

TIJD VOOR MEER SLIMME

Resultaten van een onderzoek door Voka Oost-Vlaanderen i.s.m. Profacts

MOBILITEIT IN GENT



Rapport | 13 december 2016

Enquête gevoerd van 10 oktober tot 18 november 2016

voka Kamer van
Koophandel
Oost-Vlaanderen

Inleiding: doelstelling van het onderzoek

De mobiliteit in Gent is reeds een aantal jaren een *hot topic*. Voor bewoners van Gent, maar ook voor de vele groepen die Gent beschouwen als de kern van hun activiteiten: winkels, horeca, cultuurhuizen, scholen, ziekenhuizen en vanzelfsprekend ook bedrijven. Gent heeft een bloeiend economisch weefsel met sterke industriële en logistieke bedrijven in en rond de haven en de industrieparken, een zuidelijke gordel met vele technologische en medische spelers en een stadskern waar de creatieve en digitale bedrijven opschieten als paddenstoelen uit de grond.

De bereikbaarheid van de stad - meer specifiek ook de binnenstad - , de parkeergelegenheid voor wagens, het openbaar vervoer, de voorzieningen voor fietsen, alternatieve vervoersmodi... zijn essentiële overwegingen om het succes van de economische functies van de stad te garanderen.

Er zijn inmiddels al vele debatten gevoerd en analyses gemaakt over het mobiliteitsplan, jammer genoeg met zeer beperkte aandacht - ook in de pers - voor de economische functie. De mobiliteit van en voor mensen die in Gent werken en ondernemen, om het even of ze er wonen of niet, blijft fel onderbelicht.

Met deze enquête beogen we dus een duidelijke stem te geven aan een functie en een groep die in dit debat tot nog toe op de achtergrond is gebleven. Gent is immers veel meer dan een stad om in te wonen of een stad om in te winkelen. Het is ook een stad om te werken en te ondernemen. De positieve spiraal waar Gent nu al vele jaren in vertoeft, is in belangrijke mate te danken aan de vele kleine en grote bedrijven die bloeien, mede dankzij de academische, culturele, horeca- en woonomgeving in en rond Gent.

Gent is veel meer dan de eigenlijke kieskring. De invloed van Gent is tastbaar in een groot deel van de provincie Oost-Vlaanderen en zelfs daarbuiten. De mobiliteit en bereikbaarheid van Gent is een belangrijk element voor veel meer mensen dan de kiesgerechtigde Gentenaars. Een beleid dat op lange termijn en breed kijkt naar maatschappelijke ontwikkelingen dient hiermee rekening te houden.

Met deze enquête geeft Voka een stem aan alle mensen die in Gent werken of ondernemen, om het even waar ze wonen.

1. Doelgroep en aanpak

Voka Oost-Vlaanderen werkte voor dit onderzoek samen met het gerenommeerd marktonderzoeksbureau Profacts.

De **vragen** bestonden uit 2 grote luiken:

1. Hoe tevreden bent u vandaag met de mobiliteit in Gent?
2. Welke invloed denkt u dat het nieuwe plan zal hebben op de mobiliteits- en parkeersituatie?

De bevraging gebeurde **online** en werd verspreid via het Voka-netwerk en social media. Iedereen binnen de doelgroep – mensen die in Gent werken of wonen – kon aan de enquête deelnemen.

We ontvingen meer dan 1.000 antwoorden. Deze steekproef heeft een **hoge statistische kracht** (= grootte steekproef tov. van de onderzochte populatie). Ter vergelijking: met een steekproef van N=600 kan men reeds een valide uitspraak doen over de gehele Vlaamse populatie.

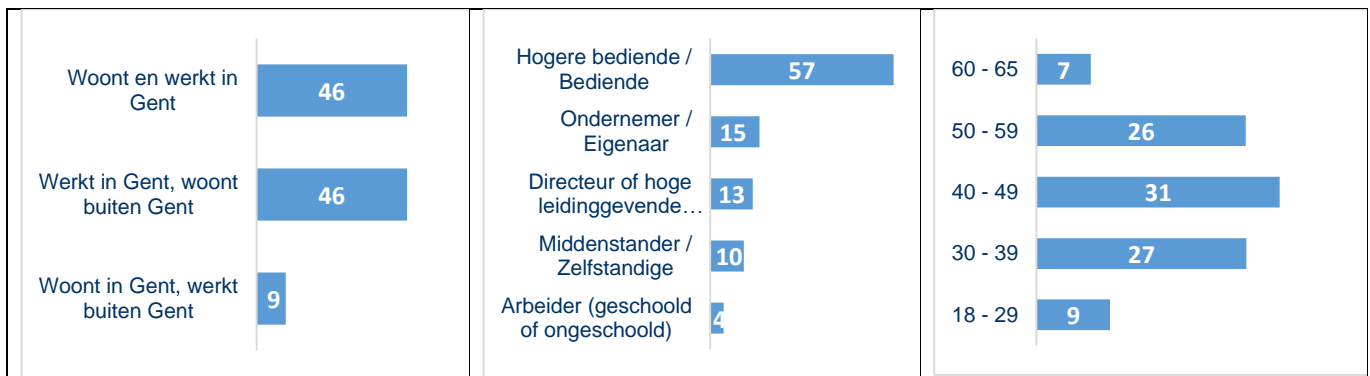
Belangstellenden konden de enquête invullen van 10 oktober tot 18 november 2016. Om de interpreteerbaarheid van de resultaten te verhogen werden daarna nog 4 **focusgroepen** gehouden met 30 deelnemers aan de enquête die aangegeven hadden hieraan te willen meewerken. Deze focusgroepen vonden plaats in de eerste helft van november 2016. In dit rapport werden de toelichtingen uit de focusgroepen bij de verschillende resultaten in onze tekst verwerkt.

