
OPSCHRIFT

Vergadering van 20 juni 2017

Besluit nummer: 2017_GR_00727

Onderwerp:

Nieuw subsidiereglement voor milieuvriendelijke mobiliteit voor particulieren voor de periode 2017-2019 en nieuw subsidiereglement voor milieuvriendelijke mobiliteit voor rechtspersonen of zelfstandigen voor 2017-2019 - Goedkeuring

Beknopte samenvatting:

Aan de gemeenteraad wordt gevraagd het 'Subsidiereglement voor milieuvriendelijke mobiliteit voor 2014-2019', goedgekeurd in de gemeenteraad van 28 april 2014, op te heffen en een nieuw 'Subsidiereglement voor milieuvriendelijke mobiliteit voor particulieren voor de periode 2017-2019' goed te keuren, met inwerkingtreding op 1 juli 2017, en een nieuw 'Subsidiereglement voor milieuvriendelijke mobiliteit voor rechtspersonen of zelfstandigen voor 2017-2019' goed te keuren, met inwerkingtreding op 1 juli 2017.

Bevoegd: Tine Heyse

Bestemd voor:

- Commissie Welzijn, Werk en Milieu

DE GEMEENTERAAD

AANHEF

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

- Het Gemeentedecreet van 15 juli 2005, artikel 42, § 3.

De beslissing wordt genomen op grond van:

- Het Gemeentedecreet van 15 juli 2005, artikel 2.

Bijgevoegde bijlage(n):

- Subsidiereglement voor particulieren
- Subsidiereglement voor rechtspersonen of zelfstandigen
- Subsidiereglement voor milieuvriendelijke mobiliteit d.d. 28 april 2014 (informatief)
- Subsidiereglement voor particulieren (word-versie) (informatief)
- Subsidiereglement voor rechtspersonen of zelfstandigen (word-versie) (informatief)

- advies MiNaraad
- antwoord op advies

MOTIVERING

Op 28 april 2014 keurde de gemeenteraad het subsidiereglement voor milieuvriendelijke mobiliteit goed. Het reglement had tot doel het gebruik van milieuvriendelijke en innovatieve voertuigen te stimuleren en kaderde binnen het lokale luchtkwaliteits-, klimaat- en mobiliteitsbeleid.

Op de gemeenteraad dd. 19 december 2016 werd beslist om de Gentenaren en Gent-bezoekers optimaal te begeleiden bij de invoering van de lage-emissiezone (LEZ). Flankerende maatregelen moesten worden voorzien. In de eerste helft van 2017 zou het lokale subsidiereglement milieuvriendelijke mobiliteit om die reden worden uitgebreid en gewijzigd. Daarenboven bleek dat in het reglement door allerlei evoluties in de wereld van alternatieve brandstoffen het enkele aanpassingen gewenst waren.

Binnen het pakket van flankerende maatregelen n.a.v. de invoering van de LEZ moest er specifiek aandacht besteed worden aan de volgende doelgroepen:

- ☒ Inwoners die recht hebben op een verhoogde tegemoetkoming in de sociale zekerheid.
- ☒ 65-plussers.
- ☒ Inwoners van de LEZ.

Bij de uitwerking van de flankerende maatregelen moest er een onderscheid gemaakt worden tussen:

- Flankerende maatregelen die worden aangeboden als alternatief op het individueel bezit van een (eventueel tweede) wagen. Deze maatregelen gelden vnl. voor de eigenaars van die wagens die nu slechts af en toe gebruikt worden en die t.g.v. de invoering van de LEZ worden weggedaan en niet meer worden vervangen.
- Bestaande maatregelen zoals subsidies elektrische (bak)fietsen en terugbetaling inschrijvingsgeld autodelen zullen worden aangevuld met nieuwe maatregelen, zoals een terugbetaling van de abonnementskosten De Lijn voor bepaalde doelgroepen.
- Flankerende maatregelen die worden aangeboden aan de eigenaars van die wagens waarvan de eigenaar niet kan of wenst over te schakelen op alternatieve vervoersmodi. Hieronder valt o.a. de invoering van een sloopregeling ter vervanging van oude wagens die door de invoering van de LEZ niet meer zullen worden toegelaten tot de Gentse binnenstad.

