljoenste fietser op 23 augustus 2019. Dit wil zeggen dat er maandelijks meer dan 90.000 fietsers op dit punt passeren. Het fietsbeleid van Stad Gent is dus enorm belangrijk. De infrastructuur kan niet achter blijven.

Fietsinfrastructuur

In 2019 zijn er een 53-tal nieuwe fietsmaatregelen uitgevoerd. Daardoor zijn er volgende kilometers bijgekomen aan nieuwe fietsinfrastructuur:

- **5 km fietswegen**
- **1,5 km fietsstraten**
- **2,2 km fietssuggestiestroken**
- **4,1 km vrijliggende fietspaden**
- **2,6 km aanliggende fietspaden**

Er zijn drie **fietsstraten** bijgekomen: Coupure Links (tussen Rozemarijnbrug en Nieuwe Wandeling), Leebeekstraat (tussen de twee Parkbosbruggen) en de as Halvemaanstraat-Visitatiestraat.

In vijf straten zijn er **fietssuggestiestroken** aangebracht of verbreed. Zo zijn er nieuwe fietssuggestiestroken gerealiseerd in o.a. de Kloosterstraat en de Antoon Catriestraat.

In 2019 werden er heel wat bijkomende **fietspaden en -wegen** afgewerkt: De Wallebeekmeers ter hoogte van de Papiermolenstraat als onderdeel van het Westeringsspoor, Kleindokkaai, Langerbruggestraat, Fietsverbinding UZ – R4, Keistraat (tussen Rosdamstraat en rotonde), Malem Halfweg, Kloosterstraat, fietsverbinding Maïsstraat-Gaardenierspad en verharding in cementbeton van De Naeyerdreef.

Dampoort heeft er in april 2019 een belangrijke voetgangers- en fietstunnel bijgekregen. De tunnel en het bijhorende Luc Lemiengrepad verbinden de Dendermondsesteenweg en het Bijgaardepark met de Kasteellaan en de Gandastraat. Dit zorgt voor een sneller en vooral veiliger alternatief voor de drukke Dampoortrotonde en de Forelstraat.

Fietsparkeren

Steeds meer mensen gebruiken de fiets in de stad, zowel om te werken als om te winkelen en te ontspannen. Al die fietsen moeten een plaats krijgen. Daarom investeert het Mobiliteitsbedrijf voortdurend in het aantal fietsrekken op straat, maar ook in de zoektocht naar nieuwe locaties voor fietsenparkings.

Sinds 2015 wordt wijk per wijk de behoefte van de bewoners in kaart gebracht. Voor de binnenstad en de 19de-eeuwse gordel was het streefdoel om op 100 meter wandelafstand van elke voordeur een fietsenstalling terug te vinden. De bewoners van de wijk **Muide-Meulestede** kregen maar liefst 541 nieuwe fietsenstallingen. Ook het **historisch centrum** en de **studentenbuurt** werden goed voorzien met respectievelijk 447 en 487 extra fietsparkeerplaatsen. Naast deze wijken kwamen in 2019 ook de wijk Elisabeth - Begijnhof – Papegaai aan de beurt.

In totaal werden er zo **2.585 fietsparkeerplaatsen** goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen. Hiervan zijn 182 plaatsen voorbehouden voor buitenmaatse fietsen zoals hand- en ligfietsen, tandems, bakfietsen en fietskarren. Nooit eerder creëerde Stad Gent zoveel nieuwe parkeerplaatsen in één jaar. Daarnaast gaat de stad ook over de kaap van **20.000 fietsparkeerplaatsen op straat** (zonder de fietsparkeerplaatsen in en rond de stations).

Momenteel blijft het fietsdetectiesysteem enkel beschikbaar in de fietsenparkings aan het Emile Braunplein en de Korenmarkt.



Freefloating deelfietsen



In juni 2019 zijn de eerste deelfietsen in Gent gesignaleerd.

Donkey Republic is de eerste die aanwezig is in het Gentse straatbeeld met zijn 'freefloating' deelfietsen. Ze hebben een vergunning om maximaal 750 fietsen ter beschikking te stellen. Het is de bedoeling om met het aanbod meer mensen op de fiets te krijgen. Het concept van 'freefloating' deelfietsen houdt in dat iedereen tegen betaling een fiets kan gebruiken, en om het even waar binnen een bepaalde zone kan ophalen en achterlaten (zogenaamde hubs). Ze hebben geen vaste stallingen. Alle fietsen zijn voorzien van een 'slim slot' met GPS-tracker. Door deze tracker weet de gebruiker via een app waar de fietsen zich bevinden.

