

Circulatieplan

Verslag focusgroepgesprekken

In opdracht van Mobiliteitsbedrijf Stad Gent

Beste,

Op 3 april van dit jaar heeft Gent een circulatieplan ingevoerd. De bedoeling ervan is om de stad zoveel mogelijk te vrijwaren van doorgaand verkeer, meer plaats te bieden aan alternatieve en openbare vervoermiddelen en zo de binnenstad leefbaarder én beter bereikbaar te maken voor inwoners en bezoekers. Het Stadsbestuur besliste het circulatieplan te evalueren bij Gentenaars en Gent-gebruikers.

In wat volgt vindt u een weergave van de focusgroepgesprekken die plaatsvonden in het kader van deze ruimere bevraging over het circulatieplan. De te bevragen doelgroepen werden gedefinieerd door het Mobiliteitsbedrijf Gent. De onderzoeksvragen voor deze focusgroepen liggen in het verlengde van de onderzoeksvragen die aan de Gentenaars werden gesteld via de kwantitatieve survey. Ze vormden de leidraad in de methodiek voor de focusgroepen.

Er werden 7 doelgroepen bevroegd. Het opstellen van de criteria voor selectie van kandidaten gebeurde in overleg met het Mobiliteitsbedrijf Gent. Het rekruteren, selecteren, contacteren en begeleiden van de respondenten was in handen van het communicatiebureau Billie Bonkers.

In de bijlage van dit rapport vindt u een overzicht van de criteria voor selectie van de respondenten. Ik hoop dat deze weergave van de focusgroepgesprekken u het nodige inzicht verschaft in de evaluatie van het circulatieplan.



Met hartelijke groeten,

Soumaya Zaougui

Projectleider focusgroepgesprekken circulatieplan
BILLIE BONKERS cvba-so,
Gordunakaai 85, 9000 Gent
www.billiebonkers.be

INHOUD

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1 | METHODIEK | 4 |
| 2 | VERSLAG FOCUSGROEP ONDERNEMERS | 8 |
| 3 | VERSLAG FOCUSGROEP HANDELAARS | 15 |
| 4 | VERSLAG FOCUSGROEP WERKNEMERS | 26 |
| 5 | VERSLAG FOCUSGROEP BEZOEKERS | 36 |
| 6 | VERSLAG FOCUSGROEP SCHOLIEREN | 44 |
| 7 | VERSLAG FOCUSGROEP MINDER MOBIELE MENSEN | 50 |
| 8 | VERSLAG FOCUSGROEP 75-PLUSSERS | 57 |
| 9 | SAMENVATTING | 64 |
| 10 | BIJLAGEN | 68 |

1

METHODIEK

FOCUSGROEPEN¹: EEN KWALITATIEVE BEVRAGING

WAT

Focusgroepen worden ingedeeld in de kwalitatieve onderzoeksmethoden. Focusgroepen zijn geen vrije discussies of brainstormsessies. Het zijn goed geplande gesprekken met als doel veel informatie op korte termijn te verzamelen. Focusgroepen zorgen niet voor 'waarheidsgetrouwe' gespreksdata. Het groepsaspect is belangrijk.

In kwalitatief onderzoek is het niet zo dat de antwoorden generaliseerbaar zijn naar een volledige populatie. In die betekenis zijn de resultaten niet wetenschappelijk representatief.

Met deze focusgroepen wensen we van de respondenten informatie te verkrijgen over hun persoonlijke bevindingen met betrekking tot het circulatieplan.

Hoewel elk van de focusgroepen de vooropgestelde onderwerpen behandelden die specifiek en rechtstreeks verband hielden met [de invoering van] het circulatieplan, werd door de deelnemers ook vaak over parkeren en parkeertarieven gepraat. Dit lijkt ons verklaarbaar, gezien de deelnemers van de focusgroepen geen afgelijnd onderscheid maakten tussen het circulatieplan en het parkeerplan. Voor hen gaat het in beide gevallen immers over hetzelfde: het verkeer, de vlotte doorstroming en de bereikbaarheid/toegankelijkheid van het Gentse stadscentrum. Het parkeerplan is echter geen onderdeel van het circulatieplan. Het is bijgevolg belangrijk de verslaggeving en de conclusies in dat licht te lezen.

WAAROM

Bij de evaluatie van het circulatieplan via de mensen die de stad meemaken (in gedrag en meningen) zijn 2 grote groepen van belang:

Bij het bevragen van de *Gentenaars* kan generaliseerbaarheid mogelijk gemaakt worden via het bevolkingsregister en een goed gehanteerde survey-methodologie. De *Gentenaars* zijn op deze manier bevroegd. Er is een gestructureerde vragenlijst opgemaakt.

Voor het bevragen van de groepen die zich ook in Gent bewegen maar geen *Gentenaar* zijn – *Gentgebruikers* – is er geen databestand waaruit een representatieve steekproef kan getrokken worden. Als representativiteit niet kan, kan een bevraging nog steeds zinvol zijn, maar deze is dan louter indicatief en explorierend.

De methode van de Focusgroepen wordt verkozen omdat deze onderzoeksmethode ontworpen is om naast het krijgen van informatie over voorkeuren, waarden en ervaringen van mensen ook een stap verder te gaan door op zoek te gaan naar verklaringen van meningen, van gedrag. Focusgroepen als methodiek gaat dus niet op zoek naar de gemiddelde mening, maar naar de heterogeniteit in meningen. Focusgroepen kunnen daartoe dan ook gericht worden samengesteld.

WIE: SAMENSTELLING FOCUSGROEPEN

De groep 'Gent-gebruikers' is op zich ook heel heterogeen. Vanuit een longlist van soorten Gent-gebruikers wordt, in relatie tot het thema en de onderzoeksvragen, een weloverwogen set van 5 Gentgebruikersgroepen weerhouden. Vanuit de focusgroepmethode wordt er geopteerd om homogene groepen Gent-gebruikers op te maken, waarbij de heterogeniteit en de variatie gezocht wordt tussen die homogeen-samengestelde groepen. Binnen elke focusgroep zijn het de selectiecriteria die mee sturen in de richting van betrokkenheid op het thema en de heterogeniteit van stemmen.

¹Theorie rond de onderzoeksmethodie 'Focusgroepen': Mortelmans, D. [2008], Handboek Kwalitatieve Onderzoeksmethoden.

Om inzicht in de meningen van Gent-gebruikers te krijgen worden focusgroepen bij volgende doelgroepen georganiseerd:

- **Werknemers** die tewerkgesteld zijn binnen de R40 en een woonplaats hebben buiten Gent
- **Scholieren** die schoollopen binnen de R40 (centrumscholen die in een gebied liggen waar er een gewijzigde verkeerssituatie was n.a.v. het circulatieplan
- **Bezoekers** met woonplaats buiten Gent en recreatief bezoek binnen de R40
- **Ondernemers** met standplaats buiten Gent en tewerkstelling of dienstverlening binnen de R40
- **Handelaars** op plekken die onderhevig zijn aan wijzigingen binnen R40 (uitbreiding wandelgebied, rond knippen, gewijzigde rijrichting), vanuit de idee dat ze Gentenaars en Gent-gebruikers aantrekken.

Tegelijk, om inzicht in de meningen van Gentenaars te krijgen die niet voldoende kunnen bevraagd worden aan de hand van een klassieke enquête worden focusgroepen bij volgende doelgroepen georganiseerd, als aanvulling en uitdieping bij de resultaten van de bevraging onder de Gentenaars:

- **75- plussers** die zich verplaatsen binnen de R40
- **Mensen met beperkte mobiliteit** die zich verplaatsen binnen de R40

Bij de samenstelling van de focusgroepen dient er rekening gehouden te worden met de achtergrond van de deelnemers van de focusgroep. Om verschillende standpunten aan bod te laten komen in elke focusgroep streven we naar een evenwichtige samenstelling van elke groep. We houden hierbij rekening met primaire, secundaire criteria alsook uitsluitingscriteria. Het is daarom belangrijk dat respondenten bij hun registratie enkele vragen beantwoorden om deze evenwichtige samenstelling te garanderen. In de bijlage aan dit rapport vindt u een overzicht van de criteria per doelgroep. Deze werd als leidraad gehanteerd voor de samenstelling van de focusgroepen. In de samenstelling van de focusgroepen werd minstens voldaan aan de primaire criteria. De secundaire criteria werden in de mate van het mogelijke meegenomen. Dat is namelijk afhankelijk van het aantal respondenten dat zich aandienen.

De theorie rond focusgroepen heeft het ook over het na te streven aantal leden van een focusgroep. Ideaal wordt het aantal tussen 6 en 10 personen gezien. Bij (te) grote groepen (10 of meer) betaamt de kans dat dominante personen het woord voeren. Bij (te) kleine groepen (6 of minder) gebeurt het dat er zomaar gepraat wordt om stiltes te voorkomen.

Voor dit onderzoek wordt gestreefd naar het samentellen van een lijst van 15 personen die worden gecontacteerd, per focusgroep, om zo, rekening houdend met annulaties, tussen 6 en 10 personen uit te komen.

Eigen aan de neerslag van de focusgroepen, in narratieve verslagen, is dat uitspraken zo letterlijk worden weergegeven dat identificatie van personen mogelijk wordt. In dit rapport werden woorden en verwijzingen die identificatie mogelijk maken geanonimiseerd door ze te vervangen door andere woorden, zonder de betekenis te veranderen.

WERKWIJZE FOCUSGROEPEN

Methodiek in het kort



Tijdens de focusgroepen gingen we volgende elementen na:

Feiten: over problemen, opportuniteiten en gevolgen

- Wat is de huidige situatie
- Hoe ervaren de respondenten dit
- Welke zijn de gevolgen van de nieuwe situatie: verplaatsingstijd en –gedrag(wijze), route, klanten, dienstverlening,...]

Oorzaken van aangekaarte problemen:

- Hoe ontstaan de huidige problemen
- Wat zijn volgens de respondenten de belangrijkste aanleidingen/oorzaken?

Oplossingen: over alternatieven en ondersteuning

- Welk ideeën hebben de respondenten in gedachten om de situatie te optimaliseren (veranderingen aan het circulatieplan)
- Zijn er alternatieven voorhanden
- Wie moet deze oplossingen aanreiken
- Hebben ze zelf voor oplossingen gezorgd (aanpassing modi of andere)

Associaties en verhalen: over perceptie, appreciatie en referentiekader

- Hoe kijken de respondenten naar het circulatieplan, de doelstellingen van het circulatieplan en de ondersteuning die ze al dan niet krijgen.
- Vinden ze het circulatieplan een goede zaak voor henzelf
- Vinden ze het circulatieplan een goed zaak voor Gent

2

VERSLAG FOCUSGROEP ONDERNEMERS

DOELSTELLING FOCUSGROEP ONDERNEMERS

- Inzicht verwerven in de manier waarop ondernemers met standplaats buiten Gent en dienstverlening in Gent de gewijzigde situatie na invoer van het circulatieplan ervaren voor hun beroepsactiviteiten: invloed op klanten, dienstverlening, verplaatsingstijd en verplaatsingsgedrag (verplaatsingswijze) en route.
- Inventariseren van mogelijke oplossingen voor de aangehaalde bezorgdheden en/of minder positieve ervaringen en/of knelpunten.
- Inzoomen op algemene perceptie over het circulatieplan: peilen naar houding tegenover het circulatieplan, vergunningenbeleid Mobiliteitsbedrijf.

BRONNEN:

- IPSOS vragenlijst
- Input Mobiliteitsbedrijf
- Gents leefbaarheidsonderzoek
- Specifieke webpagina stad Gent

Bio respondenten

Er zijn 14 aanwezige respondenten. Respondenten zijn eigenaar van bedrijven in Vilvoorde, Wetteren, Destelbergen, Wilrijk, Sint-Katelijne-Waver, Oudenaarde, Deinze en Zottegem. Respondenten moeten in de verschillende sectoren en het autovrije gebied zijn, voor herstellingen, leveringen, schilderwerken, culturele promotie en nutsvoorzieningen,. De respondenten uit de doelgroep ondernemers werden gerekruteerd aan de hand van een overzicht van ondernemers die buiten Gent wonen. Het overzicht werd aangereikt door het Mobiliteitsbedrijf. Deze gegevens werden enkel gebruikt voor het rekruteren van respondenten.

Verslag focusgroep

FEITEN

In welke mate ondervind je sinds de invoer van het circulatieplan (CP) moeilijkheden?
Verklaar je keuze

Groen: (bijna) geen/een beetje

Geel: nogal veel

Rood: het is niet meer te doen

Groen [5]: bijna geen of een beetje

- Op één plaats werken is op zich geen probleem; het circulatieplan maakt het wel beter maar je bent wel langer onderweg dan vroeger
- De knips zijn lastig; we moeten bij het verplaatsen van de ene sector naar

Geel [6]: ik ondervind veel moeilijkheden

- Leveren voor 11 uur is moeilijk omdat je steeds terug moet naar de ring
- De communicatie over het circulatieplan liet te wensen over
- Het systeem van de vergunningen is niet duidelijk. Wie een vergunning heeft, krijgt toch nog een boete omdat de knip enkel voor prioritaire voertuigen is.
- De webpagina i.v.m. vergunningen is niet gebruiksvriendelijk. Men moet steeds dezelfde documenten ingeven voor meerdere chauffeurs en meerdere zones en dat neemt uren tijd in beslag
- Er is veel tijd nodig om naar klanten te gaan. Zo moet je eerst je stukken en materiaal afzetten, daarna de wagen parkeren (hopelijk in de buurt), dan de taak afwerken en dan weer wagen gaan halen en terug alles inladen
- Persoonlijk veel moeilijkheden (morele bezwaren) met de intenties achter het circulatieplan: men verplaatst de problematiek nu -> chauffeurs staan uren stil op de ring en de uitstoot is daar nu veel hoger.

Rood [3]: het is echt niet meer te doen

- Er worden nu veel meer boetes uitgeschreven door vergunningen/knippen,
- GPS-systemen zijn niet afgestemd op het circulatieplan. Als je de GPS volgt, kom je niet op de juiste plaatsen terecht
- Je moet meer uren en kilometers afleggen omdat er voor een klein stukje steeds in en uit de stad gereden moet worden door knippen

Heeft het circulatieplan positieve effecten voor jou?

- Er is beduidend minder verkeer in de binnenstad
- Het doorgaand verkeer op de ring lijkt verbeterd
- Het was tijdelijk even moeilijk kort na de invoering maar na de interne planning te hebben herzien is het terug ok
- Mensen zonder vergunning rijden niet meer doorheen de zones

Wat is het eerste dat verloren gaat of onder druk komt te staan wat betreft jouw handelsactiviteiten?

- Tijdverlies, door omwegen en files verliest men veel tijd.
- Tijdsdruk brengt stress mee en kost ook meer omdat het langer duurt om rond te rijden
- Parkeermogelijkheden zijn niet afdoende dus ook parkeerstress
- Wanneer je – per abuis – voorbij je bestemming rijdt dan duurt het soms heel lang voor je terug aan je bestemming bent.
- Veel meer bewonersparkings waardoor algemene parkeerplaatsen zijn verdwenen
- Parkeertarief is enorm duur; 15 minuten gratis parkeren, soms gaat dat maar vaak ook niet.
- Minder verkoop/minder winst, handelaars hebben een dalende verkoop waardoor er door groothandel minder geleverd moet worden

Wie verplaatst zich anders zich invoer circulatieplan?

Eén respondent zowel groen als rood
Groen (7)

- Eerst parkeer ik de wagen of bestelwagen om dan te voet verder te gaan
- Materiaal ergens laten liggen wanneer je bijv. een week bezig bent (bv schilder) en de dagen daarna met kleine wagen of (motor)fiets

Rood (6)

- Camionette met materiaal (bv voor dakwerken) is niet mogelijk om ergens achter te laten
- Sommige vakmensen moeten tot op de locatie kunnen rijden: glazenwasser, slotenmaker

OORZAKEN

Wat zijn volgens jou de belangrijkste oorzaken van de ervaren moeilijkheden?

- Er zijn teveel voertuigen waardoor alles vast komt te zitten
- Er zijn heel wat parkeerproblemen
- De ring R40 slibt helemaal dicht, en dit niet enkel tijdens piekmomenten
- Er is veel tijdsverlies door de knippen en sectoren
- De knippen zijn onvoldoende aangeduid
- Er zijn nu heel wat problemen omdat het circulatieplan een te korte doorlooptijd had. Men had beter een grondigere studie gedaan om daarna gericht en efficiënter te kunnen werken
- De onaangepaste weginfrastructuur leidt tot chaos en verkeersonveilige situaties
- Het verkeer wordt uit het centrum gehouden maar nu zit het allemaal geconcentreerd op de ring
- Er is heel veel onduidelijkheid wat betreft beslissingen namens de stad
- Er was geen/slechte communicatie rond het circulatieplan en daardoor ontstaan onveilige situaties op terrein

OPLOSSINGEN EN ALTERNATIEVEN

Welke maatregelen heb je zelf al genomen?

