

Bedrijfsvervoerplan 2015-2020: evaluatie en bijsturing

1. Kader en uitgangspunten

Het Bestuurscollege keurde op 10/07/2015 het bedrijfsvervoersplan voor de Universiteit Gent goed. Daarin engageerde de UGent zich om een geïntegreerd mobiliteitsbeleid te voeren, waarbij de campussen vlot bereikbaar zijn, de verkeersveiligheid wordt verhoogd en de milieu-impact van de verplaatsingen door personeel en studenten wordt gereduceerd. Hiertoe werden volgende strategische keuzes en doelstellingen vooropgesteld:

- Het gebruik van duurzame vervoersmodi voor woon-werkverkeer is tegen 2020 gestegen van 48% tot 65%, voor de dagelijkse verplaatsingen door studenten van 83% tot 90%.
- Elke fietsende werknemer heeft tegen 2020 een kwaliteitsvolle fietsenstalling op max. 2 min en elke autogebruiker een parkeerplaats op max. 15 min wandelafstand van de hoofdingang.
- Elke fietsende student heeft tegen 2020 een fietsenstalling op max. 2 min wandelafstand van de hoofdingang.
- Elke pendelaar heeft tegen 2020 een halte van openbaar- of collectief vervoer op max. 10 min wandelafstand van de hoofdingang.
- Bij een tekort aan fietsenstalling wordt steeds voorrang gegeven aan uitbreiding van de stallingscapaciteit voor de fiets t.o.v. parkeerplaatsen voor auto's. Het voetpad wordt in elk geval gevrijwaard. Het groen dat verloren gaat, wordt op een andere plaats gecompenseerd.
- Bij het vorm geven van de beleidsdoelstellingen van de overheid wordt nauw en constructief samengewerkt met Stad Gent, De Lijn en andere betrokken partners voor projecten zoals het inrichten van fietsassen en fietsstraten, het scheiden van verkeersstromen, het delen van parking, campagnes rond hoffelijkheid en verkeersveiligheid, ...
- Tegen 2020 zal het aantal ongevallen van en naar het werk gehalveerd zijn.

In het bedrijfsvervoerplan (deel II) werd per site de bereikbaarheid met verschillende vervoersmodi geïnventariseerd en werd het verplaatsingsgedrag samen met de woon-werkafstand van personeel en studenten in kaart gebracht (d.d. 2015). Op basis daarvan werd per site het potentieel ingeschat voor een verschuiving naar een meer duurzame mobiliteit. Deze gecumuleerde mogelijke effecten per site toonden aan dat er een potentieel was om bovenstaande algemene doelstellingen te halen.

Het volledige plan, i.e. de historiek, de ambities, de mobiliteitsprofielen van de UGent en de afzonderlijke campussen en het maatregelenpakket, kan geraadpleegd worden via [deze link](#).

2. Evolutie duurzame mobiliteit

De vervoerswijze voor woon-werkverkeer ([modal splits](#)) wordt jaarlijks in kaart gebracht. In 2019 kwam ca. 60% van de personeelsleden op een duurzame manier naar het werk (fig. 1). Dit is een stijging van 23% t.o.v. 2008 en 11% t.o.v. 2015, de start van het bedrijfsvervoerplan. In absolute cijfers gaat dit over een daling van ca. 5.500 naar 3.300 auto's van personeelsleden.

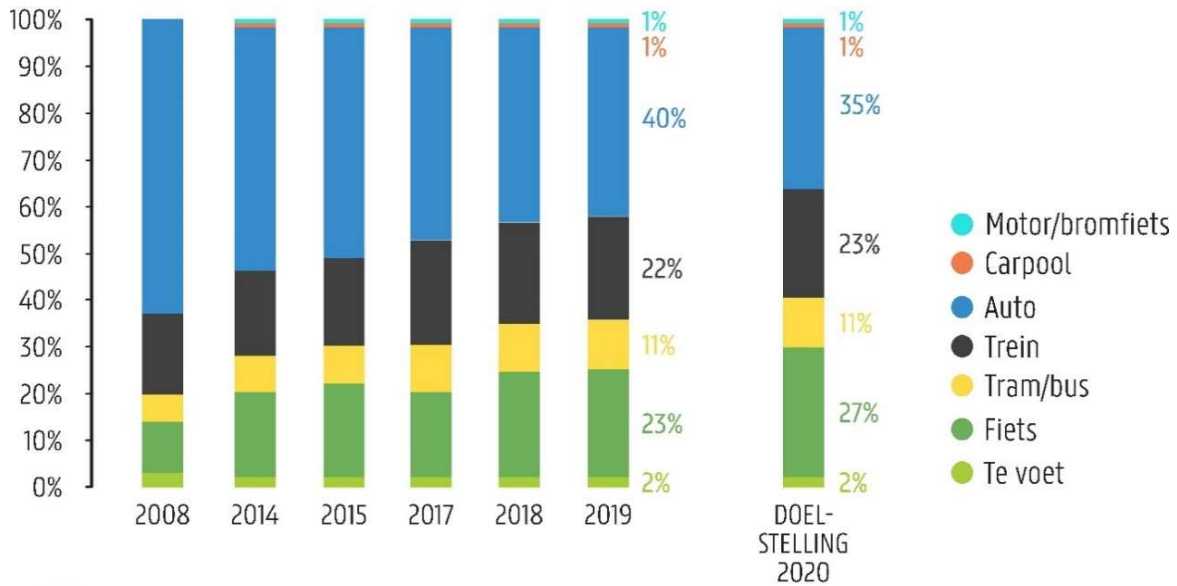


Fig. 1: Vervoerskeuze van personeel voor hoofdtraject van hun woon-werkverplaatsing van 2008 (begin van de telling) tot 2019. Ook de doelstelling voor 2020 wordt weergegeven.