Sommige vragen in de enquête werden gefilterd naar het profiel van de respondent (als het bv. ging over delocalisatie, dan werd deze vraag enkel gesteld aan eigenaars/hoge leidinggevendenden).

Deze enquête had niet de bedoeling om een representatief staal van Gentenaars te ondervragen, maar wel om een groep die tot nu toe nog niet werd gehoord in kaart te brengen. De verdeling van de steekproef is dan ook reeds een resultaat op zich. Hieruit blijkt dat **een heel breed profiel aan mensen gehoord willen worden in het debat**:

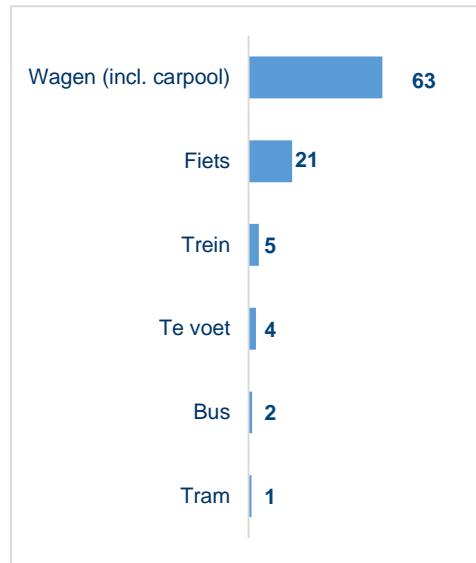
- uit de functietabel blijkt dat we de **werkende bevolking** hebben kunnen bereiken: 25% van de respondenten zijn zelfstandige of ondernemer/eigenaar, 70% is bediende of heeft een leidinggevende functie. Het % arbeiders dat geantwoord heeft is geringer: dit kan worden verklaard door het feit dat de bezorgdheid over de mobiliteit vooral speelt bij mensen die werken in de binnenstad, waar minder productiebedrijven actief zijn.
- de groep van mensen die in Gent wonen en werken vs. **zij die er enkel werken is even groot**
- Qua **leeftijd** hebben we een mooie spreiding met een gelijkaardig aantal antwoorden in de categorieën 30-39 jaar, 40-49 jaar en 50-59 jaar. Jonger dan 30 jaar en ouder dan 60 jaar vertegenwoordigen elk minder dan 10% van de antwoorden, wat logisch is gezien we ons specifiek tot de werkende bevolking richten.

Woonplaats/werkplaats, functie & leeftijd (in %)



2. De huidige transportmodi van en naar het werk

Wat is het belangrijkste vervoermiddel waarmee u naar het werk komt?

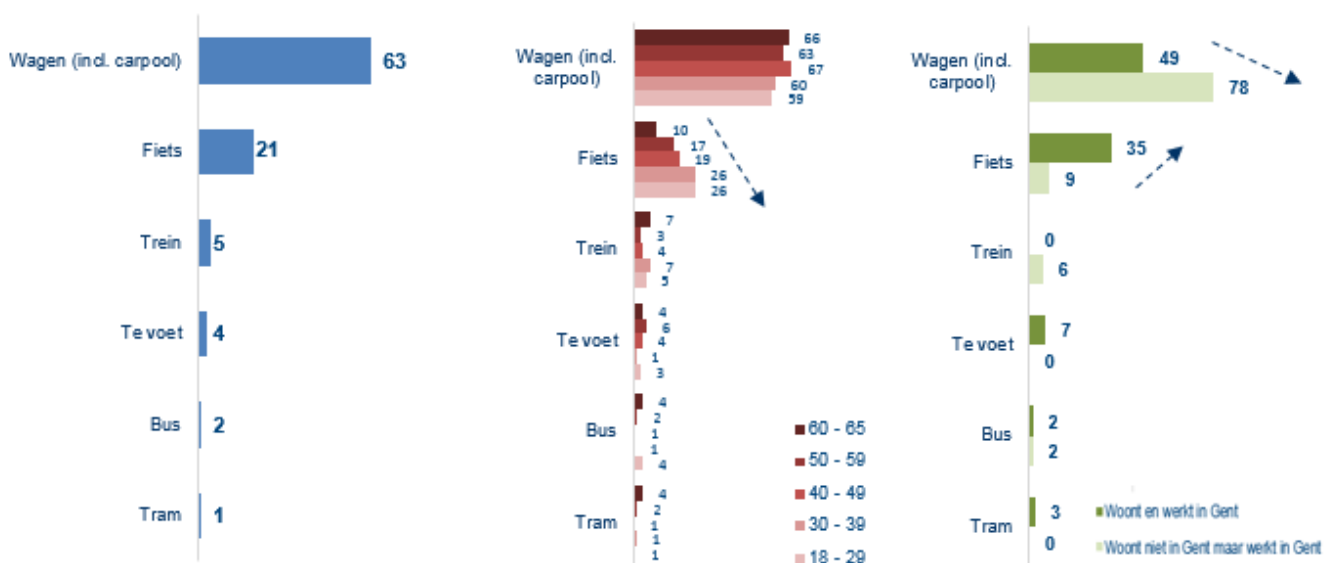


63% van de deelnemers geeft aan dat de wagen hun belangrijkste vervoersmiddel is tussen woonst en werk. 25% van de respondenten komt met de fiets of te voet naar het werk, minder dan 10% gebruikt het openbaar vervoer.

