

THEMA MOBILITEIT

KRACHTLIJNEN

1. In de afgelopen legislatuur was de uitrol van de nieuwe circulatie in de binnenstad een van de belangrijkste verwezenlijkingen op mobiliteitsvlak. Dit betekende een serieuze sprong voorwaarts op vlak van de leefkwaliteit in de binnenstad, zonder in te boeten op vlak van bereikbaarheid. Dit werk is echter niet af.
 - De tijdelijke inrichting van de knippen wordt definitief, aangenaam en kwalitatief vormgegeven.
 - Het nieuwe autovrij gebied wordt kwalitatief en aangenaam ingericht, zodat het duidelijker wordt dat auto's hier enkel te gast zijn, en dat de weg in principe is voorbehouden aan fietsers en voetgangers.
 - De principes van het uitgerolde circulatieplan, namelijk het weren van doorgaand verkeer, zal de leidraad zijn bij de opmaak van verkeersplannen voor de woonkernen, ook in de deelgemeenten.

2. Het sturen van het parkeergedrag is een belangrijk middel om in te grijpen in het mobiliteitsgedrag en om de autoafhankelijkheid van zijn gebruikers te doen dalen. Een sturend parkeerbeleid is essentieel om het wonen, werken en bezoeken in de stad aangenaam te houden. We gebruiken een heldere tarievenstructuur om elk type parkeerder een gepaste oplossing te bieden, binnen of buiten de stad. Er is immers niet genoeg ruimte in de stad zelf om alle parkeernoden op te vangen. Bovengronds parkeren is vooral voor de bewoners en de kortparkerende bezoeker, ondergronds parkeren en afstandsparkeren vooral voor bezoekers en werknemers die middellang willen parkeren. Afstandsparkeren op bijvoorbeeld een P&R is een goed middel om langdurig parkeren van bezoekers en werknemers op te vangen. Autodelers en mensen met een beperking parkeren bovengronds gratis in Gent. Een heldere communicatie over alle mogelijke parkeeropties en de kostprijs ervan is essentieel om een maximaal effect te bereiken.
 - We verlagen de parkeerdruk in de wijken door in te zetten op alternatieve mobiliteit, autodelen en aanleg buurtparkings.
 - Binnen de R40 streven we naar een afname van het totaal aantal (private en publieke) parkeerplaatsen, buiten de R40 naar stand-still. Daarbij is er ook aandacht naar het verschuiven van publieke parkeerplaatsen op straat naar buurtparkings.
 - We werken verder aan de uitrol van de P&R gordel rond Gent. In Sint-Amandsberg, Gentbrugge, The Loop, in Wondelgem (R4) en aan de Drongensesteenweg wordt bijkomende P&R-infrastructuur aangelegd.
 - We onderzoeken hoe we meer ruimte kunnen creëren op het openbaar domein voor de vele functies die een stad huisvest. Indien een deel van de fietsparkeerdruk en van de autoparkeerdruk van bewoners opgevangen kan worden in de bestaande ondergrondse parkings, komt er meer ruimte vrij om kwaliteit in de binnenstad te brengen. We benutten de mogelijkheden die er op dat vlak zijn.
 - We brengen het aantal bewonerskaarten in lijn met het aantal parkeerplaatsen bovengronds. We onderzoeken welk systeem het beste is om tot deze doelstelling te komen.