Om de leesbaarheid en communicateerbaarheid te verhogen wordt het subsidiereglement voor milieuvriendelijke mobiliteit opgesplitst in een reglement voor enerzijds particulieren en anderzijds voor rechtspersonen en zelfstandigen.

Subsidiereglement voor milieuvriendelijke mobiliteit voor particulieren

Het reglement richt zich op particulieren gedomicilieerd in Gent en bevat enkele nieuwe subsidie categorieën die een aanvulling moeten zijn voor de bestaande reguliere, stadsbrede flankerende maatregelen. Op die manier wordt een globaal pakket van flankerende maatregelen voorzien die de Gentenaar moet ondersteunen en moet voorbereiden op de invoering van de LEZ in 2020. Het doel is het volledige pakket aan flankerende maatregelen (zie bijlage) mee te nemen in de globale communicatiecampagne voor de LEZ.

Het reglement bestaat uit volgende categorieën:

- Voor de bestaande subsidie categorie terugbetaling inschrijvingsgeld autodelen werd enkel de manier waarop aanvragen kunnen worden ingediend gewijzigd. Particulieren zullen steeds via hun eigen autodeelorganisatie een subsidie moeten aanvragen. Voor de rest werd de categorie niet gewijzigd.
- De bestaande subsidie categorie “terugbetaling abonnement openbaar vervoer en/of elektrische twee- of driewieler bij het schrappen van een nummerplaat” betreft een aanpassing en uitbreiding van de subsidie die een gedeeltelijke terugbetaling voorzorg voor een elektrische (bak)fiets bij het schrappen van een nummerplaat. Het aanbod wordt uitgebreid voor e-bromfietsen en de (gedeeltelijke) terugbetaling van een Lijn-abonnement.

Het schrappen van een voertuig binnen het gezin heeft namelijk impact op de mobiliteit van verschillende personen binnen het gezin. Met het nieuwe aanbod geven we meer vrijheid om op maat van het mobiliteitsprofiel van het gezin de juiste alternatief/alternatieven te zoeken. Er wordt voor elk gezin dat aan de subsidievoorwaarden voldoet een subsidie van 500 euro voorzien. Enkel facturen met een datum van aankoop na 1 januari 2017 komen in aanmerking en kunnen ingediend vanaf het in voege treden van het reglement. Voor verschillende vervoersalternatieven kunnen facturen worden ingediend zolang het maximumbedrag van 500 euro niet is bereikt. Voor verhoogde abonnementen voor 65+ en onder de vervoergarantie of verhoogde tegemoetkoming wordt een volledige terugbetaling van een OV-abonnement van de Lijn (startdatum tussen 1/1/2017-30/09/2019) voorzien. Voor de andere abonnementen wordt een terugbetaling voorzien van 50%

Er wordt een overgangperiode van 1 jaar voorzien voor aanvragen die na 1 juli 2017 gebeuren maar met schrappingsdatum van de nummerplaat vóór 1 juli 2017. Deze aanvragen worden behandeld onder de voorwaarden van het “oude reglement”. Een afbakening in de tijd is noodzakelijk zonet zouden dergelijke aanvragen theoretisch gezien nog tot en met februari 2019 mogelijk zijn (een half jaar voor de einddatum van dit reglement).

- De nieuwe categorie "slooppremie" geldt voor alle Gentenaars die wonen in de LEZ en een “rode” auto, dit zijn wagens die de LEZ niet binnen mogen, inleveren bij erkend centrum. Het doel is om de particulieren die in 2020 geen toegang meer zullen hebben tot de LEZ en in de zone wonen te ondersteunen. De premie moet ertoe leiden dat oude en vervuilende personen- of bestelwagens versneld worden gesloopt. De voertuigeigenaars worden met de premie ondersteund om alternatieve vervoersmodi te kiezen of voor een jongere (en derhalve schonere) auto die wel in de LEZ mag.