Met een strikt vergunningskader kiest Stad Gent ervoor om problemen te vermijden met bijvoorbeeld slecht onderhouden fietsen, hinderlijk gestalde fietsen of een onnodig hoge fietsparkeerdruk.



De Fietsambassade Gent

Op 1 juli 2017 richtten de Stad Gent en de Gentse hoger onderwijsinstellingen De Fietsambassade Gent op. Deze organisatie is een fusie van het Fietsendepot van het IVA Mobiliteitsbedrijf, vzw studentENmobiliteit en de fietsactiviteiten van vzw Max Mobiel. De Fietsambassade Gent stimuleert en faciliteert het gebruik van de fiets als duurzaam vervoersmiddel in Gent via een herkenbare, kwaliteitsvolle, innovatieve en toegankelijke dienstverlening.

De Fietsambassade aan het werk

De Fietsambassade biedt verschillende zaken aan. Allereerst blijven ze het contactpunt voor alle vragen en info omtrent het gebruik van de fiets in Gent. Daarnaast kunnen mensen er terecht voor fietsverhuur, fietsherstel, fietsparkeren, innovatie en fietscultuur. Voor een fietsgerelateerde vraag geldt dus één adres.

In 2019 zijn er **777 permanente fietsenstallingen bijgekomen**, goed voor in totaal 3.354 fietsparkeerplaatsen. Daarnaast zijn er ook **52.456 fietsenstallingen geplaatst tijdens 172 evenementen**. Dit is een opvallende stijging in vergelijking met 2018, respectievelijk 37.311 stallingen op 115 evenementen. Dit is te verklaren door de groei in aantal evenementen, de fietsparkeerdruk door het stijgend fietsgebruik en de groei in bekendheid van het aanbod.

De Fietsambassade organiseerde 12 openbare fietsmarkeringsacties en 25 acties op scholen. Hierbij werden er 5.836 fietsen gemarkeerd. Ook het **weesfietsenbeleid** werd in 2019 voortgezet. Zo werden er maar liefst 3.512 weesfietsen en 795 fietswrakken verwijderd. 469 fietsen werden herenigd met hun eigenaar.

De Fietsambassade heeft **drie fietsherstelpunten**: aan het Dampoortstation, het Station Gent-Sint-Pieters en op het Emile Braunplein. Daar werden er samen **16.959 herstellingen** uitgevoerd. Nieuw in het aanbod is de **fietslichtautomaat** in de fietsenparking aan de Korenmarkt. De automaat bevat naast fietslichten ook andere fietsgerelateerde producten: fietsreparatiesetjes, regenponcho's, touchscreen handschoenen en drinkwaterflessen.

Het aanbod van **huurfietsen** is fors uitgebreid. Voortaan kunnen ook cargofietsen, bakfietsen, longtailfietsen, tandems, loopfietsen en kinderfietsen gehuurd worden. Hiermee wil de Fietsambassade tegemoet komen aan de vraag om fietsen in Gent toegankelijker te maken voor kinderen en families. In 2019 werden er **9.863 fietsen verhuurd aan particulieren** en **5.313 aan studenten**.

Na het succes van de actie 'Gratis vet en lucht' in 2018, werd de actie ook in 2019 verlengd. Hierbij stelden medewerkers van de Fietsambassade zich 40 keer op langs drukke fietsroutes. De passerende fietsers konden gratis hun ketting laten smeren of hun banden oppompen.

De fietsambassade in cijfers



Wie met de auto naar Gent komt om te werken, te winkelen of familie te bezoeken, moet zijn auto ergens kunnen parkeren. De zones voor betalend parkeren en bewonerszones zorgen ervoor dat **bewoners en kortparkeerders** een parkeerplaats vinden dicht bij hun bestemming. Wie een **langere tijd wil parkeren**, kan beter gebruik maken van de inpandige parkeergarages of van een park-and-ride (P+R) aan de rand van de stad.