De vervoerswijze voor studentenverplaatsingen wordt gemonitord aan de hand van enquêtes, afgenomen in 2014 en 2019. De enquête maakt een onderscheid tussen drie verschillende bewegingen van studenten: (1) de verplaatsing van pendelstudenten van thuis naar hun campus, en de verplaatsingen van kotstudenten (2) naar hun kot en (3) van daar naar hun campus.

In figuur 2 wordt de modal split weergegeven van de pendelstudenten voor hun verplaatsing van thuis naar de campus. Het gebruik van de fiets is met 10% gestegen, terwijl het gebruik van de auto gedaald is van 17% naar 13%. Ook het gebruik van het openbaar vervoer is afgenomen van 54% naar 47%. Gezien 44% van de studentenpopulatie zich bijna dagelijks verplaatst naar Gent (idem als in 2014), heeft dit als gevolg dat in 2014 zich 7,5% van de studenten dagelijks met de wagen naar Gent verplaatst, terwijl dit in 2019 5,5% is. In absolute cijfers gaat dit over 3.100 resp. 2.500 auto's van studenten.

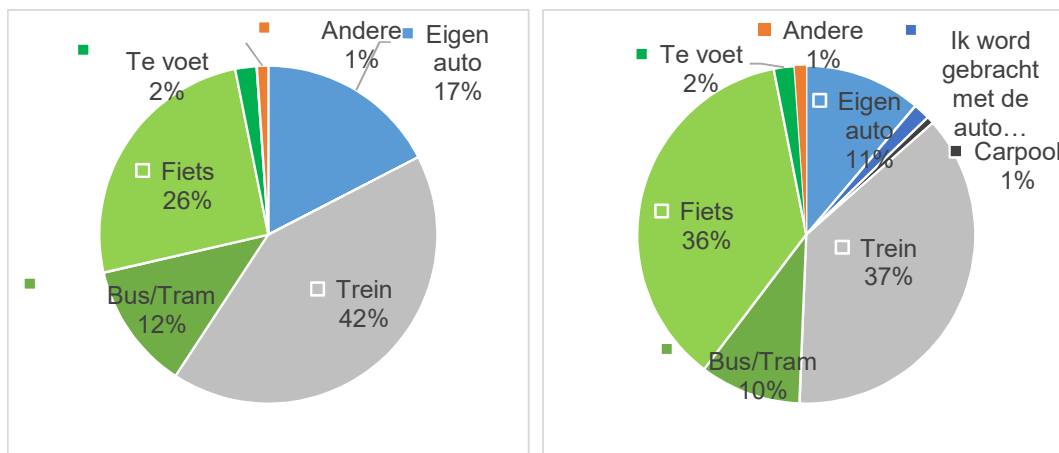


Fig. 2: Vervoerskeuze van pendelstudenten voor traject van hun woonplaats naar de campus in 2014 en 2019

De modal split van kotstudenten voor de verplaatsing van thuis naar hun kot wordt weergegeven in figuur 3. Het aantal fietsers is ook bij deze verplaatsingen sterk toegenomen, ten koste van het gebruik van het openbaar vervoer.

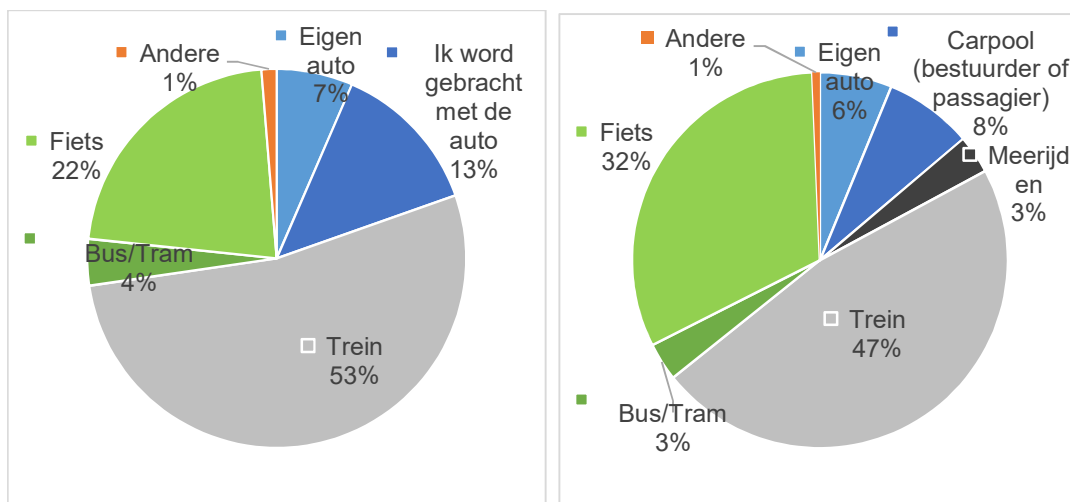


Fig. 3: Vervoerskeuze van pendelstudenten voor traject van hun woonplaats naar de campus in 2014 en 2019

Er is geen verandering in de manier waarop kotstudenten zich verplaatsen van hun kot naar de campus. Deze verplaatsingen gebeuren nagenoeg allemaal op een duurzame wijze; het aandeel auto in deze verplaatsingen is minder dan 1%. 77% van deze verplaatsingen gebeurt met de fiets.