- We houden de parkeerdruk in Gent nauwlettend in de gaten. Indien in gebieden een parkeerdruk ontstaat die te hoog is, dan grijpen we in door een parkeerregime te installeren en/of aan te passen. Zo beheersen we de parkeerdruk en houden we die wijk leefbaar, ook voor bewoners.
3. Het verbeteren van de leefomgeving in de vele woonwijken en handelskernen in Gent blijft een ambitie die bovenaan de prioriteitenlijst staat. Na de binnenstad zijn de verschillende woonwijken van Gent aan de beurt, waarvoor een integrale visie op maat rond verkeercirculatie, parkeren, trage wegen, openbaar vervoer, gedeelde mobiliteit en verblijfsgebieden wordt geformuleerd. Een traject zal samen met de bewoners en gebruikers van deze gebieden moeten worden afgelegd om te komen tot een gedragen visie en oplossing voor deze wijken. Er wordt veel aandacht besteed aan de goede communicatie over verkeermaatregelen. De evaluatie wordt samen met stakeholders en bewoners gevoerd.
- We weren doorgaand verkeer maximaal uit de deelgemeenten en woonwijken. Enkel op de grotere doorgaande verkeersassen wordt verkeer naar het centrum van de stad toegelaten.
 - Door een doorgedreven inzet op de zachtere mobiliteitsvormen, sturen we aan op minder autoafhankelijkheid van de deelgemeenten en de woonwijken.
 - Specifieke vrachtroutes zorgen voor het weren van doorgaand vrachtverkeer door woongebieden.
 - In een eerste fase komen Sint-Amandsberg, Wondelgem en Gentbrugge en Ledeberg aan de beurt voor de opmaak van een verkeersstructuurschets.
 - We gaan voor een snelle verschuiving van de Zuidelijke Havenverbinding van de New Orleansstraat naar de Port Arthurlaan.
 - We experimenteren met alternatieve manieren om autovrije dagen te organiseren.
4. Het is tijd om een doorgedreven voetgangersbeleid op poten te zetten. Dit kan leiden tot een volwaardig voetgangers-actieplan, waarbij we met de verschillende actoren in de stad over de verschillende beleidsdomeinen heen acties opnemen. Hiermee komt stappen als kwalitatief verplaatsingsmiddel duidelijk in beeld en wordt het comfort voor voetgangers aanzienlijk verbeterd.
- We installeren een voetgangersbewegwijzering waarbij afstanden in tijd worden weergegeven.
 - We installeren aftellichten voor voetgangers op kruispunten. Hierdoor wordt de wachttijd voor voetgangers duidelijker en verlaagt het risico op roodnegatie.
 - Alle drukke wegen krijgen veilige oversteekpunten.
 - We werken een netwerk uit van veilige voetgangersroutes doorheen woonwijken en in de deelgemeenten. We zetten in de deelgemeenten resoluut in op het netwerk van trage wegen. Veel van deze trage wegen bestaan reeds en moeten enkel via bordjes meer bekend gemaakt worden. Voor een aantal wegen zijn ruimtelijke aanpassingen nodig. De participatieve aanpak in het formuleren en uitbreiden van het trage wegennetwerk blijft bestaan. Extra aandacht gaat naar de sociale veiligheid ¹in het voetgangersnetwerk.

¹ ‘Sociale veiligheid gaat over het feit of de ruimte als veilig aanvoeld en waargenomen wordt. Dit is niet altijd gelinkt aan effectieve veiligheid.’