Straatparkeren

Enkele cijfers

De stad Gent is onderverdeeld in verschillende tariefzones, elk met een eigen kleur. Afhankelijk van de zone verschillen de maximum parkeerduur en prijs. In 2019 telt Gent ongeveer 38.000 parkeerplaatsen binnen het betalende gebied. Daarvan zijn 33.300 parkeerplaatsen betalend en zijn er 4.700 parkeerplaatsen die zijn voorbehouden voor specifieke doelgroepen. Er zijn ook 1.350 parkeerplaatsen gelegen in een blauwe zone. Betalen kan mobiel (met een app of per sms) bij vier verschillende providers of aan een van de **1.160 parkeerautomaten**. Aan elk van deze parkeerautomaten kan je een parkeerrecht kopen met bankkaart, aan 384 automaten kan ook met cash betaald worden.

Het Mobiliteitsbedrijf verdeelde in 2019 in totaal **6.837.718 parkeerrechten**. Dat is een lichte stijging (+ 1%) ten opzichte van 2018.

Hieronder worden de parkeerrechten verdeeld in twee groepen: betalende en gratis parkeerrechten. Afhankelijk van de tariefzone kan een gratis 'ticket' variëren van 20 tot 30 minuten, en een betalend 'ticket' van enkele minuten tot 24 uur in de tariefzones waar het dagtarief mogelijk is. De twee groepen worden nog eens opgesplitst naargelang een parkeerrecht werd aangekocht via de parkeerautomaten of via mobiel parkeren:

	Totaal aantal	Aan de automaten	Mobiel betalen
Betalende parkeerrechten	5.124.655	4.198.059	926.596
Gratis parkeerrechten	1.713.063	1.614.730	98.333

Ongeveer één op zes parkeertickets wordt in 2019 in Gent betaald met sms of via een app.

Inkomsten

Parkeren op straat genereert in 2019 een omzet van 14.253.859 euro. De inkomsten zijn gelijklopend met 2018, toen de omzet 14.174.677 euro bedroeg.

11.865.326 euro	via de parkeerautomaten
2.388.533 euro	via mobiel parkeren

Wie het geldende parkeerregime niet naleeft, riskeert een **parkeerretributie** van de parkeerwachter. In 2019 bedroegen de inkomsten hieruit 7.927.697 euro (+22% ten opzichte van 2018). De verhouding tussen de retributies bedraagt 89% op standaard betalende plaatsen en 11% op voorbehouden bewonersplaatsen.

Daarnaast zijn er ook nog inkomsten uit **parkeervergunningen** (tweede bewonersvergunning, parkeervergunning voor marktkramers en voor zorgverstrekkers). In totaal bedroegen de inkomsten hieruit 874.289 euro.

Parkeervergunningen

Hieronder een overzicht van de verschillende parkeervergunningen die het Mobiliteitsbedrijf aflevert:

	2018	2019	Trend
Aantal eerste bewonersvergunningen	45.989	47.360	+3%
Aantal tweede bewonersvergunningen	3.217	3.027	-6%
Aantal vergunningen autodelen	472	621	+32%
Aantal vergunningen zorgverstrekkers	1.080	1.104	+2%
Aantal vergunningen veegwagens	63	65	+3%
Aantal vergunningen marktkramers	58	68	+17%



Gratis bezoekerstickets

Er zijn in 2019 bezoekerstickets verstuurd naar 25.188 adressen gelegen in de rode en oranje tariefzone. De burger krijgt 12 tickets toegestuurd die ze kunnen geven aan bezoekers, zodat deze na 19 uur gratis kunnen parkeren. Bij gebruik van het ticket dient de gepaste maand en datum te worden afgekrabd. De parkeerwachters troffen tijdens hun controle in totaal 7.932 bezoekerstickets aan in 2019.

Parkeercontrole

Parkeerwachters

Een parkeercontrole gebeurt volledig digitaal door herkenning van de nummerplaat. Wie een parkeerrecht koopt, dient zijn nummerplaat te linken aan de parkeersessie, dit kan mobiel of via de automaat. Elke dag zijn er **26 parkeerwachters** van het Mobiliteitsbedrijf op pad om controles uit te voeren. Het gemiddeld aantal inspecties dat één parkeerwachter uitvoert per dag is 368. Zo worden er dagelijks ongeveer 382 straten geïnspecteerd.