- We hebben de capaciteit verhoogd, dus er wordt meer personeel ingezet
- We passen de dagplanning aan en staan nu vroeger op
- We denken nu wel 2 keer na of het rendabel is om een klant aan te nemen in centrum van Gent
- Extra karretje aanschaffen om materiaal te vervoeren als je verder moet parkeren. Dus we investeren in extra tools.
- Er wordt anders gecommuniceerd naar de klant: geen exact tijdstip meer doorgeven
- Dagplanningen worden anders opgesteld

Welke oplossingen zou jouw handelsactiviteit ten goede komen?

- Bepaalde parkeerkaart om duidelijk te maken dat je daar werkt of moet leveren en zo dichterbij kunt parkeren
- Knippen herzien voor vergunninghouders
- Knippen eventueel zelfs weglaten zou een valabele piste kunnen zijn
- Administratieve vereenvoudiging; vb één centraal aanspreekpunt nodig om alle vergunningen aan te vragen en niet op 3 verschillende diensten
- 1 vergunning voor alle autovrije zones samen
- GPS aanpassen
- Betere signalisatie (uitgezonderd vergunninghouders, maar ze krijgen wel een boete omdat ze geen prioritair voertuig zijn)
- Mildere systemen, waarschuwingssysteem voor boetes zodat je niet meteen beboet wordt maar eerst een waarschuwing krijgt
- Intelligent systeem ontwikkelen als je je vergist van zone/knip

Wie moet er zorgen voor de oplossingen?

- Stad Gent

ASSOCIATIES EN VERHALEN

Stellingen

- **Gent is een stuk aantrekkelijker geworden na invoer van het circulatieplan**
Akkoord: 1
Niet akkoord: 13
- **Als ondernemer ondervind ik weinig hinder van het circulatieplan**
Akkoord: 3
Niet akkoord: 11
- **Ik overweeg mijn handelsactiviteiten te verplaatsen buiten de R40**
Niet akkoord: 14
Dat gaat praktisch niet, het is niet haalbaar
- **De leefbaarheid is door de invoer van het circulatieplan sterk verhoogd.**
Akkoord: 1
Geen mening: 2
Niet akkoord: 11
Er zijn plekken in Gent die doods zijn, bv. als het vakantie is en de studenten zijn er niet, dan is er ook geen doorgaand verkeer. Het is genuanceerd omdat het zo lijkt en dat dat misschien de eerste zomer na invoer circulatieplan was, maar het zal wel verbeteren. Problemen zijn verschoven, er zijn getto's gecreëerd, men had beter geïnvesteerd in goede infrastructuur om een overgang te creëren.
- **Het circulatieplan is een goede zaak voor Gent als stad.**
Geen mening: 3
Niet akkoord: 8
Akkoord: 3

Het schrikt je af om naar Gent te komen omdat je niet weet hoe. Er is lang niets gebeurd en nu alles ineens. Het circulatieplan leidt tot leegstand/faillissement bij handelaars in centrum, omdat er geen volk naar de stad komt. Alles is veranderd, eerste jaar dat je niet mocht roken op café was ook de hel maar als je het gewoon wordt dan is het wel oké.

- **Als ondernemer werden we goed geïnformeerd over de toegankelijkheid van de binnenstad na invoering van het circulatieplan.**
Akkoord: 6
Geen mening: 1
Niet akkoord: 7
Je krijgt geen mails terug als je vragen hebt
- **Er werden voldoende ondersteunende maatregelen genomen voor ondernemers door de stad sinds de invoering van het circulatieplan.**
Niet akkoord: 14
- **Het circulatieplan heeft eerder een positief effect voor mij als ondernemer.**
Niet akkoord: 13
Geen mening: 1

Jouw voetafdruk als ondernemer

Vul de volgende zin aan en schrijf op een bierviltje:

“Sinds de invoer van het circulatieplan ...”

- ... zijn veel mensen boos
- ... denk ik met een iets minder goed gevoel over ‘naar Gent komen’
- ... werken werknemers niet meer graag in Gent
- ... zijn er meer negatieve punten dan positieve
- ... zijn er meer frustraties
- ... is er meer stress om tijdig te leveren
- ... is er meer uitstoot
- ... is het een stuk moeilijker om in de binnenstad te rijden
- ... zal ik altijd 2 keer nadenken om in de stad te rijden terwijl ik de stad vroeger op mijn duimpje kende.

CONCLUSIE FOCUSGROEP ONDERNEMERS

Mening/ervaring algemeen

De meerderheid van de respondenten geeft aan dat ze de indruk hebben dat het doorgaand verkeer op de ring na invoer van het circulatieplan vlotter doorstroomt. Ze geven tegelijk ook aan dat het minder druk is in de binnenstad. De meerderheid van de respondenten is eensgezind over de aanleidingen van de ervaren problemen/knelpunten. De algemene teneur tijdens de focusgroep ondernemers is “tijdverlies” en de hieraan gelieerde economische schade. De respondenten geven unaniem aan dat ze er na de invoering van het circulatieplan er qua business niet op vooruit zijn gegaan. Ook klagen de respondenten een verhoogd gevoel van stress aan.

Wat betreft de invoer van het circulatieplan geeft de meerderheid aan dat de doorlooptijd volgens hen veel te kort was en ze hebben sterk de indruk dat de initiatiefnemers dit onvoldoende hebben voorbereid. Men vraagt zich af waarom men niet eerst de weginfrastructuur grondig aanpakt om daarna een circulatieplan in te voeren. Voorts geeft de meerderheid ook aan dat ze onvoldoende werden geïnformeerd over het reilen en zeilen van het circulatieplan.

Gevraagd naar veranderingen en/of alternatieven geeft de meerderheid van de respondenten aan dat het beleid van de knippen en vergunningen best herbekeken kan worden. Het vergunningenbeleid wordt als een “zeer grote administratieve overlast” ervaren. Het systeem om vergunningen online aan te vragen zou geen sinecure zijn en zeer tijdrovend.

Zo pleit men voor éénzelfde vergunning waarmee men de verschillende zones kan binnenrijden.

Op het vlak van communicatie geven de respondenten aan dat een centraal aanspreekpunt bij de stad een goed initiatief zou zijn want blijkbaar gaat er nu bij telefonisch contact heel wat tijd verloren bij het herhaaldelijk doorverbinden.

Gedrag/gedragwijziging

Ruim meer dan de helft ondervindt veel tot zeer veel moeilijkheden bij het verplaatsen naar de binnenstad en bij het verplaatsen tussen de verschillende sectoren van het circulatieplan. De meerderheid van de respondenten geeft aan dat ze zelf al heel wat initiatieven hebben genomen om het hoofd te bieden aan verschillende ervaren knelpunten. Ze zetten meer personeel in en hanteren andere dagplanningen. Ze geven aan dat het nu na invoering van het circulatieplan wel wat meer organisatie en planning vraagt om weekschema's op te stellen.

Impact op verkeersleefbaarheid en - bereikbaarheid

Voor het feit dat er nu veel files zijn op de ring geeft men aan dat dit integraal wordt veroorzaakt door het verschuiven van de verkeersstromen “van binnen naar buiten”. Wat betreft de verschillende zones binnen het circulatieplan heeft de meerderheid een groot probleem met de uurregeling die bepaalt wanneer je in welke zone kan binnenrijden. Men geeft aan dat ze vaak last minute-oproepen krijgen en dit vaak op momenten dat ze niet tot op de gevraagde locatie geraken. Dit resulteert in een groot tijdsverlies voor de ondernemers.

3

VERSLAG FOCUSGROEP HANDELAARS

DOELSTELLING FOCUSGROEP HANDELAARS

- Inzicht verwerven in de manier waarop handelaars met standplaats in Gent de gewijzigde situatie na invoer van het circulatieplan ervaren voor hun beroepsactiviteiten. (invloed op klanten, dienstverlening, verplaatsingstijd en -gedrag, route).
- Inzicht in de positieve aspecten van het circulatieplan voor de doelgroep.
- Inventariseren van mogelijke oplossingen voor de aangehaalde bezorgdheden en/of minder positieve ervaringen en/of knelpunten.
- Inzoomen op algemene perceptie over het circulatieplan: peilen naar houding tegenover het circulatieplan, vergunningenbeleid Mobiliteitsbedrijf.

BRONNEN:

- IPSOS vragenlijst
- Input Mobiliteitsbedrijf
- Gents leefbaarheidsonderzoek
- Specifieke webpagina stad Gent

Bio respondenten

Er zijn 10 aanwezige respondenten. Wonende te Gent, Melsen, Hansbeke, Zomergem, Evergem, Nevele en Melle. Respondenten zijn eigenaar van een of meerdere restaurants, café, hotel, B&B, brasserie, cultuurhuis en verschillende handelszaken op volgende locaties: Sint-Michielsplein, Nieuwewandeling, Ham, Ketelpoort, Coupure Links, Kouter, Sint-Jacobs (Nieuwpoort), Kraanlei, Zonnestraat, Vlasmarkt, Emile-Braunplein, Woodrow Wilsonplein, Koophandelsplein en Graslei. 5 respondenten hebben 0 tot 5 werknemers in dienst, 4 respondenten meer dan 15 werknemers en 1 respondent heeft 5 tot 10 werknemers in dienst. De handelaars werden gerekruteerd via een samenwerking tussen Stad Gent en Billie Bonkers. Stad Gent maakte hiervoor gebruik van een overzicht van de dienst Economie. Billie Bonkers deed een beroep op Unizo en Voka. Unizo hielp de oproep mee verspreiden.

Verslag focusgroep

FEITEN

In welke mate ondervind je sinds de invoer van het circulatieplan (CP) moeilijkheden?
Verklaar je keuze

Groen: [bijna] geen/een beetje

Geel: nogal veel

Rood: het is niet meer te doen

Groen: 3 respondenten geven aan dat zij een beetje moeilijkheden ondervinden. Als reden hiervoor geven ze mee:

- Redelijk uniek aanbod van onze cultuurhuis (10% omzetsdaling bij het begin van het circulatieplan, maar snel hersteld); onze klanten zijn meerwaardezoekers en zij blijven komen.

- Gunstige ligging van het cultuurhuis aan Sint-Michielsplein: de in- en afrijroutes zijn niet gewijzigd
- Parking nabij (Sint-Michielsparking, werd ook voor het circulatieplan gebruikt): bijgevolg weinig hinder voor klanten
- De leveringen zijn wel moeilijker geworden door het circulatieplan voor ons café maar we slaan ons erdoor
- Aanpassing routes is vrij vlot gegaan (winkels op Graslei, Zuid, Zonnestraat): routes na invoering van het circulatieplan zijn beter bereikbaar dan voorheen. Bovendien ook goede hulp gehad van het Mobiliteitsbedrijf.
- Net zoals bij de cultuurhuis heeft het horecazaak in de omgeving van de Coupure de eerste maanden 10% omzetsdaling gekend maar nadien heeft zich dat gestabiliseerd
- Er is geen goede signalisatie voor de fietsstraat op de Coupure. Aan het begin van de Coupure en het einde tot aan de Pieter Colpaertsteeg, is er een fietsstraat tussen die twee punten. Maar het is niet duidelijk wanneer die stopt, voor het in en uitrijden is dat moeilijk en zorgt dit bijgevolg voor verwarring. Ook voor klanten (conflicten tussen fietsers, ongevallen).
- Lichten Ekkergemstraat lijken niet aangepast: de file bij het uitrijden van de Ekkergemstraat belet sommige klanten om te komen

Geel: 5 respondenten geven aan dat zij veel moeilijkheden ondervinden. Als reden hiervoor geven ze mee:

- Toegenomen administratieve last: cliënteel van ons hotel is niet vertrouwd met Gent: bij de boeking zorgen we voor een mail met de nodige uitleg. Dat zorgt voor extra administratie. We mogen ook zelf vergunningen uitschrijven. Ook dit zorgt voor extra administratie én extra verantwoordelijkheid. Het gebeurt dat mensen ondanks een vergunning toch boetes krijgen dan verwacht men ook dat het hotel dit oplost.
- Moeilijk vergunningenbeleid: omslachtig systeem
- Bereikbaarheid van de zaak voor leveranciers (bv. voor herstellingen door derden): als er reparaties moeten uitgevoerd worden tijdens panne in de middagservice hebben we moeilijkheden om iemand te vinden: deze dienstverleners willen niet meer komen omdat ze dan het autovrije gebied niet meer binnen mogen zonder vergunning. Velen vinden het de moeite niet om daarvoor een vergunning aan te vragen en mijden onze zaak in het autovrije gebied.
- Hoge parkeertarieven
- Toename file op de ring
- Moeilijke bereikbaarheid van de horecazaak: je kan niet meer rechtstreeks naar je bestemming maar je moet helemaal rondrijden via de ring. Vooral voor onze personeelsleden is dat een groot probleem. Er is een personeelslid dat reeds ontslag heeft genomen omwille van de langere reistijden. Voor een ander personeelslid werd het uurrooster al aangepast.
- De bereikbaarheid van de stad wordt ingeperkt: een van de belangrijke invalswegen (Coupure Rechts) is afgesneden.
- Slechte signalisatie aan de knippen (alleen vergunninghouders mogen door, groot bord met veel tekst waarvoor je al moet uitstappen om het te lezen), in de voetgangerszone wordt hetzelfde bord gebruikt als aan de knippen.
- Inrichting knippen is totaal onbegrijpelijk (zeker voor toeristen): rode lijnen op de grond. Is dit verkeerstechnisch een correcte signalisatie?

- Er is weinig naleving op de nieuwe situatie: vb. mensen blijven afslaan van de Steendam naar de Ham ook al mag dat niet. Iedereen doet het, niemand houdt rekening met de knip. Aan de Kongobrug aan het Miat is het eenrichtingsverkeer geworden, maar niemand houdt er rekening mee
- Als de parkings of P&R's volzet zijn, dan weet de toerist niet waarheen. Betere signalisatie nodig voor P&R's (ook snel doorverwijzen naar andere parking als er bepaalde parkings vol zitten).
- De perceptie van bezoekers of niet-Gentenaars dat Stad Gent onbereikbaar is speelt ons zwaar parten. Dit is niet goed voor het imago van Gent. Wij krijgen telefoons van bezoekers die bezorgd zijn dat ze er niet meer geraken
- Zuid is een pijnpunt: je moet helemaal rondrijden. Je hebt op dat punt ook geen mogelijkheden om de stad terug in te rijden
- Moeilijke situatie aan de Dampoort (te veel volk op hetzelfde tijdstip)
- Men wil van Gent een fietsstad maken, maar de wegen zijn niet aangepast om fietsstad te worden. Sommige plaatsen zijn zeer gevaarlijk
- Vergunningen: het Mobiliteitsbedrijf weigert om Franstalige leveranciers te helpen bij de vergunningen. Volgens het Mobiliteitsbedrijf is Nederlands de voertaal dus haken deze leveranciers af.
- Aan de Coupure Links hebben we toch de rijrichting kunnen behouden maar dat is via een advocaat gegaan. In het circulatieplan staat letterlijk dat men na 1 jaar gaat evalueren. Er is de vrees dat de situatie gaat teruggedraaid worden.

Rood: 2 respondenten geven aan dat de situatie niet meer houdbaar is en zij ontzettend veel moeilijkheden ondervinden. Als reden hiervoor wordt meegegeven:

- Door de knip aan het Koophandelsplein komt mijn handelszaak op een dood punt.
- Er is geen consequent terrasbeleid. Vb. terrasbeleid Kraanlei, als zaakvoerder krijg ik geen terras meer. Vroeger tijdens de Gentse Feesten kregen we met ons restaurant aan de overkant een terras, vanaf dit jaar mocht dat niet meer. Reden: dat hoekje zou herbekeken worden, nu staan er twee banken
- Het circulatieplan werd helemaal niet goed aangepakt: het is belangrijk om eerst voor oplossingen te zorgen en dan de situatie te wijzigen. Concreet: je moet beginnen aan de rand (veel parkeerplaatsen aan de rand voorzien, goedkoop en toegankelijk maken en zorgen voor een goede verbinding). Dat is nu niet het geval.
- Contact met Mobiliteitsbedrijf is moeilijk verlopen. Ook geen goede ervaring met het Mobiliteitsbedrijf (rigiditeit). Voorbeeld: voor het evenement met alle antiquairs en galerijen wordt een folder uitgegeven. Aan het Mobiliteitsbedrijf werd gevraagd om een plan te krijgen die overzichtelijk de routes beschrijft. Dit hebben we niet gekregen van het Mobiliteitsbedrijf. We zijn bijgevolg gaan aankloppen bij de dienst economie. Daar hebben we wel een plan gekregen.
- De perceptie over het circulatieplan is niet goed. Er heerst de perceptie (en deze werd ook zo gecreëerd in de communicatie) dat Gent er in de eerste plaats is voor de Gentenaars. Dat is ook feitelijk zo (parkings worden duurder, weinig parkeergelegenheid aan de rand, weinig uitleg hoe de stad best in en uit te rijden en hoe niet uit te rijden als niet-Gentenaar). Dat schrikt

klanten af. Klanten buiten Gent worden op deze manier onheus behandeld. De communicatie over het circulatieplan werd heel sterk Gent-centrisch gevoerd (te politiek gevoerd?)

