



# MEMORANDUM DÉGAGE



Januari 2024

**BELEIDSAANBEVELINGEN PARTICULIER AUTODELEN GENT**

**DÉGAGE** is pionier in particulier autodelen in Vlaanderen en in 25 jaar tijd uitgegroeid tot een organisatie met **meer dan 6000 leden**. In dit memorandum lijsten we enkele actiepunten op die een belangrijke meerwaarde zullen bieden, gericht aan het volgende stadsbestuur van Gent.

In het kort

INVESTEER IN VOETGANGERS, FIETSERS EN OPENBAAR VERVOER	STIMULEER GENTENAARS OM HUN AUTO TE DELEN MET DE BUURT
<p>Dring aan op <b>extra investeringen in trams en bussen</b> door de Vlaamse Overheid.</p> <p><b>Richt de openbare ruimte in</b> op maat van <b>voetgangers, fietsen en openbaar vervoer</b>, cfr. uitbreiding circulatieplan.</p> <p>Geef <b>extra ondersteuning</b> voor transport van mensen en goederen via <b>bakfietsen</b>.</p>	<p>Creëer een <b>gunstig parkeerregime</b> dat mensen stimuleert hun auto te delen.</p> <p><b>Communiceer actief over particulier autodelen</b> in naam van Stad Gent.</p> <p><b>Geef premies aan mensen die hun auto delen.</b></p>
INVESTEER IN LAADINFRASTRUCTUUR VOOR ELEKTRISCH RIJDEN OP MAAT VAN EEN AUTOLUWE STAD	ONDERSTEUN DEELINITIATIEVEN VAN BURGERS VOOR EEN ZORGZAME SAMENLEVING
<p>Werk <b>een laadbeleid voor elektrische deelauto's uit</b> in samenwerking met particuliere en andere deelorganisaties.</p> <p>Maak <b>een laadinfrastructuurplan op, op maat van een fossielvrije en autoluwe stad.</b></p> <p><b>Zorg voor voldoende ondersteuning van de stadsdiensten</b> bij de opmaak en uitvoering van dit plan</p>	<p><b>Stel een beleidsplan op</b>, voortbouwend op het overzicht van de vorige legislatuur en samen met de burgerorganisaties, <b>over hoe common-initiatieven</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. beter zullen <b>ondersteund worden</b></li> <li>2. beter <b>inspelen op maatschappelijke noden</b></li> <li>3. <b>meer Gentenaars kunnen betrekken</b> bij deze initiatieven.</li> </ol>

**Inleiding** p 3

### **(Particulier) autodelen kan en moet nog sterk in omvang toenemen om bij te dragen aan een duurzame stad want**

autodelen creëert ruimte p 5

autodelen zorgt dat iedereen mee kan p 6

autodelen verlaagt de milieu-impact van auto's p 6

particulier autodelen zorgt voor meer gemeenschapsgevoel en is een hefboom voor verandering p 7

### **Hoe kunnen we (particulier) autodelen een boost geven?**

investeer in voetgangers, fietsers en openbaar vervoer p 8

stimuleer Gentenaars om hun auto te delen met de buurt p 10

investeer in laadinfrastructuur voor elektrisch rijden op maat van een autoluwe stad p 13

ondersteun deel-initiatieven van burgers voor een zorgzame samenleving p 15

### **Wat is de impact van onze voorstellen?**

minder auto's p 16

meer ruimte p 18

meer sociale verbondenheid p 18

goedkoper beleid p 18

klimaatdoelstellingen gehaald p 19

kostenbesparend voor Gentenaars p 19

# INLEIDING

**PARTICULIER AUTODELEN** levert een belangrijke bijdrage aan , het **creëren van meer ruimte** in de stad, een **verlaging van de milieu-impact**, het **bestrijden van ongelijkheid** en het **bevorderen van sociale netwerken**.

*“De impact van particulier autodelen zou nóg hoger zijn als lokale besturen er mee hun schouders onder zetten.”*

-John Wante, voorzitter Raad van Bestuur Dégage

## Gent is een trendsetter in het autodelen...

Gent telt vandaag meer dan 1000 deelauto's<sup>1</sup> en ongeveer 20.000<sup>2</sup> mensen die daar geregeld gebruik van maken. Elke deelauto vervangt 3 tot 10 niet gedeelde auto's<sup>3</sup>. **Gent is pionier en tot op heden de belangrijkste autodeelstad in Vlaanderen<sup>4</sup>.**

In 2020 won Gent een internationale carsharing award<sup>5</sup>. We zagen onder meer communicatiecampagnes en een gunstig parkeerbeleid voor auto-delers, de stad is fietsvriendelijker gemaakt en het circulatieplan weert auto's uit het stadscentrum. Dankzij deze acties zijn mensen vlugger geneigd hun auto te delen of weg te doen en een deelauto te gebruiken.