In 2019 zijn er in totaal **2.768.671 inspecties** uitgevoerd. Dit heeft ervoor gezorgd dat er **225.346 geregistreerde retributies** zijn uitgeschreven. Dat is een stijging in vergelijking met 2018 (189.877 retributies). Dit valt deels te verklaren door de stijging van het aantal parkeerwachters (van 22 naar 26) en door de verhoogde efficiëntie van de parkeercontrole. Sinds september 2019 hebben de parkeerwachters nieuwe toestellen in gebruik die sneller werken dan voorheen.

Er werden **16.240 retributies geannuleerd**. De meeste daarvan zijn veroorzaakt door parkeerders die een foute nummerplaat intikken. Als dat het geval blijkt te zijn, na vergelijking met het betaalbewijs, wordt de retributie geannuleerd.

Cel Parkeerheffingen

In 2019 werden er **28.532 contactmomenten** met de Cel Parkeerheffingen geregistreerd. Als iemand niet akkoord is met een retributie neemt die persoon contact op via de website of via het Mobiliteitsbedrijf. De meeste vragen die binnenkomen gaan over parkeerrechten, parkeervergunningen en betalingen.

Geregistreerde **contactmomenten** in 2019

7.697	API (online contactformulier)
2.912	Balie
652	Brief
6.916	E-mail
10.355	Telefoon
28.532	Totaal

Agressie tegen parkeerwachters

Net zoals voorgaande jaren zijn er in 2019 meldingen gemaakt van agressie tegen parkeerwachters. Zo werden er 199 gevallen van **verbale agressie** vastgesteld, dit is een daling van 18,7% in vergelijking met 2018. Daarnaast werden er ook 54 gevallen van **fysieke agressie** gemeld, dit is een daling van 25%.



Ook al maken we hier melding van een daling in het aantal gevallen van agressie tegen parkeerwachters, de realiteit is genuanceerder. De zwaarte van de fysieke agressie is vaak hoger. Zo werd er vaker fysiek contact genoteerd, zoals trek- en duwwerk en een aantal ziekenhuisbezoeken. De parkeerwachters worden gevraagd om zoveel mogelijk meldingen van agressie te rapporteren, zodat er een duidelijker beeld is van de realiteit. In 2019 werd er een belangrijke rechtszaak van agressie naar een parkeerwachter toe niet geseponneerd.

Stad Gent levert, zoals vorige jaren, samen met de leverancier inspanningen om tegen deze moeilijke omstandigheden in te gaan. Zo heeft de anti-agressie campagne die gelanceerd werd ervoor gezorgd dat de bevolking een beter beeld heeft van het werk van de parkeerwachter. Daarnaast krijgen de parkeerwachters een opleiding over omgaan met agressie.

Park-and-ride (P+R)

Personen die langere tijd wensen te parkeren, kunnen best gebruik maken van één van de dertien gratis park-and-rides aan de rand van de stad. Vanop deze park-and-rides is er aansluiting op het openbaar vervoer. Daarnaast zijn er ook enkele P+R waarbij het Mobiliteitsbedrijf zorgt voor een gratis shuttledienst naar het stadscentrum. Dit is mogelijk vanaf de P+R Weba/Decathlon en P+R Watersportbaan. De shuttles hebben een vaste route met vaste stopplaatsen. Naast 13 gratis park-and-rides zijn er ook twee betalende park-and-rides, namelijk P+R Galveston en P+R Sint-Pietersstation.

	PLAATSEN
P+R THE LOOP/EXPO	168
P+R GENTBRUGGE ARSENAAL	200
P+R MOSCOU	15
P+R MARIKERKE POST	25
P+R WONDELGEM	46
P+R OOSTAKKER	200
P+R MUIDE (PAUWSTRAAT)	50
P+R MAALTEBRUGGEPARK	40
P+R HEKERS	68
P+R WATERSPORTBAAN (ZUIDERLAAN) MET GRATIS SHUTTLE	230
P+R BOURGOYEN	250
P+R NEPTUNUS (WONDELGEM)	148
P+R WEBA/DECATHLON MET GRATIS SHUTTLE	200
P+R GALVESTON – BETALEND	250
P+R SINT-PIETERSSTATION – BETALEND	300

Nieuw in 2019:

De shuttle van P+R Weba/Decathlon heeft een extra halte gekregen. De shuttle rijdt nu door tot het Sint-Annaplein.