- De perceptie over het plan speelt ons parten bij klanten én leveranciers.
- Voetgangersgebied is bijna een vrijgeleide geworden voor fietsers die erdoor racen maar ook taxi's bezondigen zich hieraan.
- Ook in andere straten wordt er te snel gereden. Vb. Ham (door het eenrichtingsverkeer zijn er geen tegenliggers meer waardoor sommigen door de Ham racen)
- Het circulatieplan is een vrijgeleide voor fietsers geworden om zich agressiever te gedragen tegenover automobilisten. De stad is van hen geworden en zo gedragen ze zich ook. Het is niet "met" elkaar maar "tegen" elkaar.
- Signalisatie knippen is barslecht: rode lijnen op de grond zijn niet duidelijk
- Storend gedrag fietsers (bv Kraanlei).
- Blokken aan knippen zijn levensgevaarlijk (en bovendien niet esthetisch)

Geef aan welke moeilijkheden het zwaarst doorwegen: hoe meer stickers je geeft, hoe zwaarder de moeilijkheden (bolletjes moeilijkheden):

- De slechte signalisatie (van voornamelijk de knippen maar ook aanduiding parkings): 10 bolletjes
- De negatieve perceptie over Gent door niet-Gentenaars (door een Gent-centrische communicatie) (9 bolletjes)
- De moeilijke bereikbaarheid van handelszaken omdat je moet omrijden (veel omleidingen) (7 bolletjes)
- Een weinig consequent terrasbeleid (5 bolletjes)

Heeft het circulatieplan positieve effecten voor jouw handelszaak?

- Het is aangenamer voor toeristen om te flaneren in Gent. Maar daardoor wel de vrees dat er nog een minder grote diversifiëring zal zijn van handelaars (teveel van het ene, te weinig van het andere)

OORZAKEN

Wat zijn volgens jou de belangrijkste oorzaken voor de ondervonden moeilijkheden?

- Te halsstarrige houding van het beleid: ze willen niet luisteren
- Het circulatieplan is vertrokken van een ideologie, niet van een strategie
- Voorbereiding van de communicatie tot de uitvoering van het plan werd niet goed aangepakt
- Opportunisme binnen de bestuursgroep: over het circulatieplan werd nooit collegiaal gecommuniceerd binnen de meerderheid. Er werd dikwijls naar Schepen Watteeuw gekeken om de minder populaire communicatie te doen.
- Er is slecht gecommuniceerd naar de rand over de bereikbaarheid (dat heeft de perceptie van Gent als onbereikbare stad sterk gekleurd)
- Er is te weinig tot niet geïnvesteerd in parkings in de rand van de stad: dat

- had eerst goed onderzocht moeten worden (een beter aanbod voorzien).
- Knippen zijn oorzaak van veel ongenoegen
- Te dure parkings
- Het alternatief (openbaar vervoer) is onaangepast (te laat, wachten nachtbusen met hoge frequentie)
- Onze doelgroep werd te weinig of nooit bevroegd van bij het begin (geen rekening gehouden met mensen die in Gent werken/er een zaak hebben)

OPLOSSINGEN EN ALTERNATIEVEN

Welke maatregelen heb je zelf al ondernomen

- Zelf communiceren naar klanten over de bereikbaarheid van de zaak of alternatieve mogelijkheden meegeven (zelf info verspreiden over de mogelijke reisroutes – plannetjes meegeven)
- Nieuwe website ontwikkeld in het kader van een communicatie over de bereikbaarheid van onze zaak maar ook om de zaak meer in de verf te zetten
- De website <http://content.gent/over-ons.html> op poten gezet om naar de mening te polsen van de mensen over het circulatieplan.
- Andere uurroosters voor werknemers die van buiten Gent komen
- Klanten brieven met alle zaken over het circulatieplan (nieuwe borden, extra uitleg...)
- Zelf garages voorzien als B&B (voorheen hadden we geen parkeergelegenheid)
- Nieuwe zaak opstarten buiten Gent
- Regelmatig klanten-evenementen organiseren om klanten toch te lokken
- Zelf gratis leveren met eigen camionnette

Wat zou voor jou een oplossing kunnen zijn voor de ervaren moeilijkheden?

- Parkeerbeleid aanpassen (goedkoper parkeren, goede alternatieven uitwerken, veilige en goedkope P&R aan de rand)
- Betere frequentie en verbinding openbaar vervoer
- Ring ontlasten (Dampoort, Dok) door straten terug open te stellen door bv. aantal knippen terug te draaien.
- Stimuleren om de stad uit te rijden: knippen zijn er, je mag de stad niet in, maar waarom stimuleren we niet om stad gemakkelijker uit te rijden? Dan moet je niet helemaal rondrijden om eruit te geraken (knip koophandelsplein, dichtstbijzijnde parking is ook Kouter, maar als het vol is moet je weer helemaal rondrijden, het is nu een dood plein, ze doen er niets mee)
- Gelijkwaardig terrasbeleid
- Paaltjessysteem (dynamische paaltjes die de grond in gaan als je een code intikt, zoals in Leuven of Nederland)
- Een flexibel doorgangssysteem voor werknemers in de stad.
- Betere afstemming van de lichten op de ring
- Elektrische taxi's in het centrum

Is jullie omzet gedaald na de invoering van het circulatieplan?

- 6 op de 10 respondenten heeft de eerste 3 maanden van het circulatieplan een daling waargenomen maar deze omzet is naderhand terug gestabiliseerd. Bij horeca blijven de middagservices het kalmst tegenover de avondservice: er zijn nu meer dan voorheen echt doodse momenten in de stad op de middag tijdens de week. Sommige respondenten geven wel aan dat ze klanten hebben verloren door het circulatieplan.
- Je moet zelf meer moeite en inspanningen doen om gelijk aantal klanten te behouden. (cf. klantenevents, bereikbaarheidskaartjes, ...) en dat is een extra uitgave.

Wat vinden jullie van de P&R + shuttlediensten

- Er moet meer beschikbare parkeergelegenheid komen
- Signalisatie naar de P&R's moet beter
- Frequentie shuttlebussen moet omhoog (op zondagavond rijden er geen bussen), zowel meer als langer en bovendien een constante flow
- Investeren in kleinere wendbare trams en bussen. Maar dan graag bussen en trams met een grotere frequentie (beter openbaar vervoer netwerk aan P&R's).

Wat vinden jullie van de wandelbussen in het autovrije gebied

- Lachwekkend: schiet zijn doel voorbij
- Niemand kent de route of weet waar ze stoppen
- Budget kan beter besteed worden aan pijnpunten die veel belangrijker zijn om aangepakt te worden.

ASSOCIATIES EN VERHALEN

Stellingen

- **Gent is een stuk aantrekkelijker geworden na invoer van het circulatieplan**
Akkoord: 1
Niet akkoord: 8
Geen mening: 1
Sommige straten zijn dood geworden. De stad mag geen dorp zijn. We maken ons zorgen over de perceptie van de niet-Gentenaars. De inrichting van de knips vinden de respondenten lelijk.
- **Als handelaar ondervind ik weinig hinder van het circulatieplan**
Akkoord: 2
Niet akkoord: 5
Geen mening: 3
De respondenten geven wel mee dat ze er nog geen staat op kunnen maken en dat ze de evolutie willen afwachten.
- **Ik overweeg mijn handelsactiviteiten te verplaatsen buiten R40**
Niet akkoord: 9
Geen mening: 1

De responderen hebben bedenkingen bij deze vraagstelling. Het is niet omdat de meerderheid zijn handelsactiviteiten niet gaat/wil verplaatsen dat er geen moeilijkheden zijn. Belangrijke nuance om mee te nemen. Alle respondenten zijn het er unaniem over eens dat ze willen doorzetten. Ze vinden het belangrijk om motor te zijn van een positieve perceptie over Gent. Ze vinden het belangrijk dat er een positief beeld wordt geschapen over Gent. Ze halen ook aan dat er ongetwijfeld collega's zijn die het niet meer zien zitten [in tegenstelling tot zichzelf]

- **De leefbaarheid is door het circulatieplan (sterk) verbeterd**

Akkoord: 1

Niet akkoord: 8

Geen mening: 1

Alhoewel de meerderheid van de respondenten vindt dat hun leefbaarheid niet is verbeterd, willen ze wel nog even de kat uit de boom kijken [evolutie afwachten]

- **Het circulatieplan is een goede zaak voor Gent als stad.**

Niet akkoord: 7

Geen mening: 3

Het imago van Gent heeft volgens de respondenten een deuk gekregen: mensen worden tegen elkaar opgezet, meer wrevel, verdraagzaamheid is afgenomen, dualiteit tussen modi-gebruikers.

- **Als handelaar werd ik goed geïnformeerd over de bereikbaarheid van de binnenstad na invoering van het circulatieplan**

Akkoord: 2

Niet akkoord: 5

Geen mening: 3

De meerderheid van de respondenten geeft aan dat ze geïnformeerd zijn en dat er ook gesprekken zijn geweest met schepen Watteeuw, maar dat ze nog met veel vragen zitten. De rest van de respondenten geeft aan dat ze goed geïnformeerd zijn.

- **De binnenstad is sinds invoering van het circulatieplan vlot bereikbaar**

Akkoord: 1

Niet akkoord: 7

Geen mening: 2

De respondenten geven aan dat de negatieve perceptie hen wellicht parten speelt.

- **De binnenstad is sinds de invoering van het circulatieplan veiliger**

Voor wat betreft de verkeersveiligheid:

Akkoord: 2

Niet akkoord: 6

Geen mening: 2

Voor wat betreft het veiligheidsgevoel in de stad:

Niet akkoord: 4

Geen mening: 6

- **De binnenstad is sinds de invoering van het circulatieplan aantrekkelijker**
Akkoord: 1
Niet akkoord: 5
Geen mening: 4
 Respondenten die niet akkoord gaan vinden dat het stadsgevoel weg is en dat mensen meer dan voorheen slecht gezind lopen. Bovendien vinden ze de inrichting van de knippen (legoblokken) en de signalisatie op de grond (rode lijnen) niet aantrekkelijk.
- **Er werden voldoende ondersteunende maatregelen genomen voor handelaars door de stad sinds invoering van het circulatieplan.**
Niet akkoord: 10
 De respondenten zijn het er unaniem over eens dat er weinig tot geen ondersteunende maatregelen zijn voor de handelaars (eerst de Gentenaars- bewoners)
- **Ik heb minder klanten sinds de invoering van het circulatieplan**
Akkoord: 6
Niet akkoord: 3
Geen mening: 1
- **Mijn handelspand is even vlot bereikbaar als voor het circulatieplan**
Akkoord: 2
Niet akkoord: 6
Geen mening: 2

Jouw voetafdruk als handelaar

Vul de volgende zin aan en schrijf op een bierviltje:

“Sinds de invoer van het circulatieplan ...”

- ... is de omzet onzeker
- ... maak ik me zorgen om de toekomst
- ... heeft men iets te veel naar de bewoners geluisterd en niet naar de ondernemers
- ... heb ik vaak gevloekt
- ... draagt het stadsbestuur oogkleppen
- ... zit ik veel meer in de wagen
- ... is er zakelijk niets veranderd
- ... zijn er meer frustraties
- ... steek ik veel energie in dat plan
- ... bots ik vaak op onbegrip, voel ik me als zelfstandige in de steek gelaten

Conclusie focusgroep handelaars

Mening/ervaring algemeen

Meer dan de helft van de respondenten geeft aan dat ze moeilijkheden ondervinden sinds de invoering van het circulatieplan. De respondenten die slechts een beetje moeilijkheden ondervinden geven als reden mee dat de in- en afrijroutes voor de locatie van hun handelszaak niet gewijzigd zijn of anderzijds dat de aanpassing van de routes vlot is verlopen. Ook de hulp die men al dan niet heeft gekregen van het Mobiliteitsbedrijf speelt een rol in de appreciatie van de ervaren moeilijkheden. Gevraagd naar welke moeilijkheden het zwaarst doorwegen voor de handelaars kaarten zij vooral de slechte signalisatie van de knippen en het gebrek aan parkeergelegenheden aan de rand aan. Op 2 staat de negatieve perceptie over Gent door niet-Gentenaars door het voeren van een Gent-centrische communicatie vanuit het beleid. Op een derde plaats de omleidingen (door het knippen van invalswegen) die zorgen voor problemen met leveranciers en werknemers. En tot slot het terrasbeleid dat door een aantal respondenten als niet-consequent wordt ervaren. Bijna alle respondenten zijn van mening dat het circulatieplan een positief effect heeft op het toerisme. Maar daarbij wordt ook de vrees geuit dat dit wellicht ten koste gaat van de diversifiëring van het handelsaanbod.

De aangehaalde oorzaken van de ervaren moeilijkheden situeren zich bij de groep respondenten op twee niveaus: enerzijds op macroniveau, dat gaat over de slechte communicatie over het circulatieplan naar niet-Gentenaars (negatieve perceptie over de bereikbaarheid van de stad), het gebrek aan collegialiteit binnen de bestuursploeg over het circulatieplan en de gebrekkige betrokkenheid van de handelaars bij het circulatieplan in een vroege fase. Anderzijds op microniveau waarbij een aantal concrete, tastbare knelpunten worden aangehaald als oorzaken van de ervaren moeilijkheden: gebrek aan parkeergelegenheid aan de rand, te dure parkings en een onaangepast openbaar vervoer als alternatief voor de wagen.

Een deel van de respondenten zou het ook een goede zaak vinden om de doorstroming uit de stad vlotter te laten verlopen (inspelend op rijrichtingen en bepaalde knippen).

Gedrag/gedragwijziging

De maatregelen die de respondenten zelf nemen om tegemoet te komen aan de aangehaalde moeilijkheden situeren zich in de eerste plaats op de communicatie naar klanten over de bereikbaarheid van de stad. Dit gebeurt via klanten-events, communicatie over de te nemen routes, plannetjes. Op deze manier wil men de negatieve perceptie dat Gent helemaal niet meer bereikbaar is counteren. Er worden sowieso meer kosten gemaakt om het klantenaantal te behouden (gratis thuisleveringen, parkeergelegenheid voorzien). Gevraagd naar de impact van het circulatieplan op de omzet van de handelaars, geeft 6 van de 10 respondenten mee dat ze een omzetsdaling hebben gekend in de eerste drie maanden van het circulatieplan maar dat is zich gaandeweg weer gaan stabiliseren. Er is nu wel meer dan vroeger een groter verschil tussen de middagservice en de avondservice. De beschikbare P&R's en de shuttlediensten is volgens de respondenten een groot pijnpunt: veel te weinig beschikbare plaatsen en een slechte signalisatie van de P&R's.

De handelaars willen echter niet bij de pakken blijven zitten en ondernemen ook zelf acties om clientele te behouden, maar zijn wel vragende partij naar extra maatregelen vanuit het stadsbestuur. Alle respondenten zijn het er unaniem over eens dat ze willen doorzetten. Ze vinden het belangrijk om motor te zijn van een positieve perceptie over Gent. Ze verwachten ook dat het stadsbestuur zijn rol speelt in het keren van deze perceptie.

Impact op verkeersleefbaarheid en - bereikbaarheid

Alle respondenten vinden dat de wandelbussen hun doel voorbijshieten. Men stelt dan ook voor om dit budget te spenderen aan de aanpak van de belangrijkste pijnpunten: betere signalisatie en verruiming beschikbaarheid parkeerplaatsen aan de rand.

4

VERSLAG FOCUSGROEP WERKNEMERS

DOELSTELLING FOCUSGROEP WERKNEMERS

- Inzicht verwerven in de manier waarop werknemers de gewijzigde situatie na invoer van het circulatieplan ervaren vanuit hun referentiekader (cf. verplaatsingsgedrag naar het werk, voor en na)
- Inzicht in de knelpunten én positieve aspecten van het circulatieplan voor de werknemers
- Inventariseren van mogelijke oplossingen voor de aangehaalde bezorgdheden en/of minder positieve ervaringen en/of knelpunten.
- Inzoomen op algemene perceptie over het circulatieplan: peilen naar houding tegenover het circulatieplan.

BRONNEN:

- IPSOS vragenlijst
- Input Mobiliteitsbedrijf
- Gents leefbaarheidsonderzoek
- Specifieke webpagina stad Gent

Bio respondenten

Er zijn 9 respondenten aanwezig. Respondenten aanwezig uit o.a. Deinze, Pittem, Brugge, Aalst, Merelbeke en Zottegem. Werkend binnen de R40 bij een kinderdagverblijf, hogeschool, interieurdecoratiezaak, juridische instelling, theaterhuis, ziekenhuis, selectiebureau, woonzorgcentrum en webbureau.

6 respondenten nemen de auto naar het werk, 1 respondent het openbaar vervoer en 2 respondenten schakelen (auto-plooi-fiets).

De afstand tussen het werk en de woonst is 0 tot 10 kilometer voor 1 respondent, 10 tot 25 kilometer voor 4 respondenten en meer dan 25 kilometer voor 4 respondenten.