- We voeren een stimulerend voetgangersbeleid waarbij ook sport en gezondheid ingeschakeld worden als interne stimulansen om meer te stappen.
 - We maken het openbaar domein beter toegankelijk voor rolstoelen en kinderwagens. Een doordachte inplanting van objecten in het openbaar domein is daarbij cruciaal. Een screening op hinderpalen zorgt ervoor dat bestaande objecten op voetgangersroutes verdwijnen of op een betere manier worden ingepland.
 - Het trottoiractieplan wordt verdergezet. Op die manier verhoogt op een systematische wijze de kwaliteit van de voetpaden.
 - De toegankelijkheid van gebouwen vanuit het openbaar domein is een blijvend aandachtspunt. Tijdens het ontwerp van openbaar domein wordt hiermee maximaal rekening gehouden.
5. Het mobiliteitsbeleid moet meer afgestemd worden op de kwetsbaren van onze samenleving. Er is aandacht voor alle doelgroepen (kinderen en jongeren, ouderen, mensen met een beperking, kwetsbare groepen, etc.) en hierrond worden specifieke acties en ondersteunende maatregelen uitgewerkt. Betaalbaarheid en toegankelijkheid van mobiliteit zijn daarbij belangrijke elementen. Specifieke acties rond het wegwerken van vervoersarmoede worden opgestart.
- Samen met armoedeorganisaties en ervaringsdeskundigen werken we een actieprogramma uit op vlak van bestrijden van de vervoersarmoede. We onderzoeken of de financiële barrières voor kwetsbare groepen weggewerkt kunnen worden, zodat deze gemakkelijk het openbaar vervoer kunnen gebruiken.
 - Het openbaar vervoer blijft gratis voor jongeren tot 15j.
 - We zetten in op specifieke acties rond autodelen om de vervoersarmoede tegen te gaan.
 - We ontwikkelen een toegankelijke tool (digitaal en analoog) voor minder mobiele inwoners waarbij ze wegwijs worden gemaakt in het diverse aanbod van aangepast vervoer en begeleiden hen naar de passende ondersteuningsmogelijkheden.
 - Haltes van openbaar vervoer zijn integraal toegankelijk. Er wordt een actieprogramma opgezet om deze haltes te screenen en aan te passen.
 - We brengen in kaart hoe de complexiteit van openbaarvervoersystemen verminderd kunnen worden om zo de toegankelijkheid ervan te verbeteren.
 - We bekijken waar heraanleg van straten nodig is in de voetgangerszone om niveaoverschillen en drempels weg te werken.
6. We investeren verder in fietsinfrastructuur, zodat het fietsnetwerk verder vorm krijgt en op een kwalitatieve, comfortabele en veilige wijze fietsers kan faciliteren. Leesbaarheid van routes zijn daarbij een belangrijk aandachtspunt. Ook de (snelle) verbindingen met de randgemeenten worden gelegd. Deze infrastructuur wordt afgestemd op het groeiend aandeel elektrische fietsen. Comfort en veiligheid voor alle fietsers is een constant aandachtspunt. Ook grootschalige kwalitatieve fietsstallingen in het centrum, en een netwerk van kleinschalige buurtfietsenstallingen vormen een essentieel element in het fietsbeleid.
- Elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling en zijn omgeving wordt gescreend op fietsvriendelijkheid en voorziet in voldoende fietstoegankelijkheid en fietsfaciliteiten.
 - Er komen extra snelle, veilige fietsverbindingen vanuit de deelgemeenten en randgemeenten naar de kernstad. Ook tussen de deelgemeenten moeten er flinke stappen vooruit gezet worden, vaak in samenwerking met andere overheden. We denken hierbij aan de as Klossestraat-Krekelstraat, de Nijverheidskaai, de Luchterenkerkweg, de

Heerweg-zuid, de Mellestraat en het Moscouviadukt (als onderdeel van de fietssnelweg), de Motorstraat en de vernieuwde groene banaan in Sint- Amandsberg, etc.