Eerste vaststelling: het zijn vooral de **autogebruikers** en de **fietsgebruikers** die zich zorgen maken over de effecten van het nieuwe mobiliteitsplan.

In onderstaande tabellen vindt u de verdeling van de huidige transportmodi op basis van leeftijd (links) en op basis van woonplaats (rechts). We concluderen hieruit dat het fietsgebruik toeneemt naarmate men jonger is en het omgekeerde geldt voor het autogebruik. Het fietsgebruik stijgt van 10% bij 60+ naar 26% bij jonger dan 40 jaar

Wat is het belangrijkste vervoermiddel waarmee u naar het werk komt?



In Gent wonen en toch met de wagen naar het werk?

Het **wagengebruik** van mensen die buiten Gent wonen, ligt duidelijk hoger dan mensen die in Gent zelf wonen (78% versus 49%). Toch blijft ook dit laatste cijfer op zich merkwaardig:

De helft van de mensen die wonen in Gent verplaatst zich met de wagen om te gaan werken in Gent

Er is dus nog een belangrijk deel van de mensen die in Gent wonen en werken die met de auto naar het werk gaan. Verdere analyse geeft volgende opmerkenswaardige bevindingen:

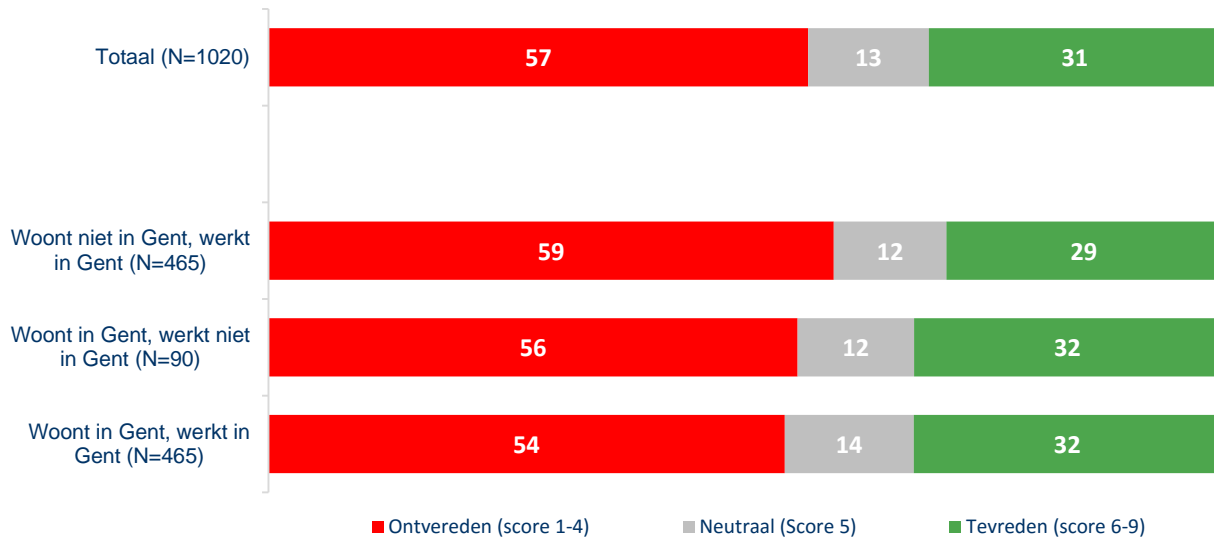
- 193 respondenten wonen en werken in Gent-Centrum (postcode 9000), daarvan verplaatst 34% zich met de wagen (dus meer dan één derde)
- 181 respondenten wonen in de deelgemeenten van Gent en werken in Gent-Centrum, daarvan komt 57% met de wagen

Er is dus nog een grote marge voor het **overschakelen op alternatieven** voor de auto in Gent zelf.

Daarnaast geven de respondenten aan een belangrijke rol te zien in de toekomst voor het **openbaar vervoer** in de stad. Op dit moment lijkt het aanbod onvoldoende op de behoeften in te spelen, er wordt immers slechts zeer beperkt gebruik gemaakt van openbaar vervoer.

3. Evaluatie van de huidige mobiliteit en knooppunten in Gent

Hoe tevreden bent u **vandaag** over de algemene mobiliteit in Gent?