Het aantal ongevallen van en naar het werk wordt jaarlijks gerapporteerd in het integraal welzijnsverslag (zie tabel 1).

	Te voet	Fiets	Openbaar vervoer	Auto	Andere
2015	7 (1)	39 (275)	3 (61)	6 (18,5)	2 (10)
2016	7 (134)	46 (475)	1 (6)	7 (13)	-
2017	9 (55)	51 (400)	1 (0)	16 (108)	1 (0)
2018	14 (309)	42 (323)	-	7 (79)	2 (129)
2019					

Tabel 1: Overzicht van de jaarlijkse ongevallen van en naar het werk, met het aantal dagen arbeidsongeschiktheid tussen haakjes

3. Actieplan: evaluatie en bijsturing

Op basis van het bedrijfsprofiel, de informatie uit de mobiliteitsfiches per campus (het mobiliteitsprofiel, het bereikbaarheidsprofiel, de woon-werkafstand, de potentieel inschatting, ...) en de expertise van de mobiliteitsdeskundigen, werd een actieplan opgesteld om de beoogde doelstellingen te behalen. Daarnaast werden suggesties en opmerkingen verzameld uit mobiliteitsenquêtes¹ en werden in de

¹ Er zijn algemene bevestigingen van het personeel en studenten afgenomen in 2004, 2008, 2011 en 2014, waarvan de conclusies werden voorgesteld op het BOC / subcomité PBW.

centrale administratie en in verschillende faculteiten workshops georganiseerd², om dit actieplan te verfijnen en aan te passen aan de specificiteit van de UGent.

Het actieplan bevat zowel maatregelen naar personeel als naar studenten toe en is opgebouwd rond 6 pijlers:

- Mobiliteitscoördinatie
- Mobiliteitscommunicatie
- Optimalisatie van de fietsinfrastructuur
- Optimalisatie van de parkeerinfrastructuur
- Optimalisatie van de dienstverplaatsingen
- UGent experimenteert

De uitvoering van het actieplan werd opgesplitst in twee fasen. In een eerste fase komen die maatregelen aan bod waarvoor reeds budget werd voorzien in het investeringsplan of in de werkingsmiddelen, of die relatief eenvoudig te implementeren zijn.

In een tweede fase werden die maatregelen voorgesteld die meer verreгаande inspanningen vergen en die in bepaalde gevallen nog een groter draagvlak moesten krijgen.

Het volledige actieplan wordt hieronder geëvalueerd en waar nodig worden bijsturing voorgesteld die verder kunnen uitgewerkt worden.

3.1 Pijler I: mobiliteitscoördinatie

Het duurzaam mobiliteitsbeleid wordt gecoördineerd vanuit de afdeling Milieu door de mobiliteitscoördinator (ca. 0,8 FTE). Vanuit de afdeling worden linken gelegd naar de directie Personeel en Organisatie (o.m. onthaalinfo, terugbetaling woon-werkvergoedingen), de directie Gebouwen en Facilitair Beheer (o.m. opmaak MOBER-studies en masterplannen, organisatie van parkeervoorzieningen, uitbouw van fietsinfrastructuur, toegang parking, ...), de directie Studentenvoorzieningen en studenten (o.m. studentenmobiliteit) en interne en externe deskundigen. Daarnaast is duurzame mobiliteit een vaak terugkerend agendapunt in Transitie UGent en in de milieu- en duurzaamheidscommissies- en werkgroepen van faculteiten en studentenverenigingen.

Ook werkt de UGent op verschillende domeinen samen met de Stad Gent, Max Mobiel, Cambio, De Lijn, Cargo Velo, de Fietsambassade, mobiliteitscoördinatiecentrum Gent-Zuid SPITS, ... Al deze organisaties hebben ambities op vlak van duurzame mobiliteit en hebben er baat bij om hun plannen op elkaar af te stemmen en eenzelfde ambitieniveau na te streven.

Het aanspreekpunt is mobiliteit@UGent.be.

In het bedrijfsvervoerplan werden volgende specifieke actiepunten opgelijst:

1^{ste} fase	Versterking van werkgroep Mobiel UGent.
	Ondersteuning van mobiliteitscoördinator door duurzaamheidskantoor.
	Samenwerking versterken tussen mobiliteitscoördinator en Instituut voor Duurzame Mobiliteit (IDM), Centrum voor Duurzame Ontwikkeling (CDO), onderzoeksgroep Stedenbouw, e.a.