Uit buitenlandse voorbeelden blijkt dat een slooppremie een efficiënte maatregel kan zijn wanneer de premie hoog genoeg is. Uit overleg met de sector bleek dat minimaal 750 euro moet voorzien worden. “Rode” of niet tot de LEZ toegelaten dieselveertuigen zijn echter tweedehands

duurder aangezien ze een pak jonger zijn dan de niet toegelaten benzinevoertuigen. Om die reden wordt een subsidiebedrag van 1000 euro voor diesellootvoertuigen voorzien. Zowel personenwagens (type M1) als wagens voor goederenvervoer met een maximale massa van 1760 kg (N1 I en II) in particulier bezit komen in aanmerking (geen bedrijfswagens).

Om misbruik te vermijden moeten verschillende bewijsstukken worden meegegeven zoals een certificaat van vernietiging van een erkende sloopcentrum, een keuringsbewijs, inschrijvingsbewijs. Het gesloopte voertuig moet ook voor 1 juli 2017 en voor de schrapping van de nummerplaat minstens zes maanden binnen hetzelfde gezin in gebruik geweest zijn. Het voertuig moet gekeurd zijn. Op die manier wordt gegarandeerd dat er geen wrakken gesubsidieerd worden.

- Binnen de bestaande subsidie categorie “elektrische of CNG deelwagen” worden plug-in hybrides worden niet meer gesubsidieerd. Het subsidiebedrag voor L7e beperkt tot 25% van de investeringskost en met een plafond van 2.000 euro. Dit om oversubsidie van elektrische quadricycles te vermijden.

Subsidiereglement voor milieuvriendelijke mobiliteit voor rechtspersonen en zelfstandigen

Dit reglement beoogt in eerste instantie de versnelde transitie van bepaalde nichevloten/activiteiten naar meer duurzame en alternatieve vervoerswijzen en brandstoffen. Het betreft meer specifiek de taxisector, de autodeelsector, de levering van diensten en goederen en de uitbouw van een gebiedsdekkend netwerk van publieke laadpalen. Er zal gericht gecommuniceerd worden naar de verschillende sectoren en doelgroepen.

- Er wordt een nieuwe subsidie voorzien voor volledig elektrische taxi's van 3000 euro.

De aanvrager moet een Gentse vergunning voor het exploiteren van een taxidienst bezitten. Het voertuig moet 100% elektrisch voertuig zijn, dus geen of plug in hybride voertuig.

Met deze maatregel trachten we de elektrificatie van de taxisector te ondersteunen. De Stad Gent is betrokken bij een e-taxi project van de Bond Beter Leefmilieu in kader van het Vlaamse plan “Clean power for transport”. Het doel is om de barrières en potenties voor een elektrificatie van de taxisector te onderzoeken. Andere randvoorwaarden zoals het voorzien van adequate laadvoorziening, werken met voorrangsbepalingen etc. worden verder binnen het project onderzocht.

- Er is een nieuwe subsidie categorie opgenomen gelinkt met de professionele levering met oude brommers. De premie beloont de vervanging van oude brommers door elektrische twee of driewielers. De bromfietsen moeten beschikken over een nummerplaat en moeten ingeleverd worden bij een vergunde verwerker van bromfietsen.

De vervanging van oude brommers door elektrische twee- of driewielers heeft als voordeel dat er een stiller en properder voertuig in de plaats komt dat tevens minder fossiele brandstoffen verbruikt.

Uit TNO-rapport dd. 13 mei 2016 “Brommers in de stedelijke leefomgeving Statusrapport” is gebleken dat het werven van tweetaktbrommers voor het verbeteren van de luchtkwaliteit het meest efficiënt is (hoogste effect per ‘geweerde kilometer’). Tweetaktmotoren hebben emissies