- Elke 2 jaar wordt het fietsinvesteringsprogramma geactualiseerd.
- We installeren een fietsersbewegwijzering die helder en duidelijk in mekaar zit.
- We investeren in fietscomfortmaatregelen: onderzoek naar de installatie van fietspompen met perslucht, het voorzien van verkeerslichten die meer voorrang geven aan fietsers en het aanbrengen van fietsbaren (voetsteun voor fietsers aan verkeerslichten)
- ‘Fietsambassade’ krijgt een nog meer centrale rol in het samenbrengen van partners rond fietsfaciliteiten en fietscultuur.
- We werken o.m. samen met scholen, sportclubs en jeugdvereniging een beloningssysteem uit voor jonge fietsers zodat fietsen een evidente keuze wordt.
- We voeren een stimuleringsbeleid om het aantal gesloten fietsenstallingen en gedeelde bergruimte voor bewoners uit te bouwen.
- We realiseren een onderdoorgang voor fietsers op de Visserij ter hoogte van de kruising van de Kasteellaan. Dit conflictpunt tussen openbaar vervoer en fietsers wordt op die manier ontvlecht en biedt op die manier maximale kansen om beide modi op die plaats te laten groeien.
- De oversteekbaarheid van de stadsring en de steenwegen voor fietsers en voetgangers is van groot belang. Met een mix aan maatregelen, aangepast aan elk kruispunt, zorgen we voor conflictvrije en verkeersveilige oversteken.
- Het brugje over de Coupure ter hoogte van de Ekkergermstraat wordt afgevlakt zodat dit een gemakkelijke en kwalitatieve verbinding naar de binnenstad kan faciliteren.
- De sluis tussen Gentbrugge en de Eendrachtstraat wordt omgevormd tot een volwaardige en comfortabele fietsbrug. We dringen aan bij W&Z voor een spoedige realisatie.
- De Industrierweg krijgt in het project R4 van de Vlaamse overheid kwalitatieve fietspaden. De verbinding met de Trekweg is een evidente manier om Vinderhoutte en omgeving ook met de fiets bereikbaar te maken voor deze industriezone.
- De fietsverbinding aan de spoorweg tussen de Wiedauwkaai en de Muide is onvoldoende kwalitatief. Een goede fietsbrug zorgt ook hier voor een betere ontsluiting van Muide/Meulestede en de Wondelgemse Meersen.
- We zorgen voor meer bewaakte fietsenstallingen, waarvan minstens 3 permanente inpandige in het centrum.
- We gaan via sensibilisering en promotie het gesprek aan met verschillende partners om het aanbod aan private fietsenstallingen uit te breiden, zoals bij grootwarenhuizen en andere attractiepolen, voor zover dit niet gevat zit in een bouwaanvraagprocedure.
- Ook aan de verschillende treinstations zorgen we voor extra fietsenstallingen. Bij de herontwikkeling van Gent Sint-Pieters en Dampoort wordt ook rekening gehouden met de waarschijnlijke groei van het fietsgebruik.
- We werken een actieprogramma uit om over te stappen naar volledig conflictvrije lichtenregelingen en Rechtsaf Door Rood op AWV-wegenis. Vierkant groen past hier ook in.
- Op wegenis die niet onder onze bevoegdheid valt, ijveren we bij AWV voor snelle, veilige en conflictvrije verbindingen voor belangrijke fietsverbindingen.
- Alle fietsinfrastructuur wordt aangelegd zodat ze rekening houdt met toekomstige fietsintensiteiten. De stijgende aantallen bakfietsen en elektrische fietsen worden hierbij mee in rekening genomen.

- We streven naar een goedkoper Blue bike- abonnement voor de Gentenaar en stemmen de verschillende systemen beter op elkaar af.
 - Er komt een beter beheer van fietspaden en fietsroutes in functie van structureel onderhoud. De ijs-en sneeuwbestrijding en proper houden van fietsroutes (bladeren, glas, ...) krijgt hogere prioriteit.
7. Openbaar vervoer speelt momenteel een te beperkte rol in de modal split ² in Gent. Het voorstadsnet wordt samen met de NMBS en De Lijn verder uitgewerkt. Goede, snelle en frequente verbindingen vanuit de randgemeenten naar Gent zorgen voor een waardig alternatief voor autoverkeer en kunnen bijgevolg de leefkwaliteit van alle deelgebieden in Gent verbeteren. De hiaten in de openbaar vervoersbediening op Gents grondgebied worden weggewerkt. Er wordt blijvend ingezet in comfortabele verbindingen, goede toegankelijkheid van het openbaar vervoer en comfortabele wachtaccommodatie. Een grondige analyse van het openbaar vervoersnet rond Gent wordt uitgevoerd en waar nodig worden lijnen (zowel qua route, frequentie en amplitude) aangepast.
- Een aanvullend aanbod OV-taxi ³ wordt uitgewerkt, waarbij taxi nog meer de aanvulling wordt van openbaar vervoer. De focus ligt hierbij op het gebruik in de avonduren, als aanvulling op het nachtnet.
 - We gaan voor hoofdfrequente verbindingen per tram en bus in Gent.
 - Het comfort van het openbaar vervoer moet verbeteren. We denken hierbij aan looplijnen ⁴, overstaptijden, halte-infrastructuur.
 - Tijdens evenementen of speciale gelegenheden zetten we maximaal in op openbaar vervoer, met aangepaste regelingen en aangepaste tarieven.
 - We onderhandelen verder met De Lijn om gunstige tarieven te kunnen verkrijgen zodat de cultuurhuizen in Gent een aantrekkelijk cultuurticket kunnen aanbieden.
 - We willen dat de houders van een Citypass Gent een Bluebike aan verminderd tarief kunnen huren voor hun voor- of natraject.
 - Binnen de vervoersregio bekijken we welke rol lokale initiatieven kunnen spelen in kader van woon-werkverkeer. Het collectief vervoer speelt hierin momenteel een te kleine rol. We bekijken welke rol MaxMobiel in deze nieuwe structuur kan vervullen.
 - De doorstroming van het openbaar vervoer wordt structureel verbeterd. We grijpen in op de lichtregelingen in de stad Gent en zorgen ervoor dat het openbaar vervoer maximaal groen licht krijgt. Ook vrije bedding voor intensief openbaar vervoer wordt de ontwerpstandaard.
 - We ijveren bij de NMBS voor het heropenen van stopplaatsen aan de Loop/Sint-Denijs-Westrem en de Muide.
8. Er wordt versneld werk gemaakt van een verdere vertramming, die tot nu toe te traag verloopt. Prioriteiten hierin zijn de vertramming van de bussenbundel 7 (van Sint-Denijs-Westrem via Sint-Pieters en het Zuid naar Dampoort), de verbinding van het Neuzeplein met de Dampoort via de Oude Dokken en Lijn 3 (van Mariakerke via Korenmarkt naar Dampoort). Beiden zijn onderdeel van de tramringlijn. Deze projecten willen we in de komende legislatuur kunnen