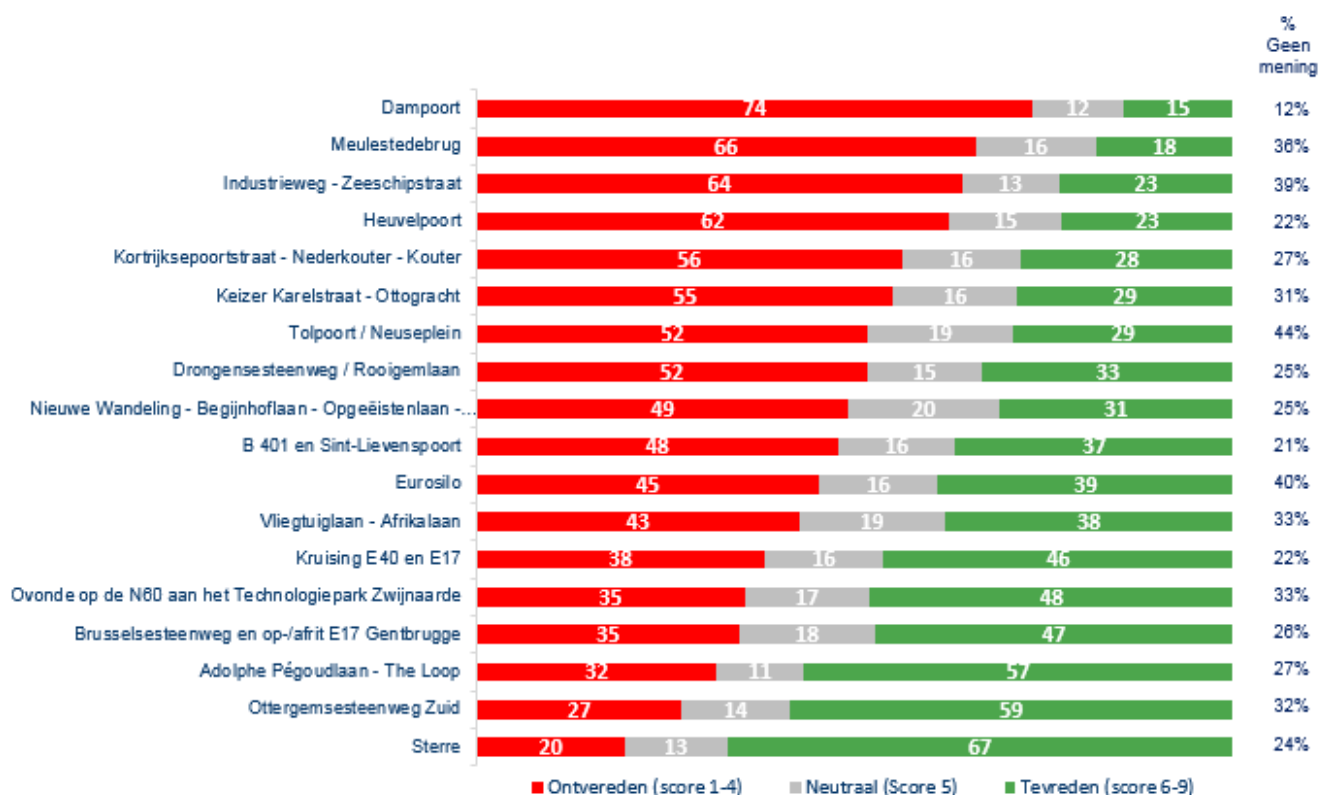
Ontevredenheid neemt de overhand

57% van de respondenten is **ontevreden over de huidige Gentse mobiliteit** (een score van 1 tot 4 op een schaal van 9). 26% is matig tevreden (score 6-7 op 9), 5% is zeer tevreden (score 8-9). 13% van de respondenten is neutraal (score 5).

Wie vaak op de baan is, is meer ontevreden (51% extreem ontevreden), evenals wie met de wagen naar het werk komt. Er is ook een leeftijdseffect: de ontevredenheid neemt toe met de leeftijd.

Opvallend is wel dat ook Gentbewoners die in Gent werken in meerderheid ontevreden zijn: 54% geeft een score 1 tot 4. Bij de niet-Gentbewoners die in Gent werken ligt de onvrede nog wat hoger, maar de hoofdtoon is voor beide groepen dezelfde.

Hoe tevreden bent u over de mobiliteit op volgende **knooppunten**?



De ‘poorten’ van de stad zijn vaak op slot

Voor de respondenten is **Dampoort** het grootste mobiliteitsknelpunt in de Gentse regio (ontevredenheid 74%). Het knooppunt **Meulestedebrug** is de op één na slechtste in de rij. Hier zal de situatie, met de aanleg van de nieuwe brug (voorzien in 2018), hopelijk verbeteren. Knelpunt 3 is het kruispunt ‘Mc Donalds’ bij Evergem/Wondelgem en het kruispunt Heuvelpoort eindigt op 4. Wat dit laatste kruispunt betreft merken we op dat er recent infrastructuurwerken zijn gebeurd waarvan het effect nog niet in deze bevraging te meten is.