² Workshops op 28 april 2015 (fac. EB), 18 mei 2015 (ATP-café), 26 mei 2015 (fac. RE en PS), 28 mei 2015 (CA), 1 juni 2015 (fac. LW en BW), 2 juni 2015 (fac. DI), 4 juni 2015 (fac. PPW), 11 juni 2015 (fac. WE-INW), 15 juni 2015 (fac. WE-Sterre) en 23 juni 2015 (fac. WE-Ledeganck); algemene uitnodiging via 'bericht in de kijker' en specifieke uitnodiging aan vakorganisaties om aan te sluiten bij bovenstaande workshops; individuele gesprekken met mobiliteitsverantwoordelijke UZGent en campus Kortrijk.

	Nauw en constructief overleg tussen UGent en stakeholders over fietsinfrastructuur, bediening openbaar vervoer, verkeer gegenereerd door studenten, mobiliteits- en circulatieplan van de Stad Gent, ...
	Jaarlijks opvolgingsrapport van het bedrijfsvervoerplan voorstellen aan het UGent-bestuur.
Evaluatie	<p>In de loop der jaren werd de overkoepelende werkgroep Mobiel UGent vervangen door een vast agendapunt op de facultaire milieucommissies.</p> <p>Daarnaast was duurzame mobiliteit een vaak terugkerend thema op de bijeenkomsten van Transitie UGent en kwamen concrete vraagstukken (mobiliteitsvisie campus Sterre, campus Ardoyen, campus Proeftuin, ...) aan bod in ad hoc werkgroepen. Hierbij werd steeds samenwerking gezocht (en gefaciliteerd) tussen beleid, expertise en engagement en - indien relevant- externe stakeholders.</p> <p>Het duurzaamheidskantoor ondersteunde de mobiliteitscoördinator voor communicatie, sensibilisering, experimenten, ...</p> <p>De opvolging van het bedrijfsvervoerplan werd geïntegreerd in de jaarverslagen van de milieucoördinator en de duurzaamheidsverslaggeving.</p>
Bijsturing en planning (voorstel)	<p>Het bedrijfsvervoerplan loopt op zijn einde (2015-2020). In het kader van het klimaatplan zal ook dit plan afgestemd moeten worden op de klimaatdoelstelling en zullen korte-, middellange- en langetermijnbeleidsdoelstellingen geformuleerd worden, waarvan de realisatie tussentijds wordt gemonitord.</p> <p>Deze aanpak moet zorgen voor een versnelling van het huidige beleid, dankzij de sturende rol van de RVB.</p>

3.2 Pijler II: goede ‘mobiliteits’communicatie

Alle mobiliteitsinfo voor personeelsleden wordt verzameld op de portaalpagina www.UGent.be/mobiliteit. Het betreft interne informatie over woon-werkverkeer, dienstverplaatsingen, toegang tot parkings, ..., naast linken naar routeplanners, de NMBS, de Lijn, ...

Geregeld wordt een sensibiliseringscampagne rond duurzame mobiliteit georganiseerd en nieuwe initiatieven worden gecommuniceerd via de facultaire duurzaamheids- en milieucommissies, sociale media, ...

Nieuwe personeelsleden ontvangen de info via het informatieformulier van DPO en de welzijns- en milieugids en tijdens de onthaal voor nieuwe personeelsleden. Nieuwe studenten worden bereikt via de informatiebrochures, de Green Guide, ...

In het bedrijfsvervoerplan werden volgende specifieke actiepunten opgelijst:

1^{ste} fase	Mobiliteitsinfo tijdens onthaal voor nieuwe personeelsleden, persoonlijk advies aan infostand op onthaalontbijt, bij sollicitatieberichten of in de wervingsprocedure communiceren over de bereikbaarheid van de werkplek.
	Mobiliteitsinfo in onthaalbrochures voor (internationale) studenten.
	(Social media) platform rond duurzame mobiliteit.
	Grotere focus op openbaar vervoer, multimodaliteit, en andere alternatieven dan fiets in communicatie.

	Campagne rond hoffelijkheid en verkeersveiligheid.
	Bedrijfsvervoerplan en pijlers communiceren op aantrekkelijke manier (brochure) en wijd verspreiden.
Evaluatie	<p>Mobiliteitsinfo voor personeelsleden en studenten komt aan bod op de website, onthaalbrochures, sociale media, ... In vacatureberichten wordt verwezen naar de stimulansen om duurzaam woon-werkverkeer te promoten (o.a. fietsvergoeding, ...). Tijdens het intakegesprek ontvangen nieuwe personeelsleden een fluohesje van de UGent als ze zich engageren om op een duurzame wijze naar het werk te komen. Er wordt aan de hand van een informatiefiche verwezen naar de mobiliteitspagina van de UGent en elk nieuw personeelslid krijgt een fiche met gedetailleerde info over woon-werkverkeer.</p> <p>Ook multi-mobiliteit komt in de communicatie aan bod, met info over park&ride, park&bikes en pendelfietsen, deelauto's, ...</p> <p>Er waren verschillende sensibiliseringscampagnes rond 'hoffelijkheid en verkeersveiligheid bij studenten', 'wat beweegt u?' bij de invoering van het circulatieplan, het aanbod van de fietsambassade, de jaarlijkse mobiweken op het Technologiepark, de testkaravaan, ...</p> <p>Communicatie over het mobiliteitsbeleid van de UGent gebeurt via het duurzaamheidsverslag, de vele presentaties, ...</p>
Bijsturing en planning (voorstel)	<p>Met de invoering van een sturend parkeerbeleid zal een campagne georganiseerd worden die het volledige duurzame mobiliteitsbeleid en het -aanbod in de kijker zet en 'het waarom' duidelijk uitlegt.</p> <p>De integratie van de mobiliteitsmogelijkheden voor personeel tijdens de intake-gesprekken van nieuwe personeelsleden is een belangrijk instrument. Het is belangrijk om deze maatregel goed te onderhouden en DPO hier verder in te begeleiden.</p>