De respondenten van de doelgroep werknemers werden aangesproken via de bedrijven die Billie Bonkers kon contacteren via Unizo en op basis van een aangekocht mailingsbestand en rechtstreekse prospectie van bedrijven uit de betreffende zones.

Verslag focusgroep

ALGEMEEN

Weet je waarom het circulatieplan werd ingevoerd?

- Centrum aantrekkelijker maken
- Geen doorgang in stad, minder auto's in centrum
- Veiliger maken voor de fietsen
- Milieu

Wat zijn de belangrijkste pluspunten van het circulatieplan

Algemeen

- Minder druk
- Fietsers voelen zich veiliger
- Verkeersdrukke aan Keizerpoort is verminderd wanneer je Gent uit wil

Persoonlijk

- Veel aangenamer, minder verstikkend, meer ruimte
- Doorstroming en veiligheid Kruispunt Dampoort verbeterd
- Dwingt je om na te denken over de leefbaarheid in de stad
- Niets is onmogelijk, je moet het gewoon anders benaderen

Wat zijn de belangrijkste minpunten

- Drukke heeft zich verplaatst naar de ring.

FEITEN

In welke mate ondervind je sinds de invoer van het circulatieplan (CP) moeilijkheden? Verklaar je keuze

Groen: [bijna] geen/een beetje

Geel: nogal veel

Rood: het is niet meer te doen

Groen : 2 respondenten geven aan dat ze bijna geen moeilijkheden of een beetje hinder ondervinden. Als reden hiervoor geven ze mee:

- Sinds het circulatieplan is het minder druk in de omgeving van de Visserij, zeker bij uitrijden stad
- Indruk dat trams stipter zijn omdat ze minder vast zitten in het centrum
- Combinatie auto/plooi-fiets, overschakeling naar ander vervoermiddel maakt dat het vlotter gaat om in Gent te geraken
- De Kopergieterij (werkgever) is voor mij even bereikbaar als vroeger (mits combinatie auto- plooi-fiets)

Geel : 4 respondenten geven aan dat ze veel moeilijkheden ervaren. Als reden hiervoor geven ze mee:

- Verkeer in Papegaaistraat is exponentieel gestegen
- Slechte luchtkwaliteit door traag verkeer, slechte luchtkwaliteit heeft zich verplaatst
- Verkeer in Rozemarijnstraat is minder vlot
- Tram kan minder vlot door (bv in Papegaaistraat vanwege het drukke verkeer daar)
- Drukke heeft zich verplaatst naar de rand van de stad, meer verkeer op de ring en de uitwegen naar de autostrades
- Nieuwewandeling, Blaisantvest, Martelaarslaan, veel meer verkeer en file
- Meer stress bij medewerkers wanneer ze tussenshiften hebben (8.15 tot 17.00 uur), 45 minuten extra reistijd (bij de start van het circulatieplan was het oké, maar vanaf september is het problematisch geworden)
- Om uit de stad te geraken moet je een heel stuk omrijden (neemt veel tijd in beslag), je kan via de Zonnestraat niet weg, je moet helemaal naar het Zuid en dan de ring op.
- Tijdens de lunch/met collega's kunnen we niet meer naar de stad gaan. Toch zeker niet met de fiets aangezien je tussen 11 en 18 uur niet meer mag fietsen in sommige straten. Ook kunnen we geen boodschappen meer doen in de binnenstad tijdens de lunch.

- Het is gevaarlijker voor voetgangers en fietsers (door fietsers), elektrische fietsen zijn ook gevaarlijk
- Peperstraat, verkeerslichten zijn weggehaald, het is moeilijk om te zien wanneer er verkeer aan komt
- Bewonerskaarten van 100 naar 250€ per jaar. Dat is veel duurder geworden.

Rood: 2 respondenten geven aan dat de situatie niet meer houdbaar is en ze ontzettend veel moeilijkheden ondervinden. Als reden hiervoor geven de respondenten mee:

- Als administratief werker moet ik heel wat vergunningen regelen voor de collega's. De administratie voor het bekomen van vergunningen is toegenomen en neemt veel tijd in beslag
- Blekersdijk wordt gebruikt als sluipstraat, enorm veel verkeer, trechtereffect
- We moeten ontzettend veel omrijden, veel benzineverbruik, veel tijdverlies (voorheen 15 min nu 30-45 tot 60 min)
- Als HR-selectiebureau worden we geconfronteerd met veel verdwaalde selectiekandidaten: ze rijden liever om naar Brugge dan naar Gent te komen.
- Knippen zijn niet duidelijk (rode signalisatie op de grond is niet duidelijk)
- Door de knip van de Bargiebrug gaat alle verkeer langs de Nieuwe Wandeling wat file veroorzaakt
- Drongensesteenweg heeft geen parkeerterrein, dus iedereen parkeert langs de zijkant van de baan om dan met de plooi-fiets naar het werk te gaan, maar daardoor zijn er geen plaatsjes meer. Hetzelfde in Gentbrugge. Er is een groot te kort aan parkeerruimte.
- Parkeren is bijna dubbel zo duur geworden

Geef aan welke moeilijkheden het zwaarst doorwegen: hoe meer stickers je geeft hoe zwaarder de moeilijkheden (bolletjes moeilijkheden):

- Omrijden en daardoor langer onderweg (13 bolletjes)
- Sluipverkeer (5 bolletjes) (Papegaaistraat, Rozemarijn, Blekersdijk)
- Gebrek aan parkeergelegenheid langs de weg (buiten de stadsring bvb. Drongensesteenweg) + dure parkeertarieven (3 bolletjes)

Wie verplaatst zich anders sinds de invoering van het circulatieplan

Groen (3 respondenten verplaatsen zich anders): hoe verplaats je je anders?

- Ik schakel: met de auto parkeren in Gentbrugge, rest met de plooi-fiets. Vroeger gebruikte ik enkel de auto
- Ik verplaats me niet anders, maar ik plan anders: ik doe meer thuiswerk aansluitend met huisbezoeken
- Openbaar vervoer i.p.v. auto. Maar het is lastiger nu want minder flexibel (bv niet op tijd op de kine geraken met de auto daarom nu openbaar vervoer). De overschakeling is eerder uit noodzaak en niet omdat ik het echt wil (want openbaar vervoer is minder flexibel)

Rood (5 respondenten verplaatsen zich niet anders): waarom verplaats je je niet anders?

- Auto nodig tijdens het werk (om klanten te bezoeken)
- Materiaal nodig dat niet met de fiets vervoerd kan worden
- Het is te ver om niet met de auto te komen
- Moeilijk om parkeerplaats te vinden voor de auto om daarna met de fiets

te komen (bv. Drongenstweenweg) en het is ook niet erg veilig om daar over te steken (gelukkig zijn er nu wel lichten)

- Geen mobiliteitsbudget (cash for car) op het werk (bv inruilen auto voor fiets). Er is geen incentive voor mij om de auto in te ruilen. Bovendien heb ik nog geen goede schakelcombinatie gevonden. Ik werk aan de Visserij en voor mij het geen probleem als ik met de auto kom.
- Plooi-fiets is enorm duur

Ben je bereid om over te schakelen naar een duurzamer vervoersmiddel en wat zou je helpen om over te schakelen

- Ja, indien ik een mobiliteitsbudget zou krijgen (cash for car)
- Ja, indien er beter P&R systeem is (meer parkings en parkeergelegenheid net buiten de stadsring en meer uit het centrum) en uitbreiding tram (bv aan Dampoort)

OORZAKEN

Wat zijn volgens jou de belangrijkste oorzaken voor de ondervonden moeilijkheden?

- Capaciteit van de ring niet voldoende tijdens spitsuren (kan het aantal wagens niet aan tijdens spitsuur)
- Parkings zitten in de stad, zouden beter buiten de stad gevestigd zijn (naar analogie met buitenlandse voorbeelden)
- Lichtenregeling is niet in orde
- Verplaatsing van de verkeersdrukte
- Parkeerplaatsen aan de rand staan vol, te weinig parkeerplaatsen in de rand die gratis zijn, betere P&R infrastructuur
- Parkeertarieven zijn te duur
- (plooi)fietsen worden vaak gestolen
- Tramnetwerk is te beperkt
- Openbaar vervoer niet voldoende (niet frequent, niet afgestemd)
- Sluipverkeer
- Geen rekening gehouden met gedragswijziging in bepaalde culturen: in sommige culturen wordt er gewoon niet met de fiets gereden.
- Mensen zijn verknocht aan de auto
- Verkeersdrempels zijn gevaarlijk
- Straten nog niet aangepast aan toegenomen fietsverkeer in de stad
- Onaangepaste wegeninfrastructuur

Geef aan welke oorzaken het zwaarst doorwegen: hoe meer stickers je geeft hoe belangrijker je deze oorzaken vind

- Gebrek aan parkeerplaatsen (16)
- Drukke op de ring (ring niet aangepast aan toegenomen verkeersdrukte) (12)

OPLOSSINGEN EN ALTERNATIEVEN

Welke oplossingen zie je zelf voor de ervaren moeilijkheden

- Investering in de fly-over aan de dampoort (niet afbreken)
- Bepaalde knippen terugdraaien: (bv Ham 2-richting, Bargiebrug en Ottogracht)
- Meer duidelijkheid over waar je wel of niet mag rijden (betere signalisatie)

- Het verkeer vlotter de stad doen uitgaan: bv Kouter via Zonnestraat
- Meer parkeerplaatsen buiten de ring en meer P&Rs
- Uitbreiding tramnetwerk van buiten de stad
- Subsidie/mobiliteitsbudget (voor bv een plooi-fiets, step)
- Citypass goedkoper maken

Wie moet er voor deze oplossingen zorgen volgens jou?

- Stad Gent (meerderheid)
- Werkgever (op de tweede plaats)
- Federale regering (in kader van cash for car initiatief)

Wat vind je van het initiatief van de P&R's en shuttlediensten

- P&R Weba is een ramp: communicatie en signalisatie is niet duidelijk
- Nog nooit een shuttle gezien, opstapplaatsen van de shuttle niet gevonden
- Te weinig plaatsen

ASSOCIATIES EN VERHALEN

Stellingen [2 mensen moesten vroeger weg - nog met 6 respondenten]

- **Ik vind het circulatieplan een goede zaak voor Gent**
Akkoord: 1
Niet akkoord: 4
Geen mening: 1
 Het zou een goede zaak kunnen zijn indien er nog veel aanpassingen gebeuren. Een aantal pijnpunten worden aangepakt. In de eerste plaats de beschikbare parkeerplaatsen net buiten de ring.
- **Als werknemer werd ik goed geïnformeerd over de toegankelijkheid van de binnenstad na invoering van het circulatieplan.**
Akkoord: 6
 Er werd goed geïnformeerd over het circulatieplan in het algemeen maar niet over hoe je tot aan het werk moest komen omdat het, ook voor de werkgever, niet duidelijk was.
- **Het circulatieplan heeft eerder een positief effect voor mij als werknemer in Gent.**
Akkoord: 1
Niet akkoord: 5
 Dit omwille van de omleidingen: we zijn nu veel langer onderweg van en naar het werk
- **Ik ondervind hinder maar ik sta toch achter de invoering van het circulatieplan.**
Niet akkoord: 5
Geen mening: 1
 We kunnen niet achter het circulatieplan staan zoals het nu is, het is geen verbetering voor de werknemers maar eerder een verslechtering. Dit kan veranderen als er een aantal pijnpunten worden aangepakt.

- **Ik overweeg te veranderen van werk door de invoer van het circulatieplan.**
Niet akkoord: 2
Geen mening: 2
Akkoord: 2
Twee respondenten geven aan al te hebben gesolliciteerd, anderen willen niet veranderen van werk maar weten dat hun werkgever wel locatieverandering overweegt.
- **De leefbaarheid van de binnenstad is door het circulatieplan sterk verhoogd.**
Niet akkoord: 3
Geen mening: 3
Er heerst een groter onveiligheidsgevoel want de sociale controle valt weg
- **De bereikbaarheid is door het circulatieplan sterk verhoogd.**
Niet akkoord: 6
Vanuit de ervaring van de werknemers zeker niet.
- **Ik heb een veiliger gevoel na de invoer van het circulatieplan.**
Niet akkoord: 5
Geen mening: 1
Met het circulatieplan word je in een onveilige situatie gedwongen. De fiets wordt meer gestimuleerd maar dit terwijl er in sommige straten minder passage is door de gewijzigde verkeerssituatie (minder sociale controle). Dat geeft rol dan in de winter. In de winter is het nl. snel donker. Wat ook helemaal niet fijn is, is dat we als automobilist mét vergunning kwaad worden bekeken door fietsers (onbeleefd gedrag). Alsof we er niet horen te rijden. Het zou al veel helpen indien onze vergunning zichtbaar zou zijn voor de fietsers.
- **Ik kan me vlotter verplaatsen na de invoer van het circulatieplan.**
Niet akkoord: 5
Akkoord: 1
Eén respondent kan zich vlotter verplaatsen, dat komt omdat hij aan de Visserij minder problemen heeft.
- **Gent is een stuk aantrekkelijker geworden sinds de invoer van het circulatieplan.**
Niet akkoord: 5
Geen mening: 1
Er is persoonlijk geen verschil voor of na de invoering van het circulatieplan
- **Er zijn al veel maatregelen genomen door mijn werkgever sinds de invoer van het circulatieplan.**
Niet akkoord: 4
Geen mening: 2
Thuiswerk wordt nu meer mogelijk gemaakt en ook de aankoop van een aantal fietsen (maar heeft niets met het circulatieplan te maken)

Jouw voetafdruk als werknemer

Vul de volgende zin aan en schrijf op een bierviltje:

“Sinds de invoering van het circulatieplan ...”

- ... verplaats ik mij sneller en anders maar er is nog veel werk om het haalbaar te maken voor een meerderheid
- ... is de ring overvol komen te zitten
- ... kan ik niet meer of niet meer zo gemakkelijk als vroeger geraken waar ik wil
- ... gaat het voor mij iets vlotter met de wagen (Visserij)
- ... zit ik langer in de auto van en naar het werk
- ... krijg ik veel frustraties van ontevreden collega's
- ... heb ik gesolliciteerd op een werkplaats buiten Gent
- ... is het voor ons onleefbaar geworden door het sluipverkeer

Conclusie focusgroep werknemers

Mening/ervaring algemeen

De meerderheid van de respondenten kan niet achter het circulatieplan staan zoals het nu is. Als werknemer ondervindt de meerderheid nog te veel moeilijkheden. Er is marge voor verbetering. Deze houding kan wijzigen als een aantal pijnpunten worden opgenomen. Voor minstens de helft van de respondenten is het belangrijk om het verkeer uit de stad vlotter te laten verlopen. Dit kan door verkeerstechnische ingrepen (rijrichting en knippen).

Gedrag en gedragswijziging

De meerderheid van de respondenten verplaatst zich niet anders sinds de invoering van het circulatieplan. Bij een derde van de respondenten wordt de aard van het werk aangehaald als reden (veel dienstverplaatsingen nodig en vervoer van materiaal). Maar de rest geeft als voornaamste reden van de niet-omschakeling het gebrek aan parkeerplaats net buiten de stadsring. De helft van de respondenten is bereid over te schakelen op voorwaarde dat (in volgorde van belang): er meer parkeergelegenheid komt net buiten de stadsring (P&R's) (vooral Drongensesteenweg wordt aangehaald als voorbeeld), er incentives gegeven worden onder de vorm van een mobiliteitsbudget (cash for car), er een uitbreiding zou zijn van het tramnetwerk (bv. aan de Dampoort).

Er worden verscheiden oorzaken aangehaald voor de ondervonden moeilijkheden. Maar er is een duidelijke top 2 volgens de respondenten en dat is enerzijds het gebrek aan parkeergelegenheid buiten de stadsring en anderzijds de weginfrastructuur van de ring die volgens hen niet aangepast is aan de toegenomen verkeersdrukte. Met als gevolg dat de ring tijdens de spits snel verzadigd is. In de marge wordt opgemerkt dat er sinds de invoer van het circulatieplan meer (dure) fietsen worden gestolen. Dat is voor sommige respondenten een drempel om een dergelijke dure investering te doen.

Een meerderheid van de respondenten vindt het belangrijk om in de eerste plaats te investeren in extra parkeerplaatsen buiten de ring. En bij voorkeur gratis. Weinig respondenten zijn op de hoogte waar de aanwezige P&R's zich bevinden. Volgens hen is er een slechte communicatie hierover en zou er een veel betere signalisatie moeten zijn naar de beschikbare P&R's. Als voorbeeld hiervan halen de respondenten de P&R Weba aan. Slechts 1 respondent heeft weet van een shuttledienst. De andere respondenten wisten niet dat er shuttlediensten beschikbaar zijn.