² 'Modal split is de procentuele verdeling van het gebruik van vervoersmiddelen (auto, OV, fiets, voetganger) voor alle verplaatsingen in een bepaald gebied (stad, regio).'

³ 'OV=openbaar vervoer. Bedoeling is om te komen tot een speciaal ticket waarbij je naar de stad komt met het OV, en naar huis gaat met de taxi.'

⁴ 'Looplijnen gaat over de loopverbinding tussen verschillende haltes aan een knooppunt van openbaar vervoer. Het comfort is dikwijls ondermaats onder meer wegens hoge borduren, slechte lichtenregelingen, veel omwegen, edm.'

opstarten op het terrein. Voor de vertramming van lijnenbundel 7 in de richting van Oostakker en Lochristi en de verbinding UZ – Artevelde site worden de voorbereidende studies opgestart, zodat tegen het einde van de legislatuur uitvoeringsklare dossiers op tafel kunnen liggen. We onderzoeken de potentie van de doortrekking van lijn 4 richting Gentbrugge (site E17) en op welke wijze de verbinding met Merelbeke wordt gerealiseerd.

- Binnen de vervoersregio zal Gent het belang van de noodzakelijke vertrammingen duiden en de noodzakelijke investeringen blijven eisen.
 - Ook het onderhoud van bestaande infrastructuur verdient de nodige aandacht en moet op regelmatige basis gebeuren. We eisen van De Lijn voldoende middelen om het nodige onderhoud van hun infrastructuur te doen, zodat de trams kunnen blijven rijden en trilingshinder voor omwonenden tot een minimum beperkt blijft.
 - De tramlijnen tot aan de groenpool en sportcluster Gentbrugge meersen en tot aan Ledeborg-Moscou moet zo snel als mogelijk terug in gebruik genomen worden. De stad dringt hiertoe aan bij De Lijn.
9. De ambitie moet zijn om het doorgaand verkeer nog meer naar de R4 te verplaatsen waardoor de R40 meer gericht wordt op bestemmingsverkeer voor de binnenstad en de direct aansluitende woonwijken.
- De stadsring krijgt op termijn de allure van een stadsboulevard, met aandacht voor meer groen, bomen en de verkeersfunctie waardoor het langs deze boulevard beter vertoeven en wonen wordt.
10. In de mobiliteitswereld beweegt er heel wat. De visies rond bereikbaarheid en toegang tot verkeersmiddelen evolueren, technische ontwikkelingen kunnen hier handig op inspelen. Deze nieuwe ontwikkelingen zullen een fundamentele kentering teweegbrengen in de steden. Gent wil hierin een pioniersrol spelen en (verder) experimenteren met nieuwe concepten rond gedeelde mobiliteit (fietsdelen, autodelen, taxidelen, ...), Mobility as a Service⁵, elektrische mobiliteit, Mobipunten, buurtgerelateerde mobiliteitsoplossingen, etc.
- Op vlak van stadsdistributie zetten we de vernieuwing verder met nog meer innovatie inzake nieuwe, duurzame voertuigen en bundelen van goederenstromen. Het is daarbij de ambitie om het aantal vracht- en bestelwagens en de bijhorende zgn. drops tot een minimum te beperken en bijkomend ook om zoveel mogelijk goederen te bufferen aan de stadsrand. Dit biedt als voordeel dat goederen niet langer moeten gestockeerd worden bij de leveranciers en meteen op het gepaste tijdstip en op een duurzame manier geleverd kunnen worden bij de eindklant. Daarenboven is het de ambitie om voor grote bouwprojecten in de buurt van bevaarbare waterwegen de aan- en afvoer van bouwmaterialen zoveel mogelijk via het water te laten verlopen. Dit gebeurt in samenwerking met de bouwsectoren, Stadsdistributieplatform en de Vlaamse Waterweg NV.
 - Taxi's rijden alleen nog elektrisch vanaf 2025.
 - We verleiden nog meer Gentenaars tot autodelen. Een voordeel in de directe woonomgeving van autodelers kan hierbij een cruciale incentive zijn. Dit kan o.a. gaan