3.3 Pijler III: optimalisatie van de fietsinfrastructuur

Op de campussen zijn overdekte en afgesloten fietsenstallingen voorzien voor personeelsleden. Daarnaast kunnen personeelsleden beroep doen op een mobiele fietshersteldienst, kunnen pendelaars hun fiets stallen in een voorbehouden fietsenstalling aan het station, is er een fietsvergoeding en kunnen dienstverplaatsingen met dienstfietsen gebeuren. Personeelsleden kunnen aan een zeer voordelig tarief een (elektrische) fiets huren of leasen bij de Fietsambassade en een maand lang gratis een elektrische fiets ontlenen.

Ook voor studenten zijn vele fietsenstallingen voorhanden. Studenten kunnen goedkoop een fiets huren bij de Fietsambassade en gebruik maken van de fietsherstelplaatsen en herstellpalen. Het nieuwe auditoriumbeheersysteem van de UGent probeert de verplaatsingen die studenten moeten afleggen voor het volgen van lessen te minimaliseren.

In het bedrijfsvervoerplan werden volgende specifieke actiepunten opgesteld:

1^{ste} fase	Fietsenstallingen moeten aangepast worden aan de huidige eisen: ook ruimte voor bakfietsen, fietskarren, ..., oplaadpunten voor elektrische fietsen, ...
	Aantal douches uitbreiden, dicht bij fietsenstalling, met mogelijkheid om kleren achter te laten.
	Noodzakelijke uitbreiding van fietsenstalling doorvoeren, gecentraliseerd, goed bereikbaar, zonder hiervoor groenzone aan te snijden.
	Onderhandelen over slimme fietsverbindingen.
	Onderhandelen over korting voor pechbijstand en verzekering voor UGent-fietsers.
	Nauwe en constructieve samenwerking met Stad Gent voor inrichting fietsstraten, inrichting fietsenstalling op openbare weg, scheiden van verkeersstromen, delen van parking (waardoor langsparkeren kan minderen en meer ruimte komt voor zwakke weggebruiker), verbreden en toegankelijk houden van voetpaden, ...
Evaluatie	(Nieuwe) Fietsenstallingen worden steeds ruimer en hebben standaard oplaadpunten voor elektrische fietsen, plaats voor speciale fietsmodellen en (in de nieuwste) toegangscontrole. Er is/was samenwerking met de Stad Gent e.a. overheden voor het voorzien van een fietsverbinding Schelde-campus Proeftuinstraat, de fietsersbrug naar campus Ardoyen, de vervollediging van klimaat 4 (Muinkkaai) en 5 (De Pintelaan), het delen van parking, het voorzien van fietsenstalling op openbaar domein, ...
Bijsturing en planning (voorstel)	In verschillende zones is de capaciteit van fietsenstalling voor studenten ontoereikend (rond S9, campus UFO, ...). Stad Gent wil dat hiervoor inpassingen worden gezocht. Dit betekent bv. op campus UFO dat hiervoor autoparkeerplaatsen zullen moeten wijken.

3.4 Pijler IV: optimalisatie van dienstverplaatsingen

Over de verschillende campussen zijn bijna 350 dienstfietsen in gebruik. Dit zijn niet enkel stadsfietsen maar ook elektrische en bakfietsen. Daarnaast wordt het gebruik van Blue bike gepromoot (trein + fiets) en kunnen poolkaarten voor het gebruik van cambiowagens aangevraagd worden.

Voor het eigen wagenpark keurde het Bestuurscollege d.d. 13/12/2012 een centraal wagenparkbeleid goed, waardoor wagens gedeeld moeten gebruikt worden en moeten voldoen aan een aantal duurzaamheidscriteria (bv. elektrische dienstwagens voor hoofdzakelijk gebruik in de stad).

In het bedrijfsvervoerplan werden volgende specifieke actiepunten opgesteld:

1^{ste} fase	Het aanbod aan dienstfietsen verruimen op vraag (elektrische fietsen, ploof fietsen, bakfietsen, ...).
	Centrale aankoop en beheer van dienstwagens voor de centrale administratie. Zo kunnen de duurzaamheidscriteria steeds gerespecteerd worden en kan er op toegezien worden dat de wagens worden opgenomen in een pool (cfr. beslissing BC d.d. 13/12/2012).
	De pool van dienstwagens ook openstellen voor occasioneel gebruik door faculteiten.
	Efficiënt inzetten van huidig wagenpark (gedeeld gebruik, milieuvriendelijkste wagens rijden meest, meest vervuilende wagens het minst en worden gaandeweg vervangen)
	Opmaak van een raamcontract voor een koerierdienst, waarin opgenomen wordt dat verplaatsingen in het Gentse (bv. 9000, 9040 en 9050) per fiets of CO ₂ -neutraal moeten gebeuren (only, first en last mile).
2^{de} fase	Centrale aankoop van elke dienstwagen (met evt. ventilatie van kosten op basis van gebruik). Zo kunnen de duurzaamheidscriteria steeds gerespecteerd worden en kan er op toegezien worden dat de wagens worden opgenomen in een pool.
	Geen kilometervergoeding voor dienstverplaatsing < 3 km.
	Aanleg van een eigen CNG tankstation voor dienstwagens.
Evaluatie	<p>Dienstfietsen worden op vraag geleverd. Naast stadsfietsen, behoren nu ook 18 elektrische fietsen en 5 bakfietsen (waarvan 3 elektrische) tot de pool. Op campus Coupure wordt een online beheersysteem met een elektrisch fietsslot uitgetest.</p> <p>Dienstwagens voor de centrale administratie worden centraal aangekocht (met duurzaamheidscriteria) en kunnen occasioneel gebruikt worden door de faculteiten. Ook stijgt het gebruik van cambiodeelwagens (ca. 185 ritten per maand) en zijn onderhandelingen lopende over een samenwerking met Battmobiel (deelwagens voor dienstverplaatsingen én privégebruik).</p> <p>Het wagenpark van de centrale administratie werd vergroend. De euro-4-norm wagens zijn uit het wagenpark verdwenen. Het aantal dienstwagens is wel toegenomen.</p> <p>Er werd een raamcontract met Cargo Velo afgesloten voor de koerierdiensten binnen de Stad Gent. Daarnaast loopt een pilotproject i.k.v. het project LOOP voor een centrale levering van bureaumateriaal in een CityDepot, om van daaruit verder bedeed te worden naar de diensten op een CO₂-neutrale manier (last mile CO₂-neutral).</p> <p>Er wordt een herziening van het centraal wagenparkbeleid voorgesteld (zie 'Nieuwe stappen naar een duurzame mobiliteit'), waarbij de duurzaamheidscriteria werden aangepast en richtlijnen werden uitgewerkt over wie wel en wie niet een wagen voor privégebruik kan aankopen.</p>

	<p>Er wordt een gelijktrekking van dienstverplaatsingen met de fiets en de auto voorgesteld (zie 'Nieuwe stappen naar een duurzame mobiliteit'), waarbij dienstverplaatsingen tot 5 km (tussen vertrekpunt en bestemming) met de eigen wagen standaard niet worden terugbetaald, maar wel verzekerd zijn. Voor dienstverplaatsingen tot 5 km met de eigen fiets wordt op eenzelfde manier gewerkt. Er wordt geen vergoeding voorzien, maar ze worden wel verzekerd. Dit betekent ook een administratieve vereenvoudiging. Voor dienstverplaatsingen naar bestemmingen verder dan 5 km wordt zowel met de eigen wagen als met de eigen fiets een vergoeding voorzien.</p> <p>Het lijkt niet langer opportuun om een eigen CNG-station aan te leggen, gezien de markt verschuift naar elektrisch rijden en de tussenstap van CNG niet meer nodig is. Er zijn vandaag nog een aantal modellen van wagens die niet elektrisch te verkrijgen zijn, maar daar komt snel verandering in. Ook voor grote bestelwagens valt te verwachten dat er op vrij korte termijn redelijke alternatieven zullen zijn die elektrisch worden aangedreven.</p>
Bijsturing en planning (voorstel)	<p>Er wordt verder ingezet op de vergroening van het UGent-wagenpark en er worden stappen ondernomen om dit wagenpark te delen met de buurt tijdens de daluren (samenwerking met Battmobiel).</p> <p>De nieuwe maatregelen m.b.t. wagenparkbeleid en gelijkschakeling van dienstverplaatsingen met de eigen wagen en de eigen fiets worden geïmplementeerd en opgevolgd.</p>

3.5 Pijler V: optimalisatie van parkeerinfrastructuur

De UGent beschikt over eigen parkeergelegenheid en huurt verschillende externe parkeerplaatsen daar waar eigen parkeergelegenheid ontbreekt. Het toekennen van parkeerrechten gebeurt decentraal, op het niveau van de faculteit of de directie waar de parking gelegen is.

In het bedrijfsvervoerplan werden volgende specifieke actiepunten opgesteld:

1^{ste} fase	<p>Opstellen van een centraal gestuurd parkeerbeleid, waarbij de parking faculteitoverschrijdend moet kunnen gebruikt worden en een centrale parkeerbeheerder de toegangsrechten toekent.</p>
	<p>Efficiënter gebruik van beschikbare (ondergrondse) parking en omvormen van vrijgekomen maaiveldparking naar groen, plein/uitloop, fietsenstalling, stockageruimte, ... waar nuttig en opportuun, bv.</p> <ul style="list-style-type: none"> - binnenkoer Technicum autovrij maken (einde blokkering van ingangen en evaluatiewegen) en auto's toegang geven tot parking Rectoraat (+ inrichten i.s.m. studenten en DGFB); - berm van Muinkschelde autovrij maken en auto's toegang geven tot parking Economie of parking Kantienberg (+ beplanting berm i.s.m. studenten en Stad Gent); - parking Sint-Michiels niet langer ter beschikking stellen, maar auto's toegang geven tot parking Ramen; - voorbehouden parkeerplaatsen nabij hoofdingang van campus Farmacie elimineren; auto's verschuiven naar parking langs toegangsweg; vrijgekomen ruimte deels voorbehouden voor dienstwagens en technici en deels inrichten als fietsenstalling.