De helft van de respondenten is voorstander om het verkeer vlotter de stad te laten uitrijden en dat ook verkeerstechnisch (door rijrichting of terugdraaien van knippen) mogelijk te maken. Als voorbeeld hoe het wel kan wordt de Kouter aangehaald: je kan weg via de Zonnestraat. Pijnpunten volgens de respondenten zijn de Ham, de Bargiebrug en de Ottogracht. Op de derde plaats zien ze de uitbreiding van het tramnetwerk (buiten de stad) ook als een oplossing voor de moeilijkheden. Gevraagd naar wie voor oplossingen moet zorgen is dat in de eerste plaats Stadsbestuur/Mobiliteitsbedrijf. Als het over incentives gaat kijkt men wel naar de werkgever (mobiliteitsbudget, lease fietsen).

Impact op verkeersleefbaarheid - en bereikbaarheid

De respondenten zijn goed op de hoogte over het waarom van het circulatieplan. Ze erkennen ook dat de verkeerssituatie en veiligheid op een aantal kruispunten verbeterd is sinds de invoering van het circulatieplan (cf. Dampoort). Het circulatieplan dwingt sommigen ook om meer stil te staan bij de leefbaarheid en verkeersveiligheid in een de stad. Er is

m.a.w. inzicht én ook begrip voor de motivatie en beweegredenen voor de invoering van het circulatieplan.

Maar dit doet niets af aan het feit dat de meerderheid van de respondenten wel moeilijkheden ondervindt als werknemer sinds de invoering van het circulatieplan. Gevraagd naar welke moeilijkheden het zwaarst doorwegen staat op 1: de reistijd die aanzienlijk langer is geworden door het omrijden (met de auto). Het sluipverkeer in de Papegaaistraat, Rozemarijn en de Blekersdijk en tot slot het gebrek aan parkeergelegenheid (of parkeerterrein) buiten de stadsring (vb. Drongensesteenweg). Vooral het omrijden werd door bijna alle respondenten aangehaald als een probleem.

5

VERSLAG FOCUSGROEP BEZOEKERS

Doelstelling focusgroep bezoekers

- Inzicht verwerven in de manier waarop bezoekers van Gent de gewijzigde situatie na invoer van het circulatieplan ervaren vanuit hun referentiekader (cf. verplaatsingsgedrag naar de binnenstad, voor en na)
- Inzicht in de knelpunten én positieve aspecten van het circulatieplan voor bezoekers van Gent
- Inventariseren van mogelijke oplossingen voor de aangehaalde bezorgdheden en/of minder positieve ervaringen en/of knelpunten.
- Inzoomen op algemene perceptie over het circulatieplan: peilen naar houding tegenover het circulatieplan.

BRONNEN:

- IPSOS vragenlijst
- Input Mobiliteitsbedrijf
- Gents leefbaarheidsonderzoek
- Specifieke webpagina stad Gent

Bio respondenten

Er zijn 6 aanwezige respondenten. Wonende te Ouwegem, Zelzate, Evergem, Hamme, Wondelgem en Oosterzele. Respondenten komen naar Gent voor een horecabezoek, shoppen, film en theater en muziek en gebruiken hiervoor de auto of het openbaar vervoer. Omwille van de lage responsgraad bij de doelgroep bezoekers, werd ervoor gekozen om ook mensen van Gent, maar buiten 9000 Gent, toe te laten tot de focusgroep. Voor deze doelgroep werden de respondenten gerekruteerd via een aangekocht consumentenbestand en eigen mailingbestanden.

Verslag focusgroep

ALGEMEEN

Weet je waarom het circulatieplan werd ingevoerd?

- Minder CO2-uitstoot
- Beperken van de milieuverontreiniging
- Te veel auto's
- Te veel verkeer dat niet in de stad moet zijn
- Aantal autostroken verminderen en de stad aangenamer maken
- Doorgaand verkeer weren uit de stad
- Ruimte geven aan fietsers en voetgangers
- Het centrum verkeersvrij maken

FEITEN

Verplaatst u zich wel of niet minder frequent naar de binnenstad sinds het circulatieplan?

Groen: ik wel (3 respondenten)

- Tijdens de dag minder naar het centrum (bv tijdens lunchpauze van het werk), nu minder omwille van de knip achter Sint-Jacobs
- Er is een goede verbinding met de tram vanuit Wondelgem, maar niet met de auto want het is enorm duur om te parkeren. Zwemmen in het zwembad aan de Rooigemlaan is moeilijk omdat je in de file staat op de R4
- Parkeren wordt ook moeilijk want de Rooigemlaan heeft parkeermeters gekregen en de tarieven zijn enorm hoog (duurder om te parkeren dan om te gaan zwemmen).
- Parkeerkaart gekocht om te kunnen parkeren omdat de kosten anders te hoog oplopen

Rood: ik niet (3 respondenten)

- We gaan al veel eerder dan de invoer van het circulatieplan niet meer naar Gent, omdat er toen eigenlijk ook al een probleem was. Er was al file, veel verkeer, algemene problemen
- Er zijn genoeg alternatieven waardoor je niet naar Gent hoeft te komen (online bestellen, andere plaatsen om te eten, shoppen...)
- Niet aantrekken, proberen via alternatieve vervoersmiddelen indien mogelijk, anders nemen we toch de auto

Wie verplaatst zich anders sinds het circulatieplan?

Groen: ik wel (2)

- Vroeger de E40 van Wetteren naar Gent te vermijden vanwege de file, maar nu andere route waardoor de file van de E40 gevolgd moet worden [zelfde vervoermiddel]

Rood: ik niet (4)

- Niet anders verplaatsen, alternatieven zijn niet altijd beter (lange wachttijd op tram Flanders Expo, maar je bent gebonden aan de tramregeling). Toch rijden tot aan vlot bereikbare parkeerplaatsen.
- Altijd dezelfde routes, maar minder naar Gent komen (zelfs minder met het openbaar vervoer); de verbindingen van het openbaar vervoer zijn ook niet altijd optimaal indien je moet overstappen
- Praktisch is het gemakkelijker om met de auto naar Gent te komen (kinderen, ver van Gent wonen, ...)

Wat is volgens jou het belangrijkste pluspunt van het circulatieplan?

Algemeen

- Aangename stadskern, rustigere binnenstad
- Goedbedoelde intentie achter het circulatieplan (algemene doelstelling)
- Altijd plaats parking vrijdagmarkt
- Gezonder voor het milieu
- Gezellig winkelcentrum
- Bewustwording van verplaatsing

Persoonlijk

- Gedachtegang is een langetermijnvisie
- Minder fietsers in sommige straten (voetgangersstraten)
- Minder auto's in de stad, veiliger voor zwakke weggebruiker

In welke mate ondervind je sinds de invoer van het circulatieplan moeilijkheden?
Verklaar je keuze

Groen: (bijna) geen/een beetje

Geel: nogal veel

Rood: het is niet meer te doen

Groen: bijna geen/een beetje: 3 respondenten

- Enkel op de R40 (file op de Rooigemlaan)
- Problemen met de binnenstad van Gent, fietsers verstoren verkeer, is nog steeds niet opgelost
- Goed uitkijken om te zien waar je wel en niet in mag rijden
- Meer stress

Geel: nogal veel: 3 respondenten

- Vrijdagavond vanuit Volderstraat naar E40 (1 uur)
- Steeds stresssituatie, welke route neem je, hoe lang sta je in de file (vroeger 15 min en nu 60 min voor naar werk te gaan, komt van Oosterzele)
- Geen vergunning om in centrum te geraken (als zorgverstreker, enkel parkeerkaart)
- Meer fietsongevallen

Welke moeilijkheden wegen volgens jou het zwaarst door?

- Tijdverlies
- Verstoring door fietsers (ergernis)

OORZAKEN

Wat zijn volgens jou de belangrijkste oorzaken voor de ondervonden moeilijkheden?
Wat zijn de drempels?

- Verkeer afleiden naar de buitenring
- Gebrek aan fietsinfrastructuur
- Onnodig, te vaak, terugleiden naar de ring (je moet enorm omrijden)
- Historisch, gebrek aan visie, auto (in Nederland lukt dat blijkbaar wel, hier is het historisch gezien steeds verwaarloosd daardoor ook is de auto gegroeid, jarenlang ontbreken aan visie), kadert in een veel groter probleem.
- Vergunningskaart nodig in het centrum (sommige delen zijn bijna onbereikbaar)
- Mensen die beslissingen nemen, hebben een gebrek aan visie, er zijn nog steeds dezelfde hoeveelheid auto's die in de stad rijden maar nu stropt het
- Fietserschaos (meer ruimte gemaakt voor fietsers maar niet op een gestructureerde manier)

OPLOSSINGEN EN ALTERNATIEVEN

Wat zou voor jou een oplossing kunnen zijn voor de moeilijkheden die je ervaart?
Welke alternatieven heb je in gedachten?

- Goede organisatie openbaar vervoer
- Hermelijntrams en ander openbaar vervoer strategisch inzetten (op spitsuren zijn het precies korte trams en op rustige momenten zijn het lange); liever kort maar meer frequent dan lange trams en lang moeten wachten
- Even-oneven kentekens (zoals in Londen, op even dagen die bepaalde nummerplaten in centrum op oneven dagen de andere)
- Vervuiler betaalt
- Fietsdelen van centrum naar buitenstad en omgekeerd (velo-systeem van Antwerpen)
- Geschikte infrastructuur waar auto en fiets elk een voorbehouden plaats hebben.
- Fietsinfrastructuur
- Traag verkeer, niet eenrichting (auto's op een rustige en ordelijke manier beter laten doorstromen), maak plaats voor fietsers en auto's
- Alternatieve vervoersmiddelen aanbieden: carpoolen, fiets, pendelbus, ...
- Benut de oppervlakte van wegen die er zijn op een andere manier
- Werkplek naast stations (je hebt mogelijkheden om ander vervoer te gebruiken omdat ze net aan station zitten zoals VAC)

Belangrijkste oplossingen

- Beter organisatie openbaar vervoer
- Fietsdelen

Wie moet er voor deze oplossingen zorgen volgens jou?

- Stad Gent
- Regering + overkoepelende visie
- Werkgevers (meer thuiswerk toelaten)

Wat vinden jullie van het initiatief van de Park & Rides en de shuttlediensten?

- Ervaring met P&R aan Flanders Expo is positief als je de hele dag in Gent moet zijn, anders eigenlijk niet omdat je lang moet wachten op een tram. Je moet ook rekening houden met de dienstregeling van de tram en dus steeds op de klok kijken

Wat vinden jullie van de nieuwe wandelbussen in het autovrije gebied?

- Wordt gebruikt door toeristen, moet eigenlijk voor mensen zijn met mobiliteitsproblemen. Is een goed initiatief als ze gebruikt wordt door mensen die het nodig hebben (senioren, minder mobiele)

ASSOCIATIES EN VERHALEN

Stellingen

- **Ik vind het circulatieplan een goede zaak voor Gent als stad**
Niet akkoord: 3
Akkoord: 3
- **Als bezoeker werd ik goed geïnformeerd over de toegankelijkheid van de binnenstad na invoering van het circulatieplan**
Niet akkoord: 6
1 respondent heeft een foldertje gekregen en verder niets.
- **Het circulatieplan heeft eerder een positief effect voor mij als bezoeker van Gent**
Geen mening: 4
Akkoord: 2
- **Ik ondervind hinder maar ik sta toch achter de invoering van het circulatieplan**
Akkoord: 5
Niet akkoord: 1
De respondenten ondervinden geen extra hinder die ze voordien ook niet hadden, maar staan er wel achter.
1 respondent staat er niet achter omdat het de grote doelstelling van minder uitstoot mist, doordat het probleem verschuift naar de binnenring.
- **Ik bezoek de binnenstad van Gent minder sinds de invoering van het circulatieplan**
Akkoord: 2
Niet akkoord: 4
- **Ik bezoek de winkels en horeca in de binnenstad minder sinds de invoering van het circulatieplan**
Akkoord: 2
Niet akkoord: 4
- **De leefbaarheid in de binnenstad is door het circulatieplan sterk verhoogd**
Geen mening: 5
Akkoord: 1

- **De bereikbaarheid is door het circulatieplan sterk verhoogd**
Niet akkoord: 6
- **Ik heb een veiliger gevoel na invoer van het circulatieplan**
Niet akkoord: 1
Geen mening: 5
- **Ik kan me vlotter verplaatsen naar de binnenstad sinds de invoer van het circulatieplan**
Geen mening: 3
Niet akkoord: 3
- **Gent is een stuk aantrekkelijker geworden sinds de invoer van het circulatieplan**
Niet akkoord: 2
Akkoord: 2
Geen mening: 1
Het hangt ervan af of je met de auto of een ander vervoermiddel naar de stad komt

Jouw voetafdruk als bezoeker

Vul de volgende zin aan en schrijf op een bierviltje:

“Sinds de invoer van het circulatieplan ...”

- ... is het moeilijker als automobilist om in het centrum te geraken, eigenlijk een ramp
- ... is Gent voor mij soms een verwarrende stad maar is er eigenlijk weinig veranderd
- ... heb ik elke ochtend stress en boosheid en twijfel ik over de te nemen route
- ... vraag ik mij af wat de winst is, lijken emoties bij het nee-kamp hoog op te lopen, fiets ik meer
- ... zullen bezoekers uit de randgemeenten tweemaal nadenken om naar Gent te gaan voor simpele aankopen
- ... is er niks gewijzigd

Conclusie focusgroep bezoekers

Mening/ervaring algemeen

De meerderheid van de respondenten weet zeer goed waarom men het circulatieplan heeft ingevoerd. Toch merken de respondenten op dat er nog een aantal problemen zijn. Je moet goed uitkijken waar je wel en niet mag inrijden, de knippen zijn niet altijd duidelijk. Ook zijn er nu veel meer fietsers waar je rekening mee moet houden. De algemene teneur bij de bezoekers is wel dat het circulatieplan ook veel positieve punten met zich meebrengt zoals een gezelligere winkelstad, rustigere binnenstad, en een bewustwording van je verplaatsing. Je hoeft niet altijd alles met de auto doen, je kan ook alternatieven gebruiken

De respondenten zijn het echter wel grotendeels eens dat er vooral een gebrek aan visie is. Het aantal auto's in de stad is niet gedaald, maar zitten nu op andere plaatsen waardoor enorme files op de binnen- en buitenring ontstaan omdat ook de auto's uit de binnenstad richting de ring geleid worden, langs één uitrijrichting.

Wat betreft het openbaar vervoer zou dit volgens de meerderheid beter georganiseerd moeten worden. Dit houdt in dat er meer openbaar vervoer zou moeten zijn, frequenter moet rijden en dat de bussen en trams strategischer ingezet zouden moeten worden. Het Velo-systeem dat in Antwerpen werd ingevoerd krijgt ook veel bijval van de respondenten. Het zou een goede oplossing zijn om je te bewegen in Gent zonder afhankelijk te zijn van het openbaar vervoer en de auto.

De respondenten hebben weinig ervaring met de Park & Rides, enkel die aan Flanders Expo. De algemene teneur is dat die enkel nuttig zijn als je een hele dag in Gent moet zijn. Je moet er wel lang wachten op een tram en je bent ook gebonden aan de dienstverlening van De Lijn.

De wandelbussen worden als een goed initiatief ontvangen maar enkel als ze gebruikt worden door de mensen die ze nodig hebben en niet door de toeristen

Gedrag/gedragwijziging

De helft van de respondenten gaat minder naar Gent sinds de invoering van het circulatieplan omdat de stad moeilijker bereikbaar is zowel met auto als openbaar vervoer. De andere helft van de respondenten blijft naar Gent komen zowel met de auto als met het openbaar vervoer, omdat Gent de dichtstbijzijnde stad is.

Impact op verkeersleefbaarheid en - bereikbaarheid

De fietsinfrastructuur laat volgens de respondenten te wensen over, wat ook leidt tot chaos en ergernis. Er is meer ruimte gemaakt voor fietsers maar niet op een gestructureerde manier. Hierdoor daalt het comfort en veiligheidsgevoel tijdens piekmomenten in de binnenstad. De respondenten merken op dat de luchtkwaliteit in het centrum volgens hen verbeterd is.

6

VERSLAG FOCUSGROEP SCHOLIEREN

DOELSTELLING FOCUSGROEP SCHOLIEREN

- Inzicht verwerven in de manier waarop scholieren en hun ouders (in het geval ze instaan voor vervoer) de gewijzigde situatie na invoer van het circulatieplan ervaren vanuit hun referentiekader (cf. verplaatsingsgedrag voor en na)
- Inventariseren van mogelijke oplossingen voor de aangehaalde bezorgdheden en/of minder positieve ervaringen en/of knelpunten.
- Inzoomen op algemene perceptie over het circulatieplan: peilen naar houding tegenover het circulatieplan.

BRONNEN:

- IPSOS vragenlijst
- Input Mobiliteitsbedrijf
- Gents leefbaarheidsonderzoek
- Specifieke webpagina stad Gent

Bio respondenten

6 respondenten hebben hun deelname bevestigd aan de focusgroep. 1 respondent heeft zich in extremis verontschuldigd. 4 respondenten hebben zich niet verontschuldigd. Er is 1 respondent aanwezig. Wonende te Drongen. De respondent gaat naar het Sint-Barbaracollege. De respondent maakt gebruik van het openbaar vervoer. Er werd een diepte-interview gedaan met deze respondent.