Parkeerplatform

Het parkeerplatform is tot stand gekomen om bewoners een alternatief te bieden voor parkeren op straat. Het platform biedt namelijk een overzicht van alle beschikbare publieke en private parkeerplaatsen, weg van de straat, en brengt de bewoner en de eigenaar/verhuurder van de parkeerplaats met elkaar in contact. Zo zijn er bijvoorbeeld heel wat parkeerplaatsen zoals garageboxen en parkings die eigendom zijn van publieke en private bedrijven. Deze parkeerplaatsen zijn vaak bezet overdag door werknemers en klanten, maar staan dikwijls leeg 's avonds en in het weekend. Hierdoor zijn er verschillende opties mogelijk. Een parkeerplaats kan voltijds gehuurd worden, maar bijvoorbeeld ook enkel 's avonds of enkel in het weekend.

In 2019 waren er reeds **179 ingeschreven locaties** verspreid over Gent.

Naast autoparkeerplaatsen focust het Mobiliteitsbedrijf ook op buurtfietsenstallingen. De vraag naar een inpandige of overdekte ruimte die afgesloten kan worden om fietsen te plaatsen, stijgt jaarlijks. Ook deze parkeerplaatsen kunnen gezocht/gevonden worden via de website van het parkeerplatform.

Autodelen

Het Mobiliteitsbedrijf heeft sinds 2016 in samenwerking met de autodeelorganisaties en verwante partners gewerkt aan het **autodeelplan 2020**. De ambitie is om tegen 2020 naar 20.000 autodelers te gaan. In 2019 werd de promotiecampagne hiervoor in samenwerking met autodelen.net gecontinueerd. We kloppen af op 420 autodeelplaatsen en ongeveer 12.000 autodelers eind 2019.



Inpandig parkeren

Het Mobiliteitsbedrijf exploiteert zeven inpandige parkeergarages. In juni 2018 werden de parkeertarieven aangepast. Ook in 2019 werden deze dagtarieven toegepast.

Er wordt gewerkt met tarieven per half uur. Zo benadert het te betalen bedrag de exacte parkeertijd.

De tariefstructuur is vereenvoudigd en verlaagd. Er zijn drie mogelijke tarieven, afhankelijk van de parking. Hoe dichterbij het centrum, hoe meer je betaalt om te parkeren. Hoe verder van het centrum, hoe goedkoper.

In 2019 is het totaal aantal inritten met 2,05% gestegen in vergelijking met 2018. Toch zijn de totale ontvangsten in 2019 met 5,94% gedaald. De oorzaak hiervan is nog terug te vinden in de tariefverlaging die in juni 2018 werd doorgevoerd.

Parkeergebouw Ledeberg

In 2019 werd er verder gewerkt aan de bouw van de parking Ledeberg. De werken hiervoor zijn gestart op 4 juni 2018. De parking is goed voor 500 parkeerplaatsen en zal naar verwachting in 2021 kunnen openen.



Overzicht van de inritten en ontvangsten

Vrijdagsmarkt: 648 plaatsen

	2018 (in euro)	2019 (in euro)	%
Inritten	596.816	612.016	2,55%
Ontvangsten	2.491.006	2.269.564	-8,89%
Ontvangsten per parkeerplaats	3.844	3.502	

Savaanstraat: 588 plaatsen

	2018 (in euro)	2019 (in euro)	%
Inritten	190.923	191.178	0,13%
Ontvangsten	838.331	756.156	-9,80%
Ontvangsten per parkeerplaats	1.425	1.286	

Ramen: 280 plaatsen

	2018 (in euro)	2019 (in euro)	%
Inritten	139.004	145.971	5,01%
Ontvangsten	797.722	766.826	-3,87%
Ontvangsten per parkeerplaats	2.849	2.739	

Tolhuis: 165 plaatsen

	2018 (in euro)	2019 (in euro)	%
Inritten	31.483	33.403	6,10%
Ontvangsten	55.790	56.225	0,78%
Ontvangsten per parkeerplaats	338	341	

Reep: 488 plaatsen

	2018 (in euro)	2019 (in euro)	%
Inritten	236.476	228.578	-3,34%
Ontvangsten	1.321.509	1.276.809	-3,38%
Ontvangsten per parkeerplaats	2.708	2.616	

Sint-Michiels: 472 plaatsen

	2018 (in euro)	2019 (in euro)	%
Inritten	354.608	350.646	-1,12%
Ontvangsten	1.668.536	1.534.101	-8,06%
Ontvangsten per parkeerplaats	3.535	3.250	