	<p>Communiceren dat campus Sterre kan gebruikt worden als randparking met fietsvergoeding / pendelfiets of lijnabonnement voor natraject.</p> <p>Parking voorbehouden voor noodzakelijk autoverkeer, waardoor benodigde parking vermindert. Hiervoor bestaan 2 pistes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Systemen waarbij bv. geen standaard toegang wordt gegeven aan mensen die dichtbij wonen, of waarbij mensen maandelijks kunnen kiezen om hun parkeerkaart actief (en betalend) en non-actief te zetten zijn financieel haalbaar. 2. Systemen met een maximale flexibiliteit, bv. betalend dagparkeren of invoeren van een bepaald aantal mobiliteitscredits per maand, vereisen een nieuw systeem van toegangscontrole en zijn bijgevolg duur. <p>Het niet standaard toegang verlenen aan mensen die dichtbij wonen, gecombineerd met een aantal mobiliteitscredits per maand voor deze mensen (bv. voor regendagen, dienstverplaatsingen, ...), is de formule met het meest kans op slagen heeft.</p> <p>Eerste maatregelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Niet <u>standaard</u> toekennen van parkeerrechten aan personeelsleden die een woonwerkafstand hebben < 3 km (uitzonderingen moeten aangevraagd worden aan centrale parkeerbeheerder en kunnen bekomen worden door ouders van jonge kinderen, minder mobiele personeelsleden, ...) (onmiddellijke ingang voor nieuwe personeelsleden, overgangperiode voor anderen). - Experiment op campus Coupure en campus Ardoyen, waarbij alle personeelsleden met een woonwerkafstand < 5 km niet <u>standaard</u> parkeerrechten hebben (uitzonderingen moeten aangevraagd worden aan centrale parkeerbeheerder en kunnen bekomen worden door ouders van jonge kinderen, minder mobiele personeelsleden, ...), gecombineerd met een aantal mobiliteitscredits (parkeerbeurten) per maand (bv. voor regendagen, dienstverplaatsingen, ...).
Evaluatie	<p>Er is heel wat restcapaciteit in een aantal (ondergrondse) parkings. Door een sturend beleid kan deze beter benut worden en kan vrijgekomen maaiveldparking omgevormd worden naar groen, plein/uitloop, fietsenstalling, stockageruimte, ... Dit bleef zeer beperkt, zonder sturing maar door het opzetten van ad hoc experimenten: 20-tal parkeerplaatsen aan campus Dunant werden tuin, 40-tal parkeerplaatsen aan campus Sterre werden pop-up tuin, de binnenkoer van Technicum werd autovrij, ... Er zijn wel concrete plannen (met budget) om de maaiveldparking van home Bertha, Rectoraat en Muinckelde te vergroenen en er worden geen parkeerplaatsen meer gehuurd in parking Sint-Michielsberg.</p> <p>De voorbehouden parkeerplaatsen voor ZAP op campus Farmacie werden nog steeds niet geëlimineerd. De verschuiving van de parkeerplaatsen naar de hoofdtoegang van de campus werd ingetekend op plan, maar de uitvoering en het budget zijn nog niet voorzien.</p> <p>Bij nieuwbouw- en renovatieprojecten geldt al sinds de goedkeuring van het bedrijfsvervoerplan in 2015 de 2020-doelstelling voor het aantal auto's, die specifiek bepaald werd voor elke campus en varieert in functie van de ligging. Dit betekent dat geen parking extra voorzien wordt als er volgens deze 2020-doelstelling nog voldoende capaciteit beschikbaar is binnen 15 minuten wandelafstand. Dit werd zo opgenomen in de ontwerprichtlijn.</p> <p>De campus Sterre werd aangeduid als park&ride.</p> <p>Er werd een parkeerbeleid uitgewerkt.</p>

