

**Opschrift**

Vergadering van 15 maart 2022

Nummer: 2022\_MV\_00150

**Onderwerp:**

**Mondelinge vraag van raadslid Stijn De Roo: Vergunningsbeleid toegang Gent-Centrum**

**Raadslid(-leden):**

Stijn De Roo - CD&V

**Bevoegd:** Filip Watteeuw

**Omschrijving van de vraag****Toelichting:**

Op de gemeenteraad van 28 september 2021 werd het nieuw reglement voor toegang tot autovrije gebieden en doorrijdvergunningen goedgekeurd. Het nieuwe reglement trad op 15 november 2021 in werking en heft het oude reglement van 2016 op. Vroeger konden ondernemers een vergunning voor 6 maanden aanvragen, maar nu moet dit dag per dag gebeuren. Verschillende ondernemers spraken mij hier reeds over aan. Dit is niet alleen administratief enorm belastend, maar vaak zijn de voorwaarden ook niet altijd afgestemd op de praktijk.

Om dringende herstellingen uit te voeren heeft men vaak verschillende bewijsstukken en facturen nodig. Momenteel moet men volgens artikel 15 via een werkfiche of contract de duur van de werken kunnen aantonen. In de realiteit is dit echter niet altijd mogelijk, omdat men soms moet wachten op wisselstukken, omdat de levertermijn van onderdelen onverwachts langer blijkt uit te vallen dan voorzien, omdat er regelmatige leveringen worden uitgevoerd, enz.

Dit is voor vele ondernemers onwerkbaar geworden en bijgevolg wordt het bijzonder moeilijk om nog een aannemer te vinden die in de binnenstad herstellingen wil komen uitvoeren. Er zijn ook aannemers die de boetes integraal doorrekenen naar de klant.

Ik had van de schepen graag een antwoord gekregen op volgende vragen.

**Vraag:**

1. Op welke manier kan een beter evenwicht gevonden worden tussen het misbruik en de werkbaarheid in de praktijk?
2. Welke aanpassingen of oplossingen voorziet de schepen op korte termijn?
3. Op welke termijn is een aanpassing van het huidige reglement mogelijk? Wat is de planning en timing hiervoor?

## **Antwoord**

Het nieuwe reglement is er onder andere met de bedoeling om het doorgaand verkeer binnen de autovrije gebieden verder verminderen. Het digitale platform was niet voldoende stabiel. Er waren ook heel wat categoriën. 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.

---