De directeurs van een aantal centrumscholen werden aangesproken om de leerlingen op te roepen om deel te nemen aan de focusgroepen. De verspreiding van de oproep naar de scholieren gebeurde bijgevolg via hun. Er was geen rechtstreekse rekrutering.

Verslag focusgroep

ALGEMEEN

Weet je waarom het circulatieplan werd ingevoerd?

- Om het centrum autovrij te maken
- Om de CO2-uitstoot te verminderen

Wat is volgens jou het belangrijkste pluspunt van het circulatieplan?

- Het centrum is verkeersvrij. Het is makkelijker om ergens te geraken, zeker voor studenten en toeristen.
- Het is veiliger om in Gent te fietsen en rond te lopen. Er is minder circulatie, je kan meer genieten van de stad.

FEITEN

In welke mate ondervind je moeilijkheden in je verplaatsing van en naar school sinds het circulatieplan?

- We moeten nu nogal wat omrijden om naar school te gaan
- Vroeger was het makkelijker om met de auto naar school te gaan

(vanuit Drongen), nu ben je bijna verplicht het openbaar vervoer te gebruiken maar dat is niet evident. Je moet eerst met de auto naar het station (Gent Sint-Pieters) om daar de tram naar school (Sint-Barbara) te nemen.

- Je reistijd is veel langer
- Je staat bijna altijd in de file op de ring
- Ook met het openbaar vervoer duurt het langer om aan je bestemming te geraken.
- Door de werken aan de Watersportbaan moet er een omweg gemaakt worden.

Is het circulatieplan een verbetering voor jou of niet?

- Algemeen: Het probleem verschuift. Je hebt in het centrum minder uitstoot, maar nu is er meer uitstoot op de ring. Er zijn ook een aantal onnodige knippen zoals die aan de Bargiebrug.
- Persoonlijk: Het is aangenamer om rond te lopen in Gent.

OORZAKEN

Wat zijn volgens jou de belangrijkste oorzaken voor de ervaren moeilijkheden? Wat zijn de drempels?

Meer file op de R40 omdat je op bepaalde plaatsen het centrum niet meer in mag en iedereen wordt naar dezelfde weg gestuurd.
De file veroorzaakt ook de langere reistijden.

OPLOSSINGEN EN ALTERNATIEVEN

Wat zou voor jou een oplossing kunnen zijn? Welke alternatieven heb je in gedachten?

- Andere routes voor het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer omleiden langs verkeersvrije zones zodat zij niet mee in de files moeten staan.
- Afzonderlijke rijstroken voorzien voor het openbaar vervoer, bv een busbaan.

Wie moet er voor deze oplossingen zorgen volgens jou?

- Stad Gent

ASSOCIATIES EN VERHALEN

Stellingen

- **Ik werd goed geïnformeerd over het circulatieplan.**
Akkoord
De school informeerde de leerlingen. Ze kregen ook een boekje en een plannetje mee naar huis waarin alles stond uitgelegd.
- **Ik ondervind weinig hinder van het circulatieplan.**
Niet akkoord
Je bent langer onderweg en ook de autovrije straat waar de school zich bevindt zorgt voor hinder (wanneer je bv iets gebroken hebt en dus minder mobiel bent, of als je veel materiaal bij hebt voor een schoolproject)

- **Ik ondervind hinder maar ik sta toch achter de invoering van het circulatieplan.**
Akkoord
- **Ik overweeg een andere school door de invoer van het circulatieplan.**
Niet akkoord
Het circulatieplan heeft geen invloed op de keuze van school
- **De leefbaarheid is door de invoer van het circulatieplan sterk verhoogd.**
Akkoord
Op sommige plaatsen zoals in de binnenstad wel, maar niet op de R40 en rond het Citadelpark
- **De bereikbaarheid is door de invoer van het circulatieplan sterk verhoogd.**
Zowel akkoord als niet akkoord
De stad is minder bereikbaar geworden voor auto's maar voor de fietsers is de bereikbaarheid verhoogd.
- **Ik heb een veiliger gevoel na de invoer van het circulatieplan.**
Akkoord
Er zijn weinig tot geen auto's meer in de binnenstad, dat leidt tot een hoger veiligheidsgevoel bij fietsers en voetgangers.
- **Gent is een stuk aantrekkelijker geworden sinds de invoer van het circulatieplan.**
Niet akkoord
Gent is minder bereikbaar met de wagen, het openbaar vervoer is niet aangepast om het openbaar vervoer. Mensen zijn minder geneigd om naar Gent te gaan.
- **Er zijn al veel maatregelen genomen (door de school of stad) sinds de invoer van het circulatieplan.**
Niet akkoord
De school heeft niets gedaan.
- **Het circulatieplan is een goede zaak voor Gent als stad.**
Akkoord
Het is beter omdat er geen auto's zijn maar mensen van buiten Gent weten niet hoe het circulatieplan in elkaar zit en weten dus niet hoe ze moeten rijden.
- **Ik kan me vlotter verplaatsen na invoer van het circulatieplan**
Zowel akkoord als niet akkoord
Een verplaatsing van buiten Gent naar Gent (binnen de R40) gaat absoluut niet vlotter, maar in Gent zelf wel, maar dan als voetganger of fietser.
- **Het circulatieplan heeft eerder een positief effect voor mij.**
Akkoord
Het is niet makkelijk om in Gent te geraken, maar in de binnenstad zelf is het aangeneramer en een positieve vooruitgang.

Jouw voetafdruk als scholier

Vul de volgende zin aan en schrijf op een bierviltje:

“Sinds de invoer van het circulatieplan ...”

... voelen mijn vriendinnen en ik ons veiliger en is het gezelliger, maar het is niet zo makkelijk om er te geraken met de bus en de auto.”

Extra opmerking respondent:

De familie vindt het circulatieplan een slecht idee, ze kunnen niet altijd met het openbaar vervoer omdat het te duur is als je met het ganse gezin de bus moet nemen. Er zijn ook niet altijd bushaltes in de buurt. De medeleerlingen staan echter wel positief tegenover het circulatieplan.

Conclusie diepte-interview scholier

Mening/ervaring algemeen

De respondent weet goed waarom het circulatieplan werd ingevoerd. Ze geeft aan dat men vanuit de school initiatief nam om de doelstellingen helder te communiceren naar de studenten.

Het is volgens de respondent nu aangenamer vertoeven in de stad. Verder kaart de respondent wel aan dat het “probleem” nu is verschoven naar de ring. Het verkeer staat daar nu gewoon stil en er is daar volgens haar dan meer CO₂-uitstoot. De respondent stelt voor om het openbaar vervoer om te leiden via verkeersvrije zones zodat zij niet mee in de files staan. Een ander alternatief zou kunnen zijn om aparte rijstroken te voorzien voor het openbaar vervoer. Op die manier kunnen alternatieve vervoersmiddelen hun functie zonder noemenswaardige problemen invullen. De respondent geeft aan dat de stad Gent best initiatief kan nemen om deze oplossingen te initiëren.

Gedrag en gedragswijziging

De respondent geeft aan dat de reistijd voor haar gevoelig is verhoogd, en dat dit een ongunstige invloed heeft op haar comfortgevoel. Ze geeft aan dat het openbaar vervoer nu meer tijd nodig heeft dan vroeger om hetzelfde traject af te leggen.

Impact op verkeersleefbaarheid en - bereikbaarheid

Het circulatieplan zorgt ervoor dat de binnenstad bevrijd is van verkeer en de daarbij horende CO₂-uitstoot, zodat het aangenamer en leefbaarder wordt voor fietsers en voetgangers. De respondent ervaart de binnenstad als veiliger in vergelijking tot de situatie voor invoer van het circulatieplan.

7

VERSLAG FOCUSGROEP MINDER MOBIELE MENSEN

Doelstelling focusgroep minder mobiele mensen

- Inzicht verwerven in de manier waarop personen met beperkte mobiliteit de gewijzigde situatie na invoer van het circulatieplan ervaren vanuit hun referentiekader
- Inventariseren van mogelijke oplossingen voor de aangehaalde bezorgdheden en/of minder positieve ervaringen
- Inzoomen op algemene perceptie

BRONNEN:

- IPSOS vragenlijst
- Input Mobiliteitsbedrijf
- Verslag van de feedbackmomenten
- Specifieke webpagina stad Gent

Bio respondenten

Er zijn 9 respondenten aanwezig. Respondenten zijn volledig afhankelijk van een (elektrische) rolstoel, hebben een onderbeenprothese, een visuele en/of auditieve handicap of reuma. Ze wonen in Gent, Zwijnaarde, Gentbrugge, Oostakker, De Pinte en Sint-Amandsberg. 8 respondenten wonen zelfstandig, 1 respondent woont zelfstandig met begeleiding. 3 respondenten maken enkel gebruik van het openbaar vervoer of gaan te voet, 1 respondent verplaatst zich met zijn rolstoel, 1 respondent maakt gebruik van de auto en zijn rolstoel(fiets), 1 respondent verplaatst zich enkel met de auto, 3 respondenten wisselen af tussen auto, openbaar vervoer, fiets of te voet.

Deze mensen werden persoonlijk gecontacteerd door Billie Bonkers en gevraagd om deel te nemen. Billie Bonkers beschikte over een lijst met kandidaten via de mobiliteitscoach van Stad Gent.

Verslag focusgroep

ALGEMEEN

Weet je waarom het circulatieplan werd ingevoerd?

- Om de leefbaarheid te verhogen
- Om een gunstig milieueffect te bewerkstelligen

Wat is volgens jou het belangrijkste pluspunt van het circulatieplan?

- Het is aangenamer vertoeven in de stad.
- De veiligheid is verhoogd, zowel op sociaal als verkeerskundig vlak.
- Er is een betere doorstroming van het verkeer
- Er zijn minder files in de binnenstad
- Er zijn in het algemeen minder auto's in de binnenstad
- Er is meer ruimte voor doorgang hulpdiensten
- De binnenstad is overzichtelijker geworden
- Er is minder lawaaihinder
- Het circulatieplan biedt mobiliteitsperspectieven op lange termijn

Wat is volgens jou het belangrijkste minpunt van het circulatieplan?

- Het circulatieplan werd (te) laat ingevoerd. Het moest er jaren geleden al geweest zijn
- Er is minder sociale controle; er zijn minder mensen op de baan.
- Het circulatieplan genereert andere - minder gunstige - verkeersstromen
- Er is onduidelijkheid over de toegang van de knippen en de vergunningen.
- Er staan overal in de binnenstad fietsen geparkeerd - vaak op zeer chaotische en onlogische wijze
- De parkeertarieven zijn op sommige plaatsen enorm hoog
- Er zijn onvoldoende parkeerplaatsen. Voor mantelzorgers, thuisverpleging, ... is dit enorm vervelend want zij moeten soms ver parkeren en hebben telkens veel en/of zwaar materiaal bij.
- De bestrating en voetpaden zijn er slecht aan toe en bijgevolg niet afgestemd op een dergelijke snelle invoer van een circulatieplan.
- De reistijd is significant verhoogd
- In het algemeen: de randvoorwaarden tot succes van de invoer van het circulatieplan zijn onvoldoende overwogen; er is onvoldoende over nagedacht in het voortraject.

FEITEN ²

De invoer van het circulatieplan heeft een invloed gehad op mijn dagelijks leven

Positieve invloed

- Het is nu heel wat aangenermer om naar de stad te komen omdat het minder druk is
- Het is gemakkelijker om je te verplaatsen zonder rekening te houden met auto's.
- Het is veiliger om je te verplaatsen in de stad.
- De binnenstad is sinds de invoering van het circulatieplan gewoonweg "anders" bereikbaar dan vroeger: het is goed dat men op die manier licht gedwongen wordt om een alternatief vervoersmiddel te kiezen

Negatieve invloed

- Parkeren is een groot probleem. Vb: Knippen Ledeganckstraat; er zijn maar enkele plaatsen voorbehouden voor mensen met beperkte mobiliteit maar die plaatsen zijn bijna altijd ingenomen door fietsers.
- Het is nog altijd mogelijk om met de auto in Gent te rijden, het duurt soms alleen wat langer.
- Het vergt veel voorbereiding en organisatie om je route naar de stad te plannen. Dat was vroeger veel makkelijker

In welke mate ondervindt u moeilijkheden om u binnen de stad te verplaatsen? ²

Groen: een beetje

- Je moet je goed voorbereiden, afhankelijk van het vervoersmiddel dat je gebruikt en de zone waarin je moet zijn.
- Met de invoering van het circulatieplan zijn er een aantal bushaltes afgeschaft

² Omwille van de achtergrond van de doelgroep hebben we niet met de geijkte methodiek (gekleurde stellingenkaarten) kunnen werken. Er is bij deze oefening niet geteld.

waardoor je soms te voet verder moet naar een andere halte om daar een andere bus te nemen.

Geel: nogal veel

- De verruiming van het autovrij gebied zorgt ervoor dat je een grotere afstand moet afleggen. Je komt meer obstakels tegen (bv: opstappen die te hoog zijn, tramsporen, ...).
- Het is fysiek vermoeiender omdat je meer moet opletten en met van alles rekening moet houden.
- Er is minder vrije ruimte om je te verplaatsen (bv: terrassen van horeca zijn ruimtelijk uitgebreid tot op de stoep)
- De voorbereiding kost veel tijd en geld (bv: parkeertarieven). Je krijgt bijna schrik om ergens naartoe te gaan waar je nog nooit bent geweest.

Hoe komen deze moeilijkheden tot uiting in de praktijk?

- Je moet bijna vechten om nog een sociaal leven te hebben. Je moet een angst overwinnen vb. door schrik voor een boete, hoe ga je ergens geraken, afgeschafte bushaltes
- Er is een gevoel van minder comfort, minder zekerheid en verlaagde (sociale) veiligheid Voorbeeld: bushalte afgeschaft en er is geen voetpad, dan moet je 's avonds in het donker lopen.
- Je moet inboeten op vrije tijd omdat je veel meer voorbereiding en inspanning nodig hebt om ergens te geraken
- De keuzevrijheid daalt. Ik ga liever shoppen in een winkelcentrum van een nabijgelegen stad of dorp (zoals Deinze) omdat het makkelijk bereikbaar is en er voldoende parkeerplaatsen zijn, al mis ik wel enkele winkels.

OORZAKEN

Wat zijn de belangrijkste oorzaken voor de ervaren moeilijkheden? Wat zijn de drempels?

Niet onoverkomelijk

- De problematiek i.v.m. parkeergelegenheid wordt vooral veroorzaakt door een incorrect gebruik van de P&R's. Bijvoorbeeld: de P&R in Gentbrugge staat vol met auto's die er dag en nacht staan, er is geen plaats meer voor mensen die er echt gebruik van willen maken.
- Er zijn te weinig parkeerplaatsen aan de rand van de stad en dit zorgt ervoor dat mensen hun wagen op andere – niet voor hen voorziene – plaatsen parkeren.
- Zwakke weggebruikers (in hoofdzaak fietsers) palmen de parkeerplaatsen in
- De dichtstbijzijnde bushalte (aan P&R Expo) is te ver verwijderd van de parkeerplaatsen en hierdoor kan een onveilig gevoel ontstaan

Daar moet dringend iets aan gebeuren

- De pendelbussen op de P&R's zijn niet toegankelijk voor rolstoelgebruikers. De opstappen zijn te hoog. Hierdoor ervaren de respondenten een verlaagd gevoel van verplaatsingsveiligheid.
- De wandelbussen zijn te klein voor rolstoelgebruikers waardoor men dus niet

- geneigd is om hiervan gebruik te maken.
- De huidige infrastructuur (voetpaden, stroken voor minder mobiele) is onaangepast.

OPLOSSINGEN EN ALTERNATIEVEN

Welke oplossingen en alternatieven heeft u in gedachten?

- Er zouden een aantal vaste haltes voor de wandelbus moeten komen
- Er zou minstens een wandelbus voor rolstoelgebruikers moeten zijn
- Er zou een app ontwikkeld moeten worden met de route van de wandelbus
- Flexibeler openbaar vervoer, zowel meer bussen als latere bussen.
- Er moet plaats zijn voor rolstoelgebruikers en wandelwagens zonder te reserveren.
- De bussen moeten aangepast en geautomatiseerd zijn zodat de rolstoelluiken automatisch uitklappen en niet handmatig (vb. bussen in Londen)
- Minder mobiele personen zouden hun gehandicaptenkaart moeten kunnen gebruiken ipv een vergunning
- Barcelona en Londen: dat zijn goede referenties op het vlak van beleid voor minder mobiele personen

ASSOCIATIES EN VERHALEN

Stellingen

- **De specifieke dagvergunning “Privévervoer van MMP” is een waardevol initiatief en verhoogt de vrijheidsgraden.**
Niet akkoord
Wat met iemand die alle dagen in de stad moet zijn? Er bestaat wel een tool om je in te schrijven voor een jaarvergunning maar dat is maar voor een zone. Er is veel onduidelijkheid over de vergunningen. Een vergunning is maar 24 uur geldig maar vanaf wanneer begint men te tellen? Ook de aanvraag van de vergunningen is enorm omslachtig. Heb je ook een vergunning nodig om in een parkeergarage te parkeren? Waarom kan er geen gebruik gemaakt worden van de gehandicaptenkaart?
- **De vergunning “Voertuig bewoner bezoeker” verlaagt de drempel voor lang bezoek.**
Akkoord
Je zou dan ook mogen staan op de plaats van bewoners.
- **Als gebruiker van een (elektrische) rolstoel kan ik mij zonder problemen in het autovrij gebied verplaatsen.**
Niet akkoord
De weginfrastructuur is niet optimaal voor rolstoelgebruikers. Voetpaden liggen er slecht bij en in de zomer staan de terrassen van de cafés zover op het voetpad dat je er niet meer langs kan zonder op de openbare weg te moeten rijden.
- **De dienstverlening van Mobar vzw lijdt niet onder de gewijzigde situatie van het circulatieplan.**
Akkoord
Mobar verzorgt ook begeleiding. Wanneer je een buslijn niet kent, kan je hen

contacteren en zij zorgen dan voor een assistent om samen de bus te nemen.