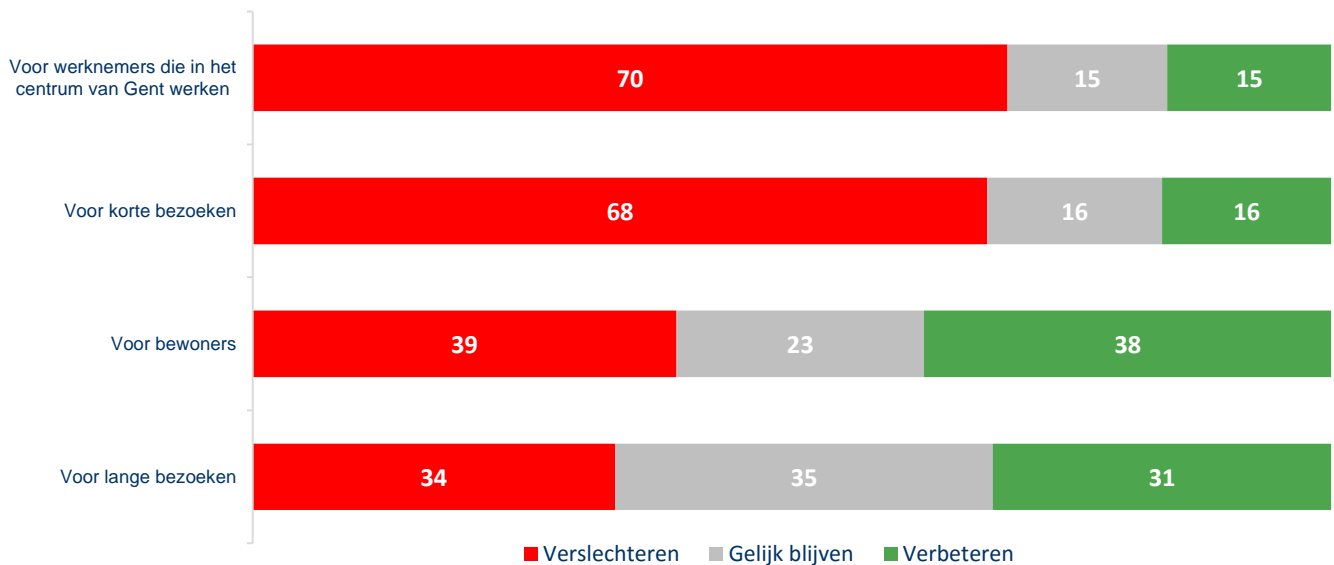
Autobestuurders en fietsgebruikers maken zich zorgen over dezelfde knooppunten.

Doordachte ingrepen helpen echt

De verkeersknooppunten Sterre, Ottergemsesteenweg Zuid en The Loop worden door de respondenten van de enquête heel wat positiever ingeschat. Een **doordachte infrastructurele aanpak** van een knelpunt zoals de Sterre wordt door inwoners en Gentwerkers duidelijk gewaardeerd en komt reeds relatief kort na de herinrichting tot uiting in deze metingen.

4. Verwachtingen over het nieuwe mobiliteitsplan

Denkt u dat het nieuwe *Gentse mobiliteitsplan* de mobiliteits- en parkeersituatie in Gent zal verbeteren/gelijk blijven/verslechteren?



Het nieuwe mobiliteitsplan houdt geen rekening met ‘werken’ als stedelijke functie

Zowat 70% van de respondenten is van mening dat door het **nieuwe mobiliteitsplan de situatie zal verslechteren** voor mensen die in Gent werken of er een kort bezoek willen afleggen. De mobiliteitssituatie voor bewoners en voor lange bezoeken wordt evenwichtiger ingeschat: ongeveer evenveel mensen denken dat de situatie voor deze groepen beter zal worden of minder goed zal worden. Er is ook een grote groep die dit neutraal inschat.

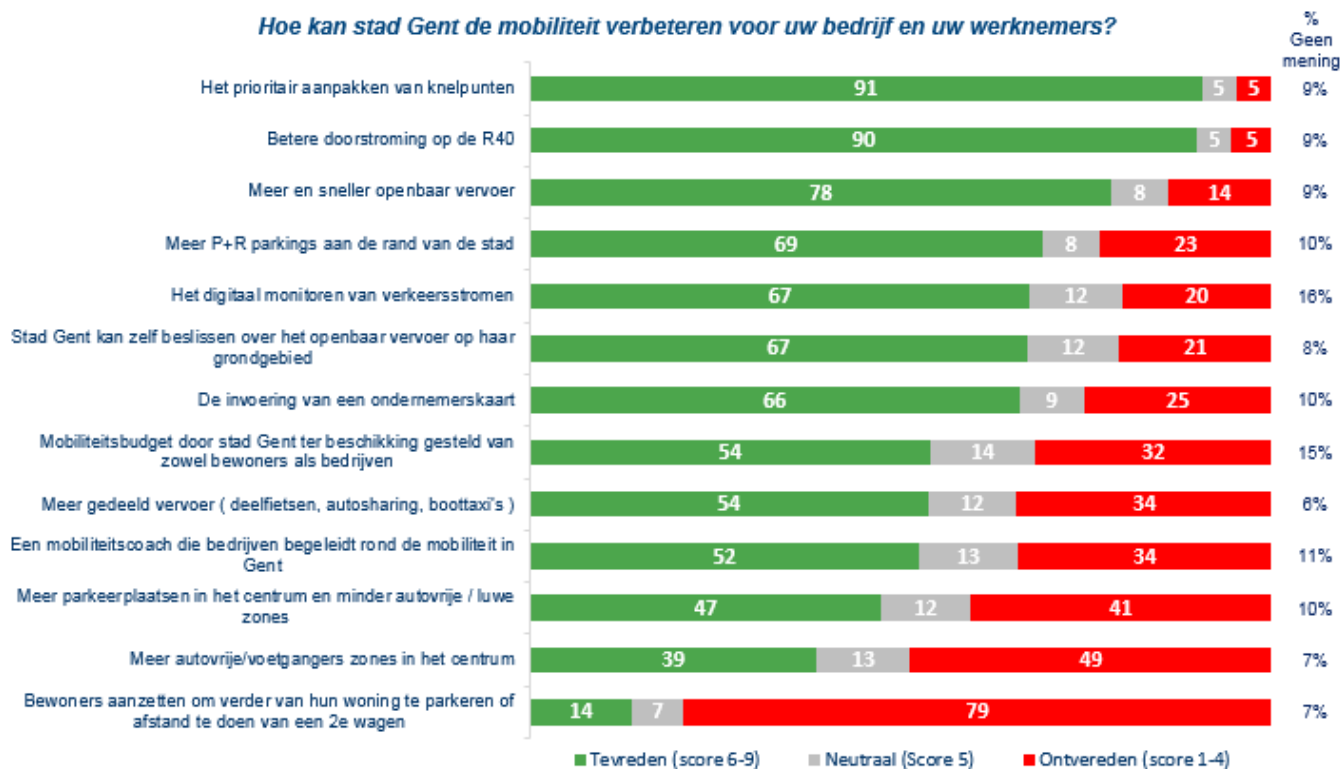
Opvallend is dat zowel inwoners van Gent als niet-inwoners verwachten dat de situatie drastisch zal verslechteren voor mensen die werken

