



Opschrift

Vergadering van 15 maart 2022

Nummer: 2022_MV_00144

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Anneleen Van Bossuyt: Vergunningsbeleid mobiliteitsbedrijf autovrijgebied

Raadslid(-leden):

Anneleen Van Bossuyt - N-VA

Bevoegd: Filip Watteuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

/

Vraag:

De voorbije weken regende het klachten van ondernemers over de nieuwe vergunningsvoorwaarden voor voertuigen in de voetgangerszone. “Bureaucratisch, tijdrovend en kafakaiaans” konden we onder andere ook al lezen in de krant. Het is belangrijk dat ondernemers zich kunnen focussen op hun onderneming en zich niet dagelijks moeten bezighouden met overbodige administratie. Verder kreeg ik ook een klacht van een ondernemer die tweemaal een vergunning heeft aangevraagd met dezelfde bewijsstukken. De eerste keer werd zijn aanvraag afgekeurd, de tweede keer goedgekeurd. Ondernemers hebben nood aan en recht op rechtszekerheid.

Graag had ik hierover volgende vragen gesteld:

1. Krijgt de schepen veel klachten over het vergunningsbeleid van het mobiliteitsbedrijf? Is er een significante stijging merkbaar sinds het nieuw reglement van januari?
2. De schepen haalt aan dat er vergunningen werden gevraagd om gewoon door het autovrije te rijden zonder dat men in de binnenstad moest zijn, “in sommige categorieën zelfs tot 80-90%”. Kan de schepen per categorie de cijfers geven van het misbruik en hoe men dit gecontroleerd heeft?
3. De schepen haalt in de pers aan dat er een oplossing klaar is. Wat houdt deze oplossing concreet in en wanneer zal deze behandeld worden?

Antwoord

Het nieuwe reglement is er onder andere met de bedoeling om het doorgaand verkeer binnen de autovrije gebieden verder te verminderen. Het digitale platform was niet voldoende stabiel. Er waren ook heel wat categorieën. We zaten aan zo'n 100.000 vergunningen. Om zo de leefkwaliteit in deze gebieden te doen stijgen. We willen hiermee het centrum van Gent nog aantrekkelijker te maken, en dit voor bewoners en bezoekers van de Stad Gent, voor de voetgangers, de bezoekers, de shoppers, enzovoort. Het nieuwe reglement was nodig omdat we vaststelden dat mensen hun vergunning vaak gebruikten om dwars doorheen het autovrij gebied te rijden, zonder dat ze er een bestemming hadden. En dat is nooit de bedoeling geweest van het vergunningenbeleid. Dit werd vastgesteld door een onderzoek van een week op de geanonimiseerde nummerplaten die autovrij gebied in- en uitreden. Kort samengevat: wanneer de tijd tussen 2 registraties aan de rand van autovrij gebied minder dan 2 minuten bedroeg, werd het traject beschouwd als een rit zonder bestemming in het autovrij gebied.

We stelden zo onder andere vast dat ongeveer 41% van de ritten bij leveranciers, koeriers en groothandels doorritten door één van de autovrije gebieden waren. Bij bedrijven met de vergunning uitvoeren van werken was dat 48%. Bij zorgverstrekkers was dat zelfs 79%. Hotels 26%. Leveranciers van medisch materiaal 46%....Er was dus aanleiding genoeg om dit onder de loep te nemen.

Daarom wordt er dus nu bij de aanvraag van een vergunning gevraagd om aan te tonen dat men een bestemming heeft in het autovrij gebied, en wanneer men op die bestemming moet zijn.

Bestemmingsverkeer, dus verkeer dat effectief een bestemming heeft in het autovrij gebied om daar te laden en te lossen, personen op of af te halen, of naar een garage of standplaats te rijden, kan een vergunning aanvragen voor de bestemming waar ze moeten zijn, en voor de periode waarvoor ze daar moeten zijn.

Een onderneming die maar sporadisch in het autovrij gebied moet zijn, krijgt een vergunning met een kortere geldigheidsduur dan een onderneming die aantoont dat ze bijna dagdagelijks in het autovrij gebied moet zijn. Dat is eigenlijk logisch, maar dat was vroeger niet het geval.

Aannemers, die in het autovrij gebied werken of herstellingen moeten uitvoeren, kunnen vooraf een vergunning aanvragen wanneer het om geplande werken of herstellingen gaat. Bij dringende, onverwachte interventies kunnen zij een vergunning achteraf aanvragen. In het reglement wordt een niet-limitatieve opsomming gegeven van documenten die bij de aanvraag gevoegd kunnen worden. Ondernemingen kunnen bijgevolg ook aan de hand van andere documenten de werken of herstellingen in het autovrij gebied aantonen. We begrijpen dat aannemers bij de aanvraag van hun vergunning rekening houden met een ruimere periode dan de aangetoonde periode van de werken. Dat is ook geen probleem. De aangevraagde periode moet echter wel in verhouding staan met de aangetoonde werken. Bewoners kunnen ook nog steeds toegang geven tot het autovrij gebied aan

derden, zoals aan de aannemers die bij hen werken komen uitvoeren. Dat kan ook op de dag zelf dat die aannemer bij de bewoner is.

Het klopt dat wij door de lancering van dit nieuw reglement nu meer klachten krijgen, vooral over de bewijzen die nu gevraagd worden en die vroeger niet nodig waren. Want we vragen inderdaad, vooral bij de eerste registratie of bij de overstap naar een vergunning in het nieuwe reglement, meer bewijzen dan we vroeger deden.

Een nieuw reglement vraagt sowieso aanpassingen. Zowel van de burger als van het Mobiliteitsbedrijf. Dat is niet altijd eenvoudig. Een nieuw reglement kan, ondanks de vele inspanningen om alles duidelijk te houden, zeker in het begin verwarrend zijn, of op weerstand botsen.

Er werden langs onze kant ondertussen ook al een aantal bijstellingen uitgewerkt om tegemoet te komen aan de feedback die we van bedrijven ontvangen hebben. Deze bevatten een aantal 'quick wins' die nog deze maand kunnen ingevoerd worden en die al voor enige administratieve verlichting kunnen zorgen. Dit gaat vooral over verduidelijking rond de bewijslast en de duur.

Verder voert het Mobiliteitsbedrijf ook een interne analyse op basis van de feedback van alle partijen. Deze analyse geeft hen de kans om te kijken waar ze de werking kunnen sturen om, zonder afbreuk te doen aan het reglement, de administratieve belasting voor de partijen verder te verlagen en de voorwaarden nog beter af te stemmen op de praktijk. We zouden over een tweetal maanden een totaaloverzicht willen hebben van de analyse. Bij goedkeuring door het college schatten we een uitvoering van verdere aanpassingen tegen het einde van de zomer.

We gaan nu al een aantal quick wins doorvoeren en het reglement aanpassen zou binnen 2 maand moeten lukken.