2^{de} fase	<p>Efficiënter gebruik van beschikbare ondergrondse parking en omvormen van vrijgekomen maaiveldparking naar groen, plein/uitloop, fietsenstalling, stockageruimte, bv.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - toegang tot parking PPW geven aan personeelsleden fac. BW; - algemeen gebruik van ondergrondse parking sportonderzoekscentrum en voorzien van degelijke fietsenstalling voor studenten op vrijgekomen parkeerplaatsen aan GUSB (te bekijken samen met Arteveldehogeschool bij nieuwbouwproject); - toegang tot parking Kantienberg voor personeel Plateau – Rozier (< 15 min stappen); - parking Padua optimaal gebruiken en complex Rommelaere grotendeels autovrij inrichten (te bekijken bij verhuis van VIB-vakgroepen); - ... <p>Toegangscontrole voorzien op campus Sterre waardoor studenten en externen geweerd worden; campus Sterre algemeen beschouwen als randparking.</p> <p>Het invoeren van een algemeen parkeerbeleid op de sites in de binnenstad: het niet <u>standaard</u> toegang verlenen aan mensen die binnen een straal van 5 km wonen, gecombineerd met een aantal mobiliteitscredits (parkeerbeurten) per maand voor deze mensen (bv. voor regendagen, dienstverplaatsingen, ...).</p>
Evaluatie	<p>Er is heel wat restcapaciteit in een aantal (ondergrondse) parkings. Door een sturend beleid kan deze beter benut worden en kan vrijgekomen maaiveldparking omgevormd worden naar groen, plein/uitloop, fietsenstalling, stockageruimte, ... Dit bleef zeer beperkt, zonder echte sturing. De parking Dunant werd ter beschikking gesteld voor de personeelsleden van de campus Coupure, maar er wordt op campus Coupure nog steeds heel wat plaats voorzien voor maaiveldparking, terwijl er nog heel wat restcapaciteit is in parking Dunant en het sportonderzoekgebouw. De parking Kantienberg staat nog grotendeels leeg, maar kan op termijn plaats bieden aan auto's van personeelsleden die in campus Plateau of in het Rectoraat werken. De maaiveldparking op campus Rommelaere zou voor een groot stuk kunnen verdwijnen, als geparkeerd zou worden in parking Padua. Deze beweging kan meegenomen worden met de herbestemming van campus Rommelaere.</p> <p>Er werd toegangscontrole ingevoerd op de campus Sterre en de plannen voor campus Ardoyen krijgen concreet vorm.</p> <p>Er wordt een centraal gestuurd duurzaam parkeerbeleid voorgesteld (zie 'Nieuwe stappen naar een duurzame mobiliteit'), waarbij personeelsleden die op minder dan 5 km afstand van hun werkplaats wonen, niet langer <u>standaard</u> toegang krijgen tot een parking van de UGent.</p>
Bijsturing en planning (voorstel)	<p>Er is meer sturende beleid nodig om de bestaande (ondergrondse) parkings efficiënter te gebruiken en maaiveldparking af te bouwen (cfr. biodiversiteitsbeleid, waterbeleid).</p> <p>Het centraal gestuurd duurzaam parkeerbeleid wordt geïmplementeerd en opgevolgd.</p>

3.6 Pijler VI: UGent experimenteert (mee)

Hoewel velen gewonnen zijn voor het idee van een efficiënt en duurzaam mobiliteitssysteem én weten dat dit een drastische systeemverandering betekent, is er voor de concrete uitwerking vaak onvoldoende draagvlak. Hierbij kunnen kleinschalige experimenten helpen, die de verandering eens op kleine schaal zichtbaar maken, die de verandering positief belichten, ...

Verschillende van deze experimenten kwamen zo al tot hier: knippen van straten, inrichten van leefstraten, delen van parking, beroep doen op de fietskoerier, ... En hoewel de eerste reactie, zelfs op experimentele schaal, vaak terughoudendheid is (want praktische bezwaren, anders dan we gewoon zijn, ...), kan er uit geleerd worden en brengt het duurzame mobiliteit op een positieve manier in de kijker.

In het bedrijfsvervoerplan werden volgende specifieke actiepunten opgesteld:

1^{ste} fase	Knippen van straten en inrichten als studentenplein: - H. Dunantlaan (ter hoogte van gebouw PPW); - Ledeganckstraat (na de renovatie van het complex Ledeganck).
	Onderste gedeelte van bovengrondse parking tijdelijk inrichten als 'rustplek / groenzone' (experiment tijdens jokerweek Stedenbouw en Architectuur), auto's in ondergronds parking Rectoraat.
	Binnenpost in de binnenstad per fiets.
	Bij raamcontracten de levering van kleiner materiaal in het Gentse zoveel mogelijk CO ₂ -neutraal laten gebeuren (only en last mile), opmaak van leveringsplan.
	Delen van parking tijdens leefstratenproject.
	Inrichten van een autoluw jaagpad Muinkschelde (wanneer fietsersdoorgangen gerealiseerd zijn).
	Permanent delen van parking (bv. voor bewoners Ekkergermstraat waardoor langsparkeren verdwijnt en Ekkergermstraat veiliger kan worden ingericht, voor home Boudewijn).
Evaluatie	Samen met Transitie UGent, Green Office Gent, faculteiten en studenten werden verschillende experimenten opgezet. Sommige daarvan kregen al een concreet gevolg, zoals de binnenpost rondbrengen per fiets, het knippen van de Ledeganck ter hoogte van campus Ledeganck, het leveringen in de stad met duurzame vervoersmiddelen, de plannen om de parking Rectoraat en Muinkschelde te vergroenen, ... Bij andere blijft het voorlopig nog bij (terugkerende) experimenten, zoals het inrichting van parking make-overs, het delen van parking tijdens de inrichting van Leefstraten, ...
Bijsturing en planning (voorstel)	Samen experimenteren om op kleine schaal dat duurzaam toekomstbeeld zichtbaar te maken kan steeds op veel bijval rekenen en is al nuttig gebleken. We moeten er evenwel voor waken dat we niet experimenteren om te experimenteren. We testen uit om te tonen dat iets mogelijk is, om die projecten vervolgens op te schalen en versneld uit te rollen.