Van de Gent-bewoners denkt immers 68% dat de situatie zal verslechteren voor mensen die in Gent werken, terwijl dit voor mensen die niet in Gent wonen 73% bedraagt. Een relatief beperkt verschil dus tussen deze twee groepen; beide zijn het erover eens dat de factor ‘werk’ tot nog toe onvoldoende aandacht heeft gekregen in het mobiliteitsplan.

Het mobiliteitsplan blijft uitgaan van wat in de oorspronkelijke studie stond opgetekend: “opvangen van parkeerbehoefte van werknemers in het stadscentrum wordt als ondergeschikt beschouwd aan bewoners en bezoekers. Deze groep langparkeerders ...”

Zolang het mobiliteitsplan werknemers blijft beschouwen als langparkeerders (lees *9 to 5 workers*) negeert men een essentieel onderdeel van het economisch weefsel en van het succes van de stad Gent van de voorbije decennia: het zijn de jonge, creatieve *start-up* en *scale-up* bedrijven die de stad mee haar *schwung* hebben gegeven, en deze groep wordt in dit plan genegeerd. Uit de focusgroepen blijkt dat deze ondernemingen zeker bereid zijn om **alternatieve vervoersmodi** te bekijken, op voorwaarde dat men ook nadenkt over de organisatie van een nuttige en efficiënte autobereikbaarheid.

5. Oplossingen voor een betere mobiliteit in Gent



Stadsring R40: straks oplossing of oorzaak van probleem?

Voor 90% van alle respondenten zal een **vlottere doorstroming op de R40** de noodzakelijke *déclis* zijn voor een globale verbetering van de mobiliteit in Gent. Door het nieuwe mobiliteitsplan wordt een gevoelige toename verwacht van het autoverkeer op de R40. Gezien de stadsring vandaag reeds ontoereikend functioneert, dreigt deze weg de achillespees te worden van het nieuwe circulatieplan, eerder dan de oplossing.

Bovendien zijn op deze R40 een deel van de belangrijke mobiliteitsknooppunten gelegen: Dampoort, Heuvelpoort, Tolpoort, St Lievenspoort, Rooigemlaan. De inschatting is dat een vlotte doorstroming op de R40 enkel mogelijk wordt wanneer ook infrastructuurueel belangrijke ingrepen gebeuren op de vermelde knelpunten. Daarnaast is ook het beter monitoren en digitaal sturen van de verkeersstromen noodzakelijk. Voor een stad die wereldspelers in *smart solutions* qua mobiliteit heeft voortgebracht, wordt er te weinig gebruik gemaakt van deze technologieën.

De (ir-)relevantie van het openbaar vervoer

Naast de R40 is de ontoereikende werking van het openbaar vervoer een tweede grote bedreiging voor het succes van het mobiliteitsplan.

Om de mobiliteit in en rond Gent te verbeteren zien de respondenten een **grotere rol weggelegd voor het openbaar vervoer**. Vandaag gebruikt amper 3% van de respondenten bus of tram om van en naar het werk te gaan.

Men kan dus stellen dat De Lijn er nauwelijks in slaagt om mensen naar zich te halen voor het woon-werkverkeer. Niet echt een verrassing. De Lijn evolueert niet mee met de nieuwe mobiliteitsgedachte en ziet haar functie te weinig geïntegreerd in een globaal mobiliteitsdenken. Haar tarifiering is complex en gebruiksonvriendelijk, de begeleiding van nieuwe gebruikers op tram of bus eerder controlerend en bestraffend dan klantgericht en aanmoedigend.

67% van de bevrageden geeft dan ook aan dat het toekennen van de bevoegdheid over tram en bus aan de stad een betere optie zou zijn, die de mobiliteit in zijn geheel zou verbeteren.