Sint-Pietersplein: 708 plaatsen

	2018 (in euro)	2019 (in euro)	%
Inritten	279.633	304.602	8,93%
Ontvangsten	900.664	934.579	3,77%
Ontvangsten per parkeerplaats	1.272	1.320	

TOTAAL: 3.349 plaatsen

	2018 (in euro)	2019 (in euro)	%
Inritten	1.828.943	1.866.394	2,05%
Ontvangsten	8.073.560	7.594.261	-5,94%
Ontvangsten per parkeerplaats	2.410	2.268	

Ook de exploitatie van de taxisector in Gent wordt door het Mobiliteitsbedrijf verzorgd zodat de stad kwaliteit van dienstverlening kan garanderen.

Wie een taxi wilt exploiteren moest in 2019 in het bezit zijn van volgende zaken:

- vergunning voor diensten **Individueel Bezoldigd Personenvervoer**
- een machtiging van **Stad Gent om een standplaats te gebruiken**
- een bestuurderspas

In 2019 is er hard gewerkt aan een nieuwe wetgeving die van start ging op 1 januari 2020. Het nieuwe decreet is in overleg met Vlaanderen tot stand gekomen. In 2019 zijn er infosessies georganiseerd voor exploitanten en chauffeurs zodat iedereen hiervan op de hoogte is.

Taxichauffeurs



In 2019 zijn er 475 actieve bestuurderspassen uitgeschreven.

Taxibedrijven

Eind 2019 telt Gent 71 taxibedrijven, 14 VVB- bedrijven (Verhuur Voertuigen met Bestuurder) en 10 gemengde bedrijven (VVB + taxi). De wetgeving die van kracht was in 2019 stelt een limiet van 220 taxivoertuigen, waarvan 20 exclusief voor elektrische taxi's.

Samen zetten zij 459 voertuigen in:

160	taxi's
14	e-taxi's
331	VVB voertuigen
24	combi-voertuigen (VVB + taxi)

Het Mobiliteitsbedrijf zet hoog in op een kwaliteitsvolle, efficiënte en klantvriendelijke dienstverlening voor de Gentenaars en bezoekers.

In 2019 registreerde het Mobiliteitsbedrijf **34.498 berichten** in het intern registratiesysteem **CRM Mobiliteit**. Deze berichten omvatten vragen, meldingen en suggesties.

94% van de berichten komt rechtstreeks binnen via e-mail, balie en telefoon. 6% van de berichten wordt door Gentinfo, het centrale aanspreekpunt van de Stad Gent, geregistreerd en overgemaakt aan het Mobiliteitsbedrijf.

Klanten aan het loket

In 2019 kwamen er **16.480 klanten** langs aan het loket van het Mobiliteitsbedrijf. Dit is een daling van 14% t.o.v. 2018, die te verklaren is door in te zetten op online dienstverlening. Klanten die aan de balie worden geholpen, krijgen steeds uitleg over de online werking van het Mobiliteitsbedrijf. Hierdoor kunnen mensen, een volgende keer dat ze een product van het Mobiliteitsbedrijf nodig hebben, zelf online hun weg vinden.

3.471	mensen kwamen langs voor een vergunning Autovrij Gebied
8.529	mensen kwamen langs voor een parkeervergunning
4.480	mensen kwamen langs met andere vragen (bv. parkeerretributie, info over bewonersvergunningen,...)



Zowel de **gemiddelde wachttijd** aan het loket, als de **gemiddelde afhandeltijd** is in 2019 verder gedaald, respectievelijk naar 6,23 minuten en 6,32 minuten.



Het Mobiliteitsbedrijf voorziet ook afspraakmomenten aan het loket. In 2019 kwamen **1.107 bezoekers** op afspraak langs.

Tweedelijnsklachten bij de Ombudsvrouw

Elk jaar zijn er tweedelijnsklachten van burgers die niet tevreden zijn over het contact met of de werking van het Mobiliteitsbedrijf. In 2019 waren er 170 tweedelijnsklachten, het hoogste aantal van alle Gentse stadsdiensten (188 klachten in 2018). Het aandeel van de klachten die terecht zijn, is gedaald naar 20% ten opzichte van 33% in 2018. Dat wil zeggen dat 80% van de klachten die binnenkomen bij de Ombudsvrouw ongegrond zijn.