⁵ 'Mobility as a Service is een geïntegreerde aanpak waarbij je vlot toegang hebt tot het meeste geschikte transportmiddel voor jou persoonlijk om dat moment. Gaat meestal gepaard met een app of technologie die alle aanbod integreert en interessante tarieven en betaalwijzen aanbiedt.'

over extra bomen, fietsenstallingen, spelelementen of zitinfrastructuur op straat wanneer een aantal mensen in een straat beslissen om aan te sluiten bij een autodeelorganisatie, en daardoor beslissen een auto te verkopen, of geen auto aan te schaffen.

- ‘Traffic Management as a service’ wordt verder uitgewerkt. Gent speelt hierin een pioniersrol. Dit speelt een essentiële rol in de minder-hinder-aanpak bij wegenwerken. De ambitie is om op digitale wijze gepersonaliseerde informatie op maat van de gebruiker aan te bieden. Deze informatie helpt de gebruiker ook om de meest duurzame keuze te maken in het mobiliteitsaanbod.

11. Individueel gemotoriseerd woon-werkverkeer is problematisch (files, luchtvervuiling, geluid, verkeersveiligheid, ...) in verschillende omgevingen in Gent. Oplossingen op maat (collectief vervoer, pendelfietsen, autodelen, etc.) kunnen het verschil maken in de bereikbaarheid van deze locaties. We zetten hier verder op in, samen met de verschillende partners op deze locaties. We starten een forum op waarbij we op Gents niveau verschillende cruciale actoren samen brengen om antwoorden te formuleren op de uitdaging rond woon-werkverkeer.

- De opstart van het mobiliteitscoördinatiecentrum in de Zuidelijke mozaïek zorgt voor een kantelmoment bij bedrijven rond mobiliteit. Als stad nemen we het heft in handen en voorzien we middelen om de werking van dit mobiliteitscoördinatiecentrum te ondersteunen. We stimuleren andere overheden en de bedrijven om ook deel te nemen en een financiële bijdrage te leveren. Een opschaling naar stadsregionaal niveau wordt onderzocht.
- We merken dat woon-werkverkeer een steeds grotere uitdaging wordt, waar verschillende actoren aan verschillende oplossingen werken. Een grondige en open dialoog tussen deze verschillende actoren kan de efficiëntie en doelmatigheid van de genomen acties alleen maar verhogen. Het forum bekijkt ook welke toekomstige uitdagingen en opportuniteiten zich aandienen in deze problematiek.