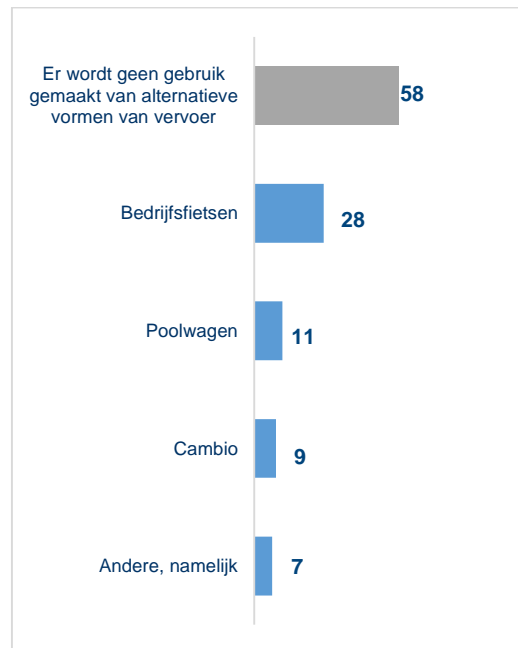
Werken is niet belangrijk

Uit de focusgroepen blijkt dat in het mobiliteitsplan diverse maatregelen werden genomen om aan de vragen van specifieke doelgroepen tegemoet te komen. De bewonerszones werden uitgebreid, bepaalde straten met éénrichtingsverkeer of doorknippen van straten werden herbekeken, in winkelstraten werden plaatsen voorzien waar een beperkte parkeertijd geldt en bewonerskaarten niet geldig zijn tijdens de winkeluren.

We stellen echter vast dat de vraag om specifieke maatregelen voor werknemers en ondernemers (ondernemerskaart, mobiliteitsbudget, ...) reeds jarenlang wordt genegeerd.

6. Gebruik van alternatieve mobiliteitsoplossingen

Maakt uw bedrijf gebruik van alternatieve vormen van vervoer?



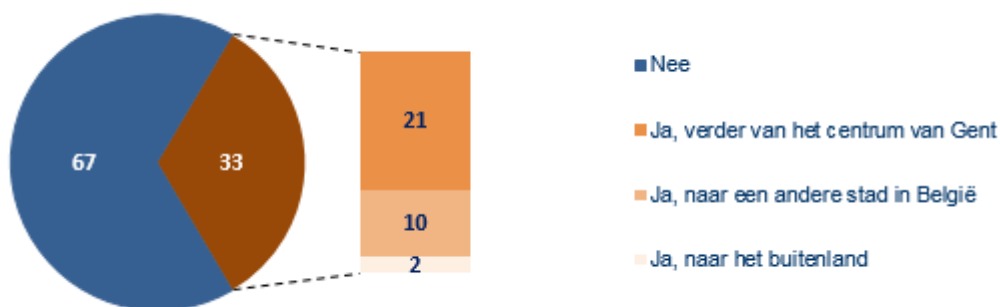
Het kan en moet anders

58% van de respondenten kan op geen enkele manier gebruik maken van **alternatieve vormen** van vervoer. Ook hier kunnen we dus besluiten dat er nog een grote marge bestaat om werkgerelateerde verplaatsingen verder te optimaliseren. Wij gaan er van uit dat - indien de werkgever alternatieve vervoersmodi voor verplaatsingen tijdens de werkdag ter beschikking stelt – de werknemer ook meer alternatieve oplossingen voor het woon-werkverkeer zal in overweging nemen.

Het meest beschikbare alternatieve vervoersmiddel is de bedrijfsfiets. Dit geldt vooral voor bedrijven met vestiging in Gent (postcode 9000). Een gemeenschappelijke wagen (poolwagen) en cambio worden elk door ongeveer 10% van de bedrijven aangeboden. Bedrijven die alternatieve vervoersmodi aanbieden, combineren soms meerdere van deze oplossingen.

7. Dreigt Gent door de mobiliteitsproblemen ook bedrijven te verliezen?

Overweegt u omwille van mobiliteitsredenen de locatie van uw bedrijf te verplaatsen?



1op de 3 bedrijven wil verhuizen

Omdat men ontevreden is over de huidige mobiliteitssituatie en weinig vertrouwen stelt in het nieuwe mobiliteitsplan wat het aspect 'werken en ondernemen' betreft, overweegt maar liefst 33% van de respondenten-ondernemers **een verhuis uit het centrum van Gent**. Een zorgwekkende vaststelling en een potentiële hypothec op de fraaie economische ontwikkeling die Gent tijdens de jongste 15 jaar heeft gekend.

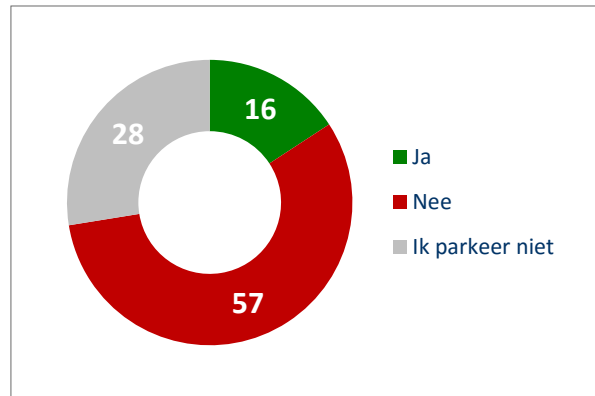
Positief is dan weer dat 2/3 van de ondernemers die overwegen uit het centrum weg te trekken zich wel blijvend in de buurt van Gent willen vestigen. Het is duidelijk dat Gent als stad een belangrijke troef blijft in de positionering van een bedrijf, zeker wat het aantrekken van medewerkers betreft.