Vaak terugkerende klachten gaan over parkeerretributies, het niet juist aan- of afmelden van bewonersvergunningen bij een vervangwagen en discussies over laden en lossen in autovrij gebied. Positief is dat de klachten over het al dan niet krijgen van een herinnering over het hernieuwen van de vergunningen voor het autovrij gebied sterk zijn afgenomen in 2019.

Voor 2019 heeft de Ombudsvrouw twee aanbevelingen voor het Mobiliteitsbedrijf:

1 Meer flexibiliteit gevraagd

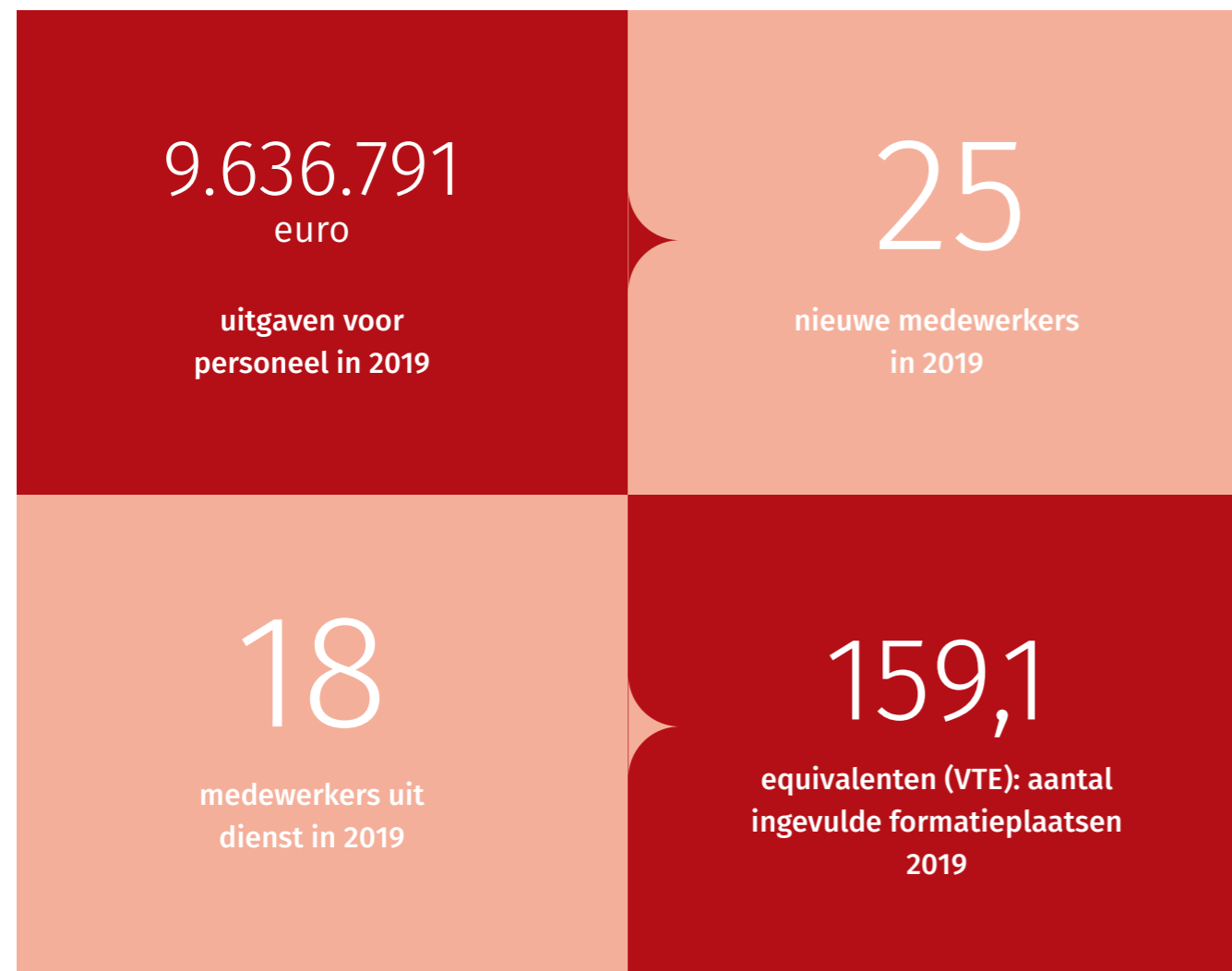
Redelijkheid is hier het sleutelwoord, bijvoorbeeld wanneer duidelijk blijkt dat er een materiële vergissing is gebeurd bij het aanvragen van een vergunning. De aanbeveling stelt ook om een herinnering twee weken voor het vervallen van de termijn te versturen, zodat de burger een redelijke kans heeft om verweer in te dienen.