- **Het is als minder mobiel persoon duidelijk binnen welke zones men zich wel of niet mag begeven.**
Niet akkoord
Er komt heel veel planning en opzoekwerk bij te pas om ergens te geraken. Zeker als je er nog nooit geweest bent.
- **Het is zeer duidelijk waarom het circulatieplan werd ingevoerd.**
Akkoord
De stad kan het aantal auto's dat erbij komt niet slikken. Toch zou de communicatie errond beter kunnen (bv over het milieu en LEZ)
- **De leefbaarheid is door de invoer van het circulatieplan sterk verhoogd.**
Akkoord
In het centrum zal het misschien wel verbeterd zijn. Voor toeristen is het ook goed. Mensen die in de binnenstad wonen, ervaren de invoering van het circulatieplan als positief.
- **De bereikbaarheid is door de invoer van het circulatieplan sterk verhoogd.**
Niet akkoord
Je moet veel meer moeite doen om ergens te geraken. Er komt veel voorbereiding bij kijken.
- **Ik heb een veiliger gevoel na invoer van het circulatieplan.**
Akkoord
Er zijn minder ongelukken doordat er minder verkeer is.
Niet akkoord
Er zijn geen rateltickers op sommige verkeerslichten. Dit maakt het moeilijk voor slechtzienden en blinden om te weten wanneer het groen is. Je moet steeds slalommen tussen foutgeparkeerde fietsen en fietsers. Je moet op de rijweg stappen omdat cafés hun terrassen tot op het voetpad uitbreiden.
- **Gent is een stuk aantrekkelijker geworden sinds de invoering van het circulatieplan.**
Akkoord
Het is aangenamer vertoeven in de stad maar er zijn nog pijnpunten.
Niet akkoord
Door de angst die je hebt om ergens te geraken ga je de stad vermijden en zoek je andere zaken op.

Fotoronde: Indien Gent een personage zou zijn, wie is het dan voor het circulatieplan en wie is Gent na het circulatieplan?

- Voor het circulatieplan kon stad Gent vergeleken worden met de politici. Men maakt veel beloftes maar brengt niet steeds alles tot uitvoering.
- Na het circulatieplan kan Gent vergeleken worden met Alain Remue: blijven zoeken naar oplossingen, niet opgeven.

Conclusie focusgroep minder mobiele mensen

Mening/ervaring algemeen

De respondenten zijn goed op de hoogte van de doelstellingen van het circulatieplan. Ze geven duidelijk aan dat ze begrijpen dat de situatie niet langer houdbaar was en geen perspectieven kon bieden op lange termijn. De meerderheid geeft aan dat het aangenamer is om in de stad te vertoeven na invoer van circulatieplan. Als persoon met beperkte mobiliteit botsen de respondenten echter nog op heel wat knelpunten.

Zo ervaart men heel wat problemen met de hoge parkeertarieven. Binnen ditzelfde thema kaarten de respondenten ook een incorrect gebruik van de parkeerplaatsen voor minder mobiele personen aan. Vooral fietsers parkeren hun fiets op vrij chaotische wijze.

Wat de binnenstad betreft vinden de respondenten dat het systeem van de wandelbussen sterk verbeterd zou kunnen/moeten worden, zodat bv. ook rolstoelgebruikers hiervan gebruik kunnen maken. Ook geeft de meerderheid aan dat de wandelbussen een aantal vaste haltes zouden moeten hebben zodat blinden en slechtzienden weten waar en wanneer ze de bus kunnen nemen. Verder geeft men aan dat rolstoelgebruikers niet zouden moeten reserveren om de bus te mogen gebruiken. De meerderheid heeft dus een probleem met het gegeven "reserveringsplicht". Nu moeten rolstoelgebruikers online of via een betalende telefoonlijn reserveren om met een bepaalde bus mee te rijden. Dit ervaren de respondenten als extra ballast. De respondenten stellen ook voor om hun gehandicaptenkaart te gebruiken om de autovrije zone binnen te rijden in plaats van een vergunningskaart.

Gedrag/gedragwijziging

Als persoon met beperkte mobiliteit geeft de meerderheid aan dat ze dagelijks problemen ervaren om zich naar de stad te verplaatsen. Als men de verplaatsing maakt, dan vergt dit voor de respondenten ook heel wat voorbereiding. Gevraagd naar hoe de moeilijkheden zich in de praktijk manifesteren geeft de meerderheid aan dat de keuzevrijheid is gedaald en dat men moet inboeten op vrije tijd wegens lange voorbereiding. Voorts ervaren de respondenten een verhoogde stress bij verplaatsingen. Ze voelen zich ook meer sociaal geïsoleerd sedert de invoer van het circulatieplan. Dit komt vermoedelijk omdat potentieel bezoek de hoge parkeertarieven niet langer wenst te betalen.

Impact op verkeersleefbaarheid en - bereikbaarheid

Bij sommige respondenten bestaat een verlaagd gevoel van veiligheid in de binnenstad. Het feit dat de meerderheid van de respondenten zich minder frequent naar de stad begeeft, heeft grotendeels te maken met een onaangepast openbaar vervoer van De Lijn. Het openbaar vervoer zou flexibeler moeten worden, met meer bussen en ook op latere tijdstippen. Voorts geven de respondenten ook aan dat de pendelbussen niet toegankelijk zijn voor rolstoelgebruikers, de wandelbussen te klein zijn voor hen en sommige haltes aan de P&R's te ver verwijderd zijn van de parkeerplaatsen.

8

VERSLAG FOCUSGROEP 75-PLUSERS

DOELSTELLING FOCUSGROEP 75-PLUSSERS

- Inzicht verwerven in de manier waarop senioren de gewijzigde situatie na invoer van het circulatieplan ervaren
- Inventariseren van mogelijke oplossingen voor de aangehaalde bezorgdheden en/of minder positieve ervaringen
- Inzoomen op algemene perceptie

BRONNEN:

- IPSOS vragenlijst
- Input Mobiliteitsbedrijf
- Verslag van de feedbackmomenten
- Specifieke webpagina stad Gent

Bio respondenten

Er zijn 7 aanwezige respondenten, alle wonende te Gent. Respondenten maken gebruik van de auto, openbaar vervoer of verplaatsen zich te voet. 6 respondenten wonen zelfstandig en 1 respondent is inwonend.

Voor de doelgroep 75-plussers werd een beroep gedaan op enkele dienstencentra. Aan hen werd gevraagd de oproep tot deelname aan de focusgroep te verspreiden.

Verslag focusgroep

ALGEMEEN

Weet je waarom het circulatieplan werd ingevoerd?

- Om de CO2-uitstoot te verlagen
- Om het dichtslibben van de stad te voorkomen
- Ontlasting stadscentrum
- Luchtkwaliteit verbeteren
- Bescherming historisch erfgoed

FEITEN

Wie verplaatst zich anders sinds het circulatieplan?

Groen: ik wel

Rood: ik niet

Groen: ik wel [5 respondenten]

- Nog steeds met de wagen maar de verplaatsing is veranderd, het is zelfs verbeterd (het is aangener/comfortabeler rijden), het duurt enkel langer (langer onderweg, meer kilometers)
- Overstap naar het openbaar vervoer gemaakt omdat ik de auto niet meer durf te gebruiken (niets is nog bereikbaar), ik heb echt schrik gekregen om het openbaar vervoer te gebruiken omdat ik een aantal keren gevallen ben in de tram. We hebben een aanvraag gedaan om

- gebruik te kunnen maken van mindermobielen-vervoer.
- Openbaar vervoer in plaats van de wagen omdat de binnenstad moeilijk te bereiken is.
- Nu meer gebruik van de tram om de binnenstad te bereiken in plaats van de wagen omdat de knippen onduidelijk zijn.
- Meer gebruik maken van het openbaar vervoer
- Beroep doen op derden (vrienden, familie, ...) maar dat is moeilijk omdat er dan een vergunning aangevraagd moet worden, en er moet eigenlijk ook een extra persoon mee om te begeleiden terwijl de chauffeur van de wagen een parkeerplaats moet gaan zoeken.

Rood: ik niet (2 respondenten)

- Steeds gebruik van de fiets (vroeger en nu nog)
- Gebruikt altijd fiets en tram (auto wordt enkel nog gebruikt voor verplaatsingen buiten de stad)

Vind je dit een verbetering en waarom (niet)?

Groen: ik wel

Rood: ik niet

Groen: ik wel (3 respondenten)

- De doorstroming om binnen en buiten de stad (vanuit de binnenstad) te geraken is verbeterd.
- De veiligheid voor fietsers is verhoogd (behalve aan de Coupure)
- Er is minder file en een verbeterde luchtkwaliteit (aan Frère Orbanlaan)

Rood: ik niet (4 respondenten)

- Er zijn problemen voor minder mobiele personen, het openbaar vervoer is niet aangepast aan het circulatieplan, waardoor het moeilijker is om in de stad te geraken
- Heropvoeding fietsers, want zij veroorzaken nu problemen omdat ze overall fietsen aangezien er geen auto's meer zijn.
- Je kunt de auto niet meer gebruiken omdat je 10 minuten moet wachten om uit je garage te komen (bv. Godshuizenlaan)
- Er werd te weinig informatie over het circulatieplan voorzien. Er werd niet doelgroepgericht gecommuniceerd

Wat is volgens jou het belangrijkste pluspunt van het circulatieplan?

In het algemeen

- De algemene veiligheid is verhoogd
- Er is meer rust in de binnenstad
- De algemene doelstelling van het circulatieplan is positief
- De luchtkwaliteit is verbeterd

Voor jou persoonlijk

- Er is minder file
- De bereikbaarheid is verbeterd ,maar je moet meer inspanningen doen
- Verbeterde mobiliteit (vlot vertrekken en aankomen)
- Vlotter verkeer voor fietsers

Welke positieve effecten zijn voor jou het belangrijkste?

- Gezondheid (4 bolletjes)
- Verkeersdoorstroming (4 bolletjes)
- Minder files in de binnenstad (4 bolletjes)
- Veiligheid (3 bolletjes)
- Bereikbaarheid (2 bolletjes)
 - Fietsverkeer verbeterd (2 bolletjes)

In welke mate ondervind je moeilijkheden sinds het circulatieplan?

- Hoge parkeertarieven
- De binnenstad is moeilijk te bereiken
- Onaangepast openbaar vervoer
- Er zijn te weinig parkeerplaatsen voor minder mobiele mensen en te weinig controle van de politie
- Onmogelijk binnen- en buitenrijden garage
- 100% verslechterd (verkeerstoename op de Groot-Brittanniëlaan)

OORZAKEN

Wat zijn volgens jou de belangrijkste oorzaken voor de ervaren moeilijkheden?
Wat zijn de drempels?

- Te hoge parkeertarieven, voor mensen met een mobiele beperking is dit een kleine ramp, de eenzaamheid verhoogt en de sociale contacten gaan naar beneden, want bijna niemand wil de parkeertarieven betalen
- Door te weinig proactieve info vanuit de scholen worden scholieren niet gestimuleerd om de regels te volgen
- Te weinig controle

OPLOSSINGEN EN ALTERNATIEVEN

Wat zou voor jou een oplossing kunnen zijn voor de moeilijkheden die je ervaart? Welke alternatieven heb je in gedachten? (+ bolletjes)

- Meer uitrijrichtingen (nu enkel Zuid) om stad te verlaten (4 bolletjes)
- Fietsers sensibiliseren (4 bolletjes)
- Parkeerbonnen zoals vroeger voor familie, vrienden (bonnetje om achter de ruit te steken om aan te duiden dat er geparkeerd mag worden, zoals parkeerschijf maar langer) (3 bolletjes)
- De ringvaart beter ontsluiten (uitstroom in Gent na het werk is zo groot en iedereen moet een heel eind rijden om Gent uit te geraken. Om naar Drongen te rijden moet je eerst een heel eind rijden voor je Gent

- zelfs maar uit bent]
- Meer fietsstraten bij fietsconcentratiepunten
- Mogelijkheden onderzoeken om een bestendige vergunning te geven aan mensen met mobiele beperking om in het centrum te blijven rijden
- Ontlasten van de ring, extra ontsluitingsmogelijkheden op de ringvaart
- Extra fietsenstallingen
- Dagtarief in de rode zone

Wie moet er voor deze oplossingen zorgen volgens jou?

- Stad Gent

Wat vinden jullie van de nieuwe wandelbussen in het autovrij gebied?

- Moet door de mensen die het nodig hebben gebruikt worden en niet door toeristen
- Route wandelbus is niet oké (Ketelvest is overbodig, beter via de Savaanstraat)

ASSOCIATIES EN VERHALEN

Stellingen

- **Het circulatieplan werd (wordt) helder gecommuniceerd, ook voor wie niet online actief is.**
Niet akkoord: 4
Akkoord: 3
- **Het is voor mij duidelijk wat de zones zijn en waar de knippen liggen.**
Akkoord: 3
Niet akkoord: 3
Geen mening: 1
1 van de respondenten weet er maar een liggen, de rest van de knippen is niet duidelijk. Er zou een studie gemaakt moeten worden adhv het plan dat bedeed werd en zo weet je de zones en de knippen wel liggen.
- **Het openbaar vervoer blijft voor mij een volwaardig alternatief, ook na invoer van het circulatieplan.**
Akkoord: 6
Niet akkoord: 1
Maar het is geen volwaardig alternatief voor minder mobiele personen
- **De leefbaarheid is door het circulatieplan sterk verhoogd.**
Akkoord: 2
Geen mening: 3
Niet akkoord: 2
De luchtkwaliteit is verbeterd, afhankelijk van waar je woont
- **De bereikbaarheid is door het circulatieplan sterk verhoogd.**
Akkoord: 3
Niet akkoord: 4

Nu hebben de minder mobiele personen meer problemen

- **Ik heb een veiliger gevoel na invoer van het circulatieplan**
Geen mening: 5
Niet akkoord: 2
De trams zijn soms zo lang geworden dat je soms niet meer ziet of er een andere tram in de tegengestelde aankomt of een tegenligger als je wil oversteken
- **Gent is een stuk aantrekkelijker geworden sinds de invoer van het circulatieplan**
Akkoord: 2
Geen mening: 1
Niet akkoord: 4
Het is rustiger, gezelliger, maar minder mobiele personen kunnen minder gebruik maken van de faciliteiten in de stad
- **Het circulatieplan heeft een negatieve invloed gehad op mijn dagelijks leven.**
Akkoord: 2
Niet akkoord: 5
- **Ik vind het circulatieplan een goede zaak voor mij persoonlijk.**
Akkoord: 2
Geen mening: 5
- **Ik kan me vlotter verplaatsen na invoer van het circulatieplan.**
Akkoord: 2
Geen mening: 1
Niet akkoord: 4
- **Het circulatieplan heeft eerder een positief effect voor mij.**
Akkoord: 3
Niet akkoord: 4

Jouw voetafdruk als 75-plusser

Vul de volgende zin aan en schrijf op een bierviltje:

“Sinds de invoer van het circulatieplan ...”

- ...vind ik de stad Gent gezelliger en gezonder
- ... kan ik mij rustiger verplaatsen
- ... is de stad niet meer bereikbaar voor minder mobiele senioren
- ... spijtig voor Gent kan ik minder de stad bezoeken
- ... kunnen we minder naar de stad
- ... zijn de reacties in mijn vriendenkring zeer verdeeld zowel positief als negatief

Conclusie focusgroep 75-plusser

Mening/ervaring algemeen

Er zijn duidelijk positieve punten volgens de meerderheid van de respondenten zoals een betere verkeersdoorstroming, minder files in de binnenstad, de algemene veiligheid en de rust in de stad. Toch zijn er volgens de respondenten nog enkele grote pijnpunten. De parkeertarieven zijn te hoog, en er is een gebrek aan parkeerplaatsen voor minder mobiele mensen. Verder werd er volgens de respondenten te weinig proactieve informatie gericht aan de scholen waardoor scholieren niet gestimuleerd worden om de (verkeers-)regels te volgen. Er is ook te weinig controle hierop. De meerderheid van de respondenten geeft de hoge parkeertarieven aan als oorzaak voor de vereenzaming van (minder mobiele) senioren. Door de hoge parkeertarieven dalen de sociale contacten van deze mensen omdat niemand bereid is om de hoge parkeertarieven te betalen bij bezoek.