Bedrijven voelen zich genoodzaakt om-eens ze in een groeifase zitten en meer mensen tewerk stellen-weg te trekken uit het stadscentrum en zich in de (ruime) omgeving rond Gent te gaan vestigen.

Rond deze nieuwe polen van tewerkstelling zullen zich gaandeweg andere functies vestigen (horeca, retail, diensten, ...) zodat er een soort *polycentrisme* ontstaat: een reeks kleine kernen als satellieten rond de stad.

8. De wagen als heilige graal

Bent u bereid om op termijn verder van uw werkplaats te parkeren?



Geen mobiliteitsverbetering zonder gedragswijziging

Nog een opmerkelijke, zei het eerder ontgoochelende vaststelling: 78% van de respondenten die zich voor het uitvoeren van de job met de wagen naar Gent verplaatsen, is niet bereid om verder van de werkplaats te parkeren. Deels kunnen we **werken aan een *mental shift*** om dit cijfer naar beneden te krijgen, deels gaat het hier om terechte verzuchtingen op basis van de persoonlijke- en werksituatie.

Geen mobiliteit zonder parkeermogelijkheid

De **park & ride zones** zijn nog niet allemaal gerealiseerd en de bestaande hebben niet steeds een vlotte verbinding met de binnenstad.

Parkeerplaatsen worden niet optimaal gebruikt. Parkings van bedrijven, scholen, ziekenhuizen en ook de bestaande ondergrondse parkings kunnen 's nachts dienen voor bewoners. Bewonersparkings kunnen overdag gebruikt worden door bedrijven, studenten... Simpele oplossingen zoals parkeerkaarten voor bedrijven worden niet in overweging genomen.

Een idee dat regelmatig terugkomt in de focusgroepen: het uitbreiden en vernieuwen van de parking Zuid tot aan de R40 als een unieke en vlot bereikbare parking voor het centrum van Gent. Via de B401 (fly-over) zou men deze parking vlot in en uit kunnen rijden zonder te wegen op het stadsweefsel. *Park en walk* is voor veel mensen aantrekkelijker dan (na de auto) overschakelen op andere vervoersmodi, wat tijdrovend is.

9. En nog meer vragen en ideeën

In de focusgroepen en de *verbatim*s bij de enquête, noteerden wij nog volgende interessante ideeën of terechte bekommernissen:

- Meer duidelijkheid scheppen over de **toegankelijkheid van de stad** voor leveringen en voor speciale doelgroepen (thuisverzorging, hulpdiensten, techniekers,...)
- Waarom moeten **straten doorgeknipt** worden? Kan men niet via nummerplaatherkenning werken zodat sommige mensen met de knip geen rekening dienen te houden? (hulpverleners, bewoners wiens garage dichtbij maar achter de 'knip' ligt ...)
- Alhoewel er begrip is om het louter doorgaand verkeer uit Gent te weren, vreest men dat de **bestemmingszones** juist aanleiding zullen geven tot meer gereden kilometers in het stadscentrum (op weg van en naar een andere bestemmingszone)
- Een **uitgebreider voetgangersgebied** wordt als attractief beschouwd in de zomermaanden en drukke periodes. Maar moet dit een statisch gegeven zijn? Kan dit niet flexibel afhankelijk zijn van de periode in het jaar of de week, of zelfs van het dagdeel?
- Geven overheden en grote instellingen voldoende **het goede voorbeeld** in een vernieuwende mobiliteit? Provincie, stad, universiteit en hogescholen hebben veel gebouwen en terreinen in het centrum in bezit. Kunnen ze om die reden het privilege op mobiliteit en parkeren in het stadscentrum opeisen?
- Vormen de **waterwegen** in Gent een attractief alternatief om een nieuwe vorm van openbaar vervoer te organiseren?

10. Executive summary

Uit onze enquête komen **3 duidelijke hoofdlijnen** naar voor:

1. De huidige mobiliteitssituatie is voor 57% van de respondenten niet aanvaardbaar. Verandering is absoluut noodzakelijk.
2. Het voorgestelde mobiliteitsplan houdt bijzonder weinig rekening met de noden van de werkende en ondernemende mens: 70% van de respondenten is van mening dat het nieuwe mobiliteitsplan de situatie van zij die in Gent werken en ondernemen, zal verslechteren.
3. Er is nog veel ruimte voor een echte gedragsverandering en voor alternatieve oplossingen op gebied van mobiliteit. 49% van de mensen die in Gent wonen, gaan toch met de wagen naar het werk.

We lanceren hierbij dan ook een **dubbele oproep**:

Aan het stadsbestuur zeggen we: een werkzame stad is essentieel voor de toekomst van iedereen die met Gent begaan is. Besteed nu eindelijk de nodige aandacht aan deze economische functie. Werk maatregelen uit voor al wie onderneemt en voor wie werkt in Gent. Of die nu mag stemmen in Gent of niet, we rekenen op een brede visie in het belang van Gent.

Aan de bedrijven, ondernemers en werknemers vragen wij: werk mee om de stad van de toekomst vorm te geven. Evalueer (opnieuw) uw eigen verplaatsingsgedrag, zowel uw woon-werkverkeer als uw professionele verplaatsingen. Overweeg alternatieven, probeer ze uit. Wat eerst problematisch leek, wordt misschien een boeiende oplossing. Moed, visie en durf begint bij elk van ons.