Goed beleid werpt zijn vruchten af: het aantal Gentse gezinnen dat niet over een eigen wagen of salariswagen beschikt neemt toe: van 12% in 2012 naar 24 % in 2021<sup>6</sup>. Ook het aantal gezinnen met twee wagens neemt af van 26 % in 2012 naar 20 % in 2021. Het autobezit ligt vooral laag in de binnenstad, dit creëert ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer, voor meer groen en voor recreatie.

**Dégage is de belangrijkste particuliere deelorganisatie in Gent** en zag haar ledenaantal op 10 jaar tijd stijgen van 200 naar meer dan 6000. Dégage toont al 25 jaar dat het delen van auto's onder burgers werkt. Particuliere autodelers -burgers die hun eigen auto delen met mensen in hun buurt- leveren een groot aantal van de deelauto's in Gent.

## ... en het potentieel is nog veel groter!

Een integraal mobiliteitsbeleid zorgt voor effectief en efficiënt autodelen. Toch is **het maximale potentieel nog niet bereikt**. Waar willen we naartoe?

### DÉGAGE WILT EEN STAD...

... waar **iedereen mobiel** is, d.w.z. waar iedereen op een veilige manier toegang heeft tot wonen, werken, onderwijs, zorg, ontspannen en boodschappen doen binnen een redelijke afstand en tijdsspanne, ongeacht je woonplaats, inkomen, leeftijd, gender of plaats in het gezin.

... die **bruist van verenigingsleven**, met veel ruimte voor ontmoeting en samenwerking tussen burgers.

... met een **gezonde leefomgeving**, zoals propere lucht en een rustige omgeving.

... die is **aangepast aan een warmer klimaat** met veel groen en waterpartijen.

... die **zuinig omspringt met grondstoffen** zodat we geen aanslag plegen op mensenrechten, klimaat, biodiversiteit en natuurlijke hulpbronnen.



# **(PARTICULIER) AUTODELEN KAN EN MOET NOG STERK IN OMVANG TOENEMEN OM BIJ TE DRAGEN AAN EEN DUURZAME STAD WANT:**

## **1. AUTODELEN CREËERT RUIMTE**

Autodelen kan het aantal auto's significant doen dalen en zo meer ruimte creëren.

Een gebrek aan ruimte en een auto-georiënteerde inrichting belemmeren de **uitbouw van meer openbaar vervoer en een fiets- en voetgangersvriendelijke omgeving**. De straten zijn te smal om er auto's, fietsers, voetgangers, trams en bussen naast elkaar te laten bewegen, laat staan plaats te bieden voor (weinig gebruikte) geparkeerde auto's. Veel mensen willen hun auto-afhankelijkheid verminderen, als de omgeving uitnodigt om gebruik te maken van fiets of openbaar vervoer.

De straten zijn in de meeste gevallen gedegradeerd tot parkings. We zijn geneigd dit als een evidentie te beschouwen. Tot wanneer we buurten zien die zijn heringericht met groen, wandelzones, terrassen en fietspaden, waar de auto slechts een detail is. In autoluwe buurten is het aangenamer wonen, werken en leven<sup>7</sup>. Er zijn meer sociale contacten en de toegankelijkheid voor ouderen en kinderen is hoger. **De levenskwaliteit in Gent gaat er sterk op vooruit** als er meer van dergelijke buurten ontstaan.

Steden zijn extra gevoelig voor klimaatverandering. Door het hitte-eilandeffect loopt de temperatuur in de stad extra hoog op. Ontharding, waterpartijen en bomen zijn ideale middelen om dit tegen te gaan. **Gent moet letterlijk vergroenen om toekomstbestendig te zijn**. Huizen met toegang tot groen zijn meer gegeerd dan woningen die enkel uitkijken op stenen en roofing. Ook dit vraagt extra ruimte.

## 2. AUTODELEN ZORGT DAT IEDEREEN MEE KAN

Autodelen maakt automobilititeit toegankelijk voor een bredere groep en maakt investeringen in minder vervuilende auto's financieel haalbaar.

Duurzame mobiliteit moet inclusiever. Veel mensen kiezen er bewust voor geen auto te bezitten voor exclusief eigen gebruik. Voor anderen is een auto los bestaan een bittere noodzaak. Niet iedereen heeft een auto of kan er zich één permitteren. **Eén op vier Gentse gezinnen heeft geen auto.** Ook deze één vierde heeft recht op mobiliteit: via een veilige fietsomgeving, goed openbaar vervoer en een nabijheid van voorzieningen, en als het moet ook via de auto. Zijn die mogelijkheden er niet, dan ontstaat vervoersarmoede. Dit dreigt de komende jaren toe te nemen. **Niet iedereen kan zich een nieuwe elektrische auto veroorloven.** Willen we dat iedereen mee kan, dan is **een alternatief nodig voor de elektrische auto voor exclusief eigen gebruik.**

## 3. AUTODELEN VERLAAGT DE MILIEU-IMPACT VAN AUTO'S

Door autodelen kan je het aantal auto's drastisch verminderen en investeren in minder vervuilende auto's. Bovendien doet autodelen je bewuster omgaan met de auto, wat het aantal autokilometers verlaagt. Dit verlaagt de milieupact van het wagenpark.