2 Gebruiksvriendelijkheid van de online tool verhogen

Er wordt gevraagd aan het Mobiliteitsbedrijf om na te gaan hoe de tool om een nummerplaat toegang te geven tot het autovrij gebied gebruiksvriendelijker kan gemaakt worden zodat misverstanden uitgesloten worden. Daarnaast stelt de aanbeveling om redelijk te zijn wanneer een burger te goeder trouw handelde en dit blijkt uit de handelingen die de burger op de tool uitvoerde.

Personeel in cijfers

Het Mobiliteitsbedrijf zit in volle verandering, waardoor ook het personeelsbestand veel wijzigingen ondergaat. Het totaal aantal vaste werknemers in 2019 bleef wel stabiel.



Inkomsten en uitgaven

Als het gaat over financiën, scoort het Mobiliteitsbedrijf goed. De inkomsten en uitgaven zijn steeds in balans.

Uitgaven (in euro)

	2018	2019	Extra informatie
Exploitatie uitgaven	23.823.378	23.688.035	Deze categorie omvat de uitgaven voor de exploitatie van de in pandige parkeergarages en het straatparkeren, alsook de uitgaven voor studies, shuttle-en wandelbussen, en voor de derdebetalersregeling met De Lijn.
waarvan toegestane werkingssubsidies	3.335.059	2.545.409	De voornaamste subsidies in 2019 zijn voor De Fietsambassade en Digipolis.
waarvan bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	9.547.088	9.636.791	Personeelskost: geen significant verschil met 2018.
Dividend aan Stad Gent	6.542.584	6.817.906	Dit dividend is vastgelegd in een beheersovereenkomst tussen het Mobiliteitsbedrijf en Stad Gent.
Investerings	4.939.946	4.739.721	De bouw van parking Ledeberg neemt het grootste deel van de investeringen voor haar rekening, gevolgd door de vervangingsinvesteringen in de in pandige parkeergarages.

Inkomsten (in euro)

	2018	2019	Extra informatie
Exploitatieontvangsten	39.181.550	39.396.122	De totale ontvangsten zijn stabiel gebleven t.o.v. 2018. De vier grote categorieën van exploitatieontvangsten verschillen wel onderling: <ul style="list-style-type: none"> • parkeergelden parkeergarages: -6% door tariefverlaging 1 juni 2018. • parkeergelden straatparkeren: populariteit van parkeren via app en sms neemt toe. • parkeerretributies: +22% door toename aantal parkeerwachters, verhoogde efficiëntie van de parkeercontrole en technische vertraging eind 2018. • GAS-boetes: -11% als gevolg van de invoering bestuurdersaansprakelijkheid en hogere verwerkingstijd van buitenlandse overtredingen.
waarvan werkingssubsidies	112.613	210.116	De stijging in 2019 komt door de verdere uitrol van het Europees project 'Traffic Management as a Service' (TMaaS).
Tussenkost van de Stad Gent aan het Mobiliteitsbedrijf	3.329.361	3.393.558	De tussenkost van de Stad aan het Mobiliteitsbedrijf is vastgelegd in een beheersovereenkomst.
Interesten	12.020	12.714	Geen significant verschil.

Colofon

Verantwoordelijke uitgever

Mieke Hullebroeck,
algemeen directeur, Stadhuis,
Botermarkt 1, 9000 Gent

Contact

Mobiliteitsbedrijf Stad Gent

Postadres

Botermarkt 1, 9000 Gent

Bezoekadres

Sint-Michielsplein 9, 9000 Gent, tel. 09 266 28 00,
mobiliteit@stad.gent, stad.gent/mobiliteit

Redactie

Mobiliteitsbedrijf Stad Gent

Ontwerp

Cayman

Fotografie

Jeroen Willems

Drukwerk

Stad Gent





BAERTSOEN