Een belangrijke oplossing, volgens de respondenten, zou zijn om meer uitrijrichtingen te voorzien. Nu kan men de stad enkel uitrijden via Zuid, waardoor je afhankelijk van waar je moet zijn, heel de ring rond moet rijden om tot je bestemming te geraken. Dit brengt een groot tijdverlies met zich mee.

Fietsers zouden volgens de meerderheid van de respondenten moeten gesensibiliseerd worden om zich te houden aan de verkeersregels en nieuwe afspraken die zijn ingevoerd betreffende het circulatieplan (bv. geen fietsend verkeer door de voetgangerszone).

De respondenten stellen ook voor om de parkeerbonnen voor familie en vrienden terug in te voeren. Op die manier kan de vereenzaming tegengegaan worden omdat bezoekers het hoge (verhoogde) parkeertarief dan niet moeten betalen.

Gedrag/gedragwijziging

Ook het openbaar vervoer is onaangepast aan het nieuwe circulatieplan en aan de noden van minder mobiele senioren. De meerderheid van de respondenten doet nu meer een beroep op het openbaar vervoer omwille van de onduidelijkheid van de knippen en sectoren en de onbereikbaarheid van de binnenstad. Omdat de auto nu uit de stad geweerd wordt, kunnen fietsers hun gang gaan, wat leidt tot gevaarlijke situaties voor voetgangers.

Impact op verkeersleefbaarheid en - bereikbaarheid

De wandelbussen in de binnenstad worden door de respondenten een goed initiatief bevonden, maar het loopt mis omdat ze gebruikt worden door toeristen en omdat de route van de wandelbussen niet optimaal verloopt.

9

SAMENVATTING

FOCUSGROEPEN GENT-GEBRUIKERS

Algemeen: mening/ervaring

De bevroegde Gent-gebruikers ervaren het circulatieplan als eerder negatief. Ze begrijpen waarom het circulatieplan werd ingevoerd maar het circulatieplan mist visie door een gebrek aan flankerende maatregelen. De insteek van het circulatieplan is goed, zeker voor de doelgroep bezoekers, scholier en werknemers maar er is, volgens de bevroegde Gent-gebruikers, niet of te weinig rekening gehouden met noodzakelijke randvoorwaarden voor invoering van het circulatieplan zoals: verbinding openbaar vervoer, meer parkeergelegenheid (meer P&R) aan de rand van de stad, infrastructurele ingrepen op de ring. De respondenten groep bezoekers en de scholier staan iets positiever tegenover het circulatieplan dan de doelgroep van de handelaars, ondernemers en werknemers. De respondenten groep bezoekers en de respondent scholier vinden het aangenamer in de binnenstad sinds de invoering van het circulatieplan. De doelgroep handelaars, ondernemers en werknemers verklaren ook de meeste hinder te ondervinden sinds de invoering van het circulatieplan. Ondernemers en werknemers geven aan langer onderweg te zijn omwille van de files en de omwegen die ze moeten nemen. De binnenstad is voor hun minder bereikbaar geworden.

Voor alle doelgroepen is er marge voor verbetering. De oplossingen die ze zelf zien zijn: meer parkeergelegenheid, aangepast openbaar vervoer, verkeerstechnische ingrepen zodat het verkeer vlotter de stad uit kan. De doelgroep van de handelaars vindt het belangrijk dat het stadsbestuur de negatieve perceptie over de bereikbaarheid van de stad mee helpt keren.

Bij de bevroegde Gent-gebruikers wordt niet zozeer het circulatieplan “an sich” in vraag gesteld maar wel het gebrek aan ondersteuning (bij de handelaars) en het gebrek aan flankerende maatregelen (handelaars, ondernemers, werknemers, bezoekers en scholier). Flankerende maatregelen hebben betrekking op: een hogere frequentie en aansluiting openbaar vervoer op o.a. P&R's, meer parkeergelegenheid aan de rand van de stad, betere signalisatie en communicatie P&R's, verkeerstechnisch meer uitrijmogelijkheden uit de stad, betere signalisatie knippen. De ondersteuning heeft betrekking op een bereikbaarheidsaanbod voor klanten, de ondersteuning en communicatie vanuit het Mobiliteitsbedrijf, het keren van de negatieve perceptie en de Gent-centrische communicatie over het circulatieplan en een flexibel vergunningensysteem.

Gedrag en gedragswijziging

De meerderheid van de bevroegde Gent-gebruikers heeft hun gedrag niet aangepast sinds de invoering van het circulatieplan. Als voornaamste reden daarvoor wordt het gebrek aan flankerende maatregelen aangehaald. De meeste respondenten blijven zich verplaatsen met de auto en zijn niet overgeschakeld naar een ander modi-gebruik. De meerderheid van de werknemers en ondernemers haalt aan dat het omwille van de job (auto nodig voor het werk) weinig haalbaar is om over te schakelen. Een minderheid veranderde van vervoersmiddel en maakt nu gebruik van het openbaar vervoer en/of de fiets in combinatie met de auto (parkeren aan de rand van de stad of de P&R's). Maar het overschakelen verloopt niet vlot door enerzijds een gebrek aan parkeergelegenheden aan de rand van de stad en anderzijds een slechte verbinding met het openbaar vervoer.

Indien er goed uitgewerkte alternatieven aangeboden zouden worden, zou een deel van de bevroegde Gent-gebruikers overwegen om zich anders te verplaatsen. De bevroegde Gent-gebruikers halen het Velo-systeem in Antwerpen aan als goed alternatief en richten zich tot De Lijn om het openbaar vervoer aan te passen aan de nood die er heerst. Daarenboven wordt er ook gevraagd naar meer parkeerplaatsen aan de rand van de stad en een hogere frequentie van het openbaar vervoer naar en van de Park en Rides. Voor de werknemers speelt ook de mogelijke incentives mee van de werkgever als motivatie om over te schakelen (cash for car, lease fiets)

Impact op verkeersleefbaarheid en -bereikbaarheid

De bevroegde Gent-gebruikers zijn goed op de hoogte over het waarom van het circulatieplan. Ze erkennen ook dat de verkeerssituatie en veiligheid op sommige plaatsen verbeterd is sinds de invoering van het circulatieplan (cf. Dampoort). Het circulatieplan dwingt sommigen ook om meer stil te staan bij de leefbaarheid en verkeersveiligheid in een de stad. Er is m.a.w. inzicht én ook begrip voor de motivatie en beweegredenen voor de invoering van het circulatieplan bij vooral de respondenten groep bezoekers, de scholier en respondenten groep werknemers.

Maar dit doet niets af aan de beleving bij de meerderheid van de bevroegde Gent-gebruikers dat zij moeilijkheden ondervinden sinds de invoering van het circulatieplan. Er zijn te weinig vrije parkeerplaatsen op de Park & Rides, en de verbinding met het openbaar vervoer is niet altijd even optimaal. Bovendien is het openbaar vervoer niet overall aangepast aan het circulatieplan. De bussen en trams staan mee in de files, waardoor de bevroegde Gent-gebruikers ook met het openbaar vervoer langer dan normaal onderweg zijn.

De bevroegde Gent-gebruikers die in de binnenstad van Gent moeten zijn, zijn langer onderweg omwille van de omwegen die ze moeten nemen. De knippen en het vergunningensysteem zorgt voor veel verwarring bij mensen die om professionele of recreatieve redenen (toeristen) in het autovrije gebied moeten zijn. Het gebrek aan uitrijrichtingen draagt bij tot de langere reistijden van de bevroegde Gent-gebruikers ook uit de stad.

Er is volgens de respondenten ook een groot gebrek aan (betaalbare) parkeerplaatsen, vooral voor de bevroegde Gent-gebruikers die om professionele redenen in de binnenstad van Gent moeten zijn (ondernemers, werknemers).

FOCUSGROEPEN SENIOREN EN MINDER MOBIELE MENSEN

Algemeen: mening/ervaring

In vergelijking met de bevroegde Gent-gebruiker staan de respondenten eerder positief tegenover het circulatieplan. Hij begrijpt waarom het circulatieplan werd ingevoerd en geeft toe dat het aangenamer vertoeven is binnen de stad. Toch brengt het circulatieplan enkele negatieve punten met zich mee.

De bevroegde groep is het erover eens dat de parkeertarieven (te) hoog zijn (voor de doelgroep senioren kan dit vereenzaming in de hand werken) en dat het openbaar vervoer te weinig aangepast is aan het circulatieplan. Er heerst ook een onduidelijkheid over de zones en de knippen.

Gedrag en gedragswijziging

Een bezoek aan de binnenstad vergt zowel voor de bevroagde groep minder mobiele mensen als voor de bevroagde senioren meer voorbereiding sinds de invoering van het circulatieplan. Beide respondentengroepen gebruiken het openbaar vervoer en dat blijft ook na invoering van het circulatieplan een pijnpunt: bushaltes zijn te ver verwijderd van P&R, openbaar vervoer is onaangepast voor rolstoelgebruikers en de reservatieplicht voor het openbaar vervoer wordt bij de minder mobiele mensen als groot pijnpunt ervaren. De doelgroep senioren geeft daarnaast aan dat de wandelbussen een goed initiatief zijn maar dat ze hun doel voorbijschieten. Ze worden voornamelijk gebruikt door toeristen. Het zou duidelijker moeten zijn dat deze bussen enkel bedoeld zijn voor mensen die niet of minder mobiel zijn. Bovendien zou er een betere signalisatie en communicatie moeten zijn: zijn er haltes, waar stap je op, wat is de frequentie.

Impact op verkeersleefbaarheid en -bereikbaarheid

De leefbaarheid in de stad is voor de respondenten verhoogd omdat er minder auto's rijden, het is er rustiger en de luchtkwaliteit is verbeterd. Doch ergert de doelgroep Gentenaars zich aan de fietsers, die menen gebruik te mogen maken van de hele weg en de voetgangerszones, en denken dat ze mogen parkeren waar ze willen. Vooral de senioren halen dit aan als een probleem. Nog bij de doelgroep senioren wordt de vereenzaming aangehaald als een gevolg van de verhoging van de parkeertarieven: door de hoge parkeertarieven dalen de sociale contacten van deze respondenten omdat er onbereidheid is om de hoge parkeertarieven te betalen bij bezoek.

De bereikbaarheid is echter verlaagd omwille van de vele omwegen die de respondenten moeten nemen om op hun bestemming te geraken. Er is maar een uitrijrichting, via Zuid, waardoor iedereen naar de R40 geleid wordt, wat files veroorzaakt. De doorstroming op de ring en de uitrijrichtingen worden volgens de bevroagde Gentenaars best herbekeken.

10

BIJLAGEN

| Doelgroep | Primaire criteria | Secundaire criteria | Uitsluitingscriteria |
|-------------------|--|---|---|
| Werknemers | Tewerkgesteld binnen R40 Woonplaats buiten GENT Vervoersmodi: minstens auto, OV en fiets | Werkuren: ploegwerk, voltijds, deeltijds, ook telewerk Type tewerkstelling (bij voorkeur volgende verdeling): bediende/werknemer onder zelfstandig statuut/arbeider/vrij beroep/kader/ambtenaar Leeftijd Afstand tot werk: 0-10km, 10-25km, +25km (gebaseerd op 'kantelmoment' verplaatsingen mobonderzoek 2015) | geen werknemers van stad Gent of mobiliteitsbedrijf |

| Doelgroep | Primaire criteria | Primaire criteria selectie scholen | Secundaire criteria | Uitsluitingscriteria |
|-------------------|---|---|--|----------------------|
| Scholieren | Centrumscholen die in een gebied liggen waar er verandering heeft plaatsgevonden (zie selectie scholen) Woonplaats scholieren buiten Gent Vervoersmodi: minstens fiets, OV en auto als passagier | St.-Barbara (autovrij gebied) St.-Bavo (rijrichting Reep) Nieuwenbosch (nieuw rijrichting) Instituut van Gent (gn echte wijziging, mogelijks wel verkeerstoename) Sec. Kunstinstituut Gent (knip) | Leeftijd leerlingen uit 1ste en 3de graad | |

| Doelgroep | Primaire criteria | Primaire criteria voorstel selectie straten (wijziging mogelijk na inschrijving potentiële deelnemers) | Secundaire criteria | Uitsluitingscriteria |
|---|---|--|---|----------------------|
| Handelaars/ Horeca-uitbaters | Handelaars op plekken die onderhevig zijn aan wijzigingen binnen R40 (uitbreiding wandelgebied, rond knippen, gewijzigde rijrichting), vanuit de idee dat ze Gentenaars en Gentgebruikers aantrekken. Type winkel/horeca | (omgeving) wandelgebied Oudburg Kraanlei Burgstraat Korte Dagsteeg Walpoortstraat Overpoortstraat Voetgangersstraten Lange Munt Kalandestraat Kalandeberg Koestraat (omgeving) knippen: Brabantdam (volledig) Sint-Jacobsnieuwstraat Vlasmarkt Beverhoutplein Ottogracht Sluizeken Steendam Phoenixstraat Bevrijdingslaan Weverstraat Kettingstraat (omgeving) rijrichtingen: Ham Sint-Pietersnieuwstraat Gebroeders Vandeveldestraat Recollettenlei Griendeplein Wondelgemstraat Gebroeders Desmetstraat | Woonplaats handelaar : binnen R40, buiten R40 of buiten Gent Locatie handelaars/horeca: verspreiding binnen de lobben binnen de stadsring Aantal werknemers Vloeroppervlakte van de zaak Leeftijd | |

| Doelgroep | Primaire criteria | Secundaire criteria | Uitsluitingscriteria |
|--------------------|---|--|----------------------|
| Ondernemers | Vertrekplaats/standplaats buiten Gent Tewerkstellingsplaats(en) binnen R40 | Type dienstverlening/ ondernemer Leeftijd | |

| Doelgroep | Primaire criteria | Secundaire criteria | Uitsluitingscriteria |
|------------------|---|---------------------|--|
| Bezoekers | Woonplaats buiten Gent Bezoek binnen R40 Vervoersmodi: minstens auto, fiets, OV consumerend of recreatief bezoek | Leeftijd | Geen werknemende pendelaars geen familiebezoek/ mantelzorg Geen studenten/scholieren |

| Doelgroep | Primaire criteria | Secundaire criteria | Uitsluitingscriteria |
|--------------------|--|---|--------------------------------|
| 80-plussers | mobiliteit (mensen die zich bewegen binnen R40) Woonplaats (buiten of binnen R40) leeftijd (zie aard focusgroep) Vervoersmodi: minstens auto, fiets, OV | Type woonplaats (alleen, begeleid, zelfstandig,...) Mobiliteit | Niet bedlegerig niet dement |

| Doelgroep | Primaire criteria | Secundaire criteria | Uitsluitingscriteria |
|---------------------------------------|---|--|----------------------|
| Mensen met beperkte mobiliteit | Woonplaats (buiten of binnen R40) Vervoersmodi: minstens auto, fiets, OV | Type woonplaats (alleen, begeleid zelfstandig,...) Mobiliteit (beperking) | |

| Doelgroep | Primaire criteria | Primaire criteria SELECTIE van straten | Secundaire criteria | Uitsluitingscriteria | motivaties |
|---|--|---|---|----------------------|---|
| Handelaars / Horeca-uitbaters / Diensten die klanten aantrekken (vb. kapper, apotheek,...) | Zaken gelegen op plekken die onderhevig zijn aan wijzigingen binnen R40 (uitbreiding wandelgebied, rond knippen, gewijzigde rijrichting), vanuit de idee dat ze Gentenaars en Gentgebruikers aantrekken. | (omgeving) wandelgebied / autovrij-vergunningengebied: Oudburg Kraanlei Burgstraat Korte Dagsteeg Walpoortstraat Overpoortstraat Voetgangersstraten / autovrij-vergunningengebied: Lange Munt Kalandestraat Kalandeborg Koestraat (omgeving) knippen: Brabantdam [volledig] Sint-Jacobsnieuwstraat Vlasmart Beverhoutplein Ottogracht Sluizeken Steendam Phoenixstraat Bevrijdingslaan Weverstraat Kettingstraat (omgeving) rijrichtingen: Ham Sint-Pietersnieuwstraat Gebroeders Vandeveldestraat Recollettenlei Griendeplein Wondelgemstraat Gebroeders Desmetstraat | Woonplaats handelaar : binnen R40, buiten R40 of buiten Gent Locatie handelaars/horeca: verspreiding binnen de lobben binnen de stadsring Aantal werknemers Vloeroppervlakte van de zaak Leeftijd Type winkel/horeca | | focusgroep gericht naar Gent-GEBRUIKERS, maar handelaars/horeca/diensten die klanten aantrekken vormt een uitzondering omdat zij Gentgebruikers aantrekken criteria 'leeftijd' en 'vloeropp' zijn niet cruciaal, maar wel nice to have |

Billie Bonkers