vergelijkbaar met een vrachtwagen en stoten daarenboven grote hoeveelheden kankerverwekkende stoffen zoals koolwaterstoffen (tolueen en benzeen) uit. Het weren van oude brommers heeft als bijkomend effect dat er wordt gestuurd op de lokale geluidshinder die brommers veroorzaken. Het weren op basis van het kenmerk "tweetakt" is in de praktijk echter moeilijk te handhaven, aangezien deze gegevens niet geregistreerd zijn. Een andere mogelijkheid is daarom het weren van brommers tot een bepaald bouwjaar. Uit een studie van TNO blijkt dat in de groep oudere brommers (2005 en ouder) het aandeel tweetakt in de brommervloot hoog is, ca. 70%. Het aandeel tweetakt in de vloot neemt daarna continu af. Met name vanaf 2011 neemt het aandeel heel sterk af en verdwijnt daarna nagenoeg uit de brommervloot. Bovendien blijkt dat een brommer gemiddeld 7-8 jaar is als het uit de vloot verdwijnt. Conform de lage emissiezone in Amsterdam zou het voorstel zijn om bromfietsen te weren met een bouwjaar vóór 1 januari 2011.

- De subsidie voor publieke laadpalen op privaat terrein is een bestaande categorie. Het doel is om het netwerk van publieke laadpunten ook te stimuleren op terreinen die toegankelijk zijn, maar niet tot het openbaar domein behoren. De technische voorwaarden werden minimaal aangepast en afgestemd op de Vlaamse code voor publiek laden. Er kunnen per locatie wel meerdere laadpalen gesubsidieerd worden, maar met een beperking van maximaal 2 per jaar voor dezelfde aanvrager.
- De bestaande subsidie voor elektrische en CNG deelwagens voor vzw's wordt uitgebreid voor autodeelorganisaties. Er kunnen voor maximaal 2 voertuigen per jaar subsidie voor een full electric of CNG deelwagen worden toegekend.

De voorgestelde wijzigingen aan het reglement werden voor advies aan de MiNa-raad voorgelegd en werd positief geadviseerd. Het Stadsbestuur gaf op 8 juni zijn antwoord op het advies van de MiNa-raad (zie bijlagen).

Het 'Subsidiereglement voor milieuvriendelijke mobiliteit voor 2014-2019, goedgekeurd in de gemeenteraad van 28 april 2014, dient te worden opgeheven en het nieuw 'Subsidiereglement voor milieuvriendelijke mobiliteit voor particulieren voor de periode 2017-2019' en het nieuw 'Subsidiereglement voor milieuvriendelijke mobiliteit voor rechtspersonen of zelfstandigen voor 2017-2019' dienen te worden goedgekeurd, met inwerkingtreding op 1 juli 2017 en eindigend op 30 september 2019.

De Dienst Milieu en Klimaat is belast met controle van/toezicht op de uitvoering van deze reglementen.

Beslist het volgende:

VOORSTEL

Artikel 1:

Heft het 'Subsidiereglement voor milieuvriendelijke mobiliteit voor 2014-2019', goedgekeurd in de gemeenteraad van 28 april 2014, op met ingang van 1 juli 2017.

Artikel 2:

Keurt goed het 'Subsidiereglement voor milieuvriendelijke mobiliteit voor particulieren voor de

periode 2017-2019', met inwerkingtreding op 1 juli 2017, zoals in bijlage gevoegd bij dit besluit en integraal deel uitmakend van deze beslissing.

Artikel 3:

Keurt goed het 'Subsidiereglement voor milieuvriendelijke mobiliteit voor rechtspersonen of zelfstandigen voor 2017-2019', met inwerkingtreding op 1 juli 2017, zoals in bijlage gevoegd bij dit besluit en integraal deel uitmakend van deze beslissing.

BIJKOMENDE INFO BIJ HET BESLUIT

Departement Duurzame Stedelijke Ontwikkeling en Ondernemen - Dienst Milieu en Klimaat

Dit besluit kadert in volgende activiteit: AC34956 Gerichte activering van sectoren/doelgroepen

Visum van de financieel beheerder:

Het visum is niet van toepassing.

Financiële verbintenis zal pas bij latere besluitvorming ontstaan

Financiële informatie:

Voorgestelde uitgaven:

Volgende budgetten zijn nodig en beschikbaar:

| Budgetplaats | Budget positie | Subsidie Code | MJP 2017 | MJP 2018 | MJP 2019 | Totaal |
|--------------|----------------|---------------|----------|----------|----------|---------|
| 349560000 | 6642000 | Niet_Relevant | 150.000 | 150.000 | 150.000 | 450.000 |

Verwachte ontvangsten:

nvt