12. Er staan nog heel wat projecten op stapel die broodnodig zijn voor de leefkwaliteit van de stad Gent. Zo blijven we werk maken van de realisatie van de Verapazbrug, de ondertunneling van de Dampoort en de Heuvelpoort. Ook de Sifferverbinding blijft hoog op onze prioriteitenlijst staan. Oplossingen voor bestaande mobiliteitsinfrastructuur die momenteel voor veel hinder zorgen - zoals de B401 en het viaduct van de E17 in Gentbrugge - moeten ingepast worden in de stedelijke omgeving met zorg voor de leefkwaliteit van de omgeving en de bereikbaarheid van de stad. Het vernieuwen van het op- en afrittencomplex in Baarle moet ingebed worden in een duurzame mobiliteits- en stedenbouwkundige visie.

- De oprichting van een mobiliteitsbeheersmaatschappij in de Regio Gent is noodzakelijk. De Gentse variant van een BAM⁶ moet ervoor zorgen dat duurzame mobiliteit nooit ondergesneeuwd geraakt bij grote infrastructuurprojecten. Bovendien zorgt een dergelijke structuur voor een maximaal efficiënt inzetten van middelen en mensen. De huidige op til staande hervormingen in kader van de vervoersregio's biedt ook hier opportuniteiten.
- Zoals geformuleerd in het mobiliteitsplan van de Stad Gent wordt er werk gemaakt van een sluitende visie over het hoofdwegenet in de zuid-westelijke rand van Gent. Hierbij is de leefbaarheid van Drongen een belangrijk aandachtspunt.

⁶ BAM = Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (NV van publiek recht) die in 2003 werd opgericht door de Vlaamse regering voor de realisatie van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen uit het jaar 2000, dat in 2010 werd geactualiseerd en omgedoopt tot het Masterplan 2020. BAM is o.m. bevoegd voor de Oosterweelverbinding...

- We dringen bij het Vlaams Gewest aan om eindelijk de lang aanslepende infrastructuurprojecten inzake heraanleg wegen aan te pakken, zoals de Antoon Catriestraat in Drogen en de Brugse Vaart (N9).

13. Verkeersveiligheid is een belangrijke overweging in alle beslissingen die genomen worden op vlak van mobiliteit en in het ontwerp en aanleg van infrastructuur. De intensieve samenwerking tussen politie en stadsdiensten zijn mee onderdeel van een integraal verkeersveiligheidsbeleid. We blijven samen met de politie verder inzetten op zone 30. Alle woonkernen krijgen een zone 30. Handhaving van snelheidsbeperkingen, alcoholmisbruik en gevaarlijk parkeren vinden we een prioriteit voor de politie. We blijven ook inzetten op hoffelijkheid tussen alle actoren.

- De start Gent herhaalt het ISA⁷-project in voertuigen van de Stad, in deelauto's en taxi's. Hierbij worden er snelheidsbeperkende systemen in voertuigen ingebouwd die door intelligente snelheidsadaptatie niet sneller rijden dan de wettelijk toegelaten snelheid. Doordat we dit uitrollen over grote hoeveelheid voertuigen bereiken we een multiplicatoreffect. We onderzoeken of we de technologie ter beschikking van de Gentse bevolking kunnen stellen.
- Bij woonstraten is het woonerf een basisuitgangspunt, waarbij door vernuftig ontwerp de snelheid van voertuigen effectief beperkt wordt.
- We richten een verkeerspark (park waar kinderen op speelse wijze kunnen leren deelnemen in het verkeer in Gent) in, zodanig dat nieuwe verkeersdeelnemers nog beter kunnen leren inspelen op reële verkeerssituaties.
- De verdere uitwerking van de schoolstraten voorziet in bijkomende faciliteiten. Zo wordt onderzocht of een vaste, bedienbare afsluiting een oplossing biedt voor de vaak verplaatste hekkens.
- We verhogen de inspanningen op vlak van veilige schoolomgevingen. Gerichte campagnes voor ouders en grootouders van kinderen duiden de noodzaak van aangepast verkeersgedrag in schoolomgevingen. Verder worden de actiepunten uit de screening opgevolgd en volgen infrastructurele aanpassingen in schoolomgevingen en op routes naar school om kinderen veilig en comfortabel naar school te laten stappen of fietsen.
- We werken een duidelijk vrachtroutenetwerk uit en vermijden dat vrachtwagens door woonstraten en schoolomgevingen rijden.

⁷ ISA: intelligent Speed Adaptation.