**De elektrificatie van het voertuigenpark verloopt te traag.** In 2023 was amper 16,5% van de nieuw verkochte voertuigen in België volledig elektrisch<sup>8</sup>. Bij particulieren lag dit zelfs op minder dan 5%. Wie vandaag een fossiele auto koopt, zal die pas binnen 10 tot 15 jaar uit gebruik nemen. Dat betekent dat we vandaag onze afhankelijkheid van olie aan het verankeren zijn tot ver na 2030.

De omslag van fossiele naar elektrische auto's zorgt voor minder CO2-uitstoot. Daarmee zijn de problemen echter niet opgelost. Autoproductie vraagt zoveel grondstoffen, dat ze een aanslag pleegt op biodiversiteit en mensenrechten. En dan is er nog de vraag of anderen ons niet voor zullen zijn in de race om schaarse metalen. Daarom is het **niet wenselijk iedere Gentenaar van een (elektrische) auto te voorzien voor eigen exclusief gebruik.**

#### **4. PARTICULIER AUTODELEN ZORGT VOOR MEER GEMEENSCHAPSGEVOEL EN IS EEN HEFBOOM VOOR VERANDERING**

Door particulier autodelen bouwen mensen vertrouwen op in de lokale gemeenschap omdat ze zien dat samenwerking op buurtniveau werkt.

We staan voor **grote maatschappelijke veranderingen**. Die bieden zowel kansen als bedreigingen. Een gemeenschap waarin mensen kunnen rekenen op elkaar, is beter voorbereid om schokken op te vangen en van de nood een deugd te maken. Of het nu gaat om mobiliteit, energie, huisvesting, voedselvoorziening, zorg of kinderopvang, **samenwerking tussen burgers zal cruciaal zijn** om iedereen van de nodige diensten te voorzien.





# HOE KUNNEN WE (PARTICULIER) AUTODELEN EEN BOOST GEVEN?

## INVESTEER IN VOETGANGERS, FIETSERS EN OPENBAAR VERVOER

We moeten het voor de Gentenaar zo aantrekkelijk mogelijk maken om de auto aan de kant te laten staan.

Wie zijn auto-afhankelijkheid verlaagt, zal vlugger zijn auto weg doen of zijn auto delen met anderen. Dit creëert extra ruimte in de stad, waardoor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer meer plaats krijgen en de auto-afhankelijkheid nog verder daalt. Zo ontstaat een positieve, zichzelf versterkende dynamiek.

Paradoxaal genoeg zullen minder auto's leiden tot meer mobiliteit voor iedereen. **We willen dat tegen 2030 de helft van de Gentse gezinnen geen auto meer nodig acht voor eigen exclusief gebruik.** Voor de binnenstad en de 19e-eeuwse gordel moeten we zelfs streven naar 2 op de 3 gezinnen. Het aantal gezinnen met een tweede auto moet in Gent zelfs teruggedrongen zijn tot 1 op 10 en in de binnenstad en 19e-eeuwse gordel tot 1 op 20.

### DAAROM VRAAGT DÉGAGE

Een uitbreiding van het circulatieplan naar de wijken rond de binnenstad.

Extra ruimte voor het stallen van bakfietsen en meer overdekte ruimtes voor fietsen.

Om met handelaars en pakjesleveranciers projecten op te zetten om klanten te stimuleren hun boodschappen te doen of te laten leveren met bakfietsen of cargo-bikes, in plaats van met auto's of bestelwagens.

Extra investeringen in fietstaxi's voor ouderen en in communicatie om het initiatief bekend te maken.

Om openbare ruimte in te richten op maat van voetgangers, fietsen en openbaar vervoer en met de kwetsbare burger als toetssteen.

Om bij de Vlaamse overheid aan te dringen op extra investeringen in tram en bus.

## HOE ZULLEN DEZE MAATREGELEN BIJDAGEN TOT MEER DUURZAME MOBILITEIT?

Autoluwere buurten maken het veiliger en aangenamer om te fietsen.

Bakfietsen of cargo-fietsen zijn een alternatief voor korte autoritten voor transport van kinderen of goederen. Veel mensen hebben niet de plaats om die te stallen in of bij de eigen woning. Daarom vragen we extra ruimte om die veilig te stallen, bij voorkeur op plaatsen die gemakkelijk toegankelijk zijn voor iedereen in de wijk. Dit zal het delen van bakfietsen op wijkniveau vergemakkelijken. Zo gaan meer mensen dit gebruiken als alternatief voor de auto.

De fiets is voor meer en meer Gentenaars hun belangrijkste vervoermiddel, al heeft niet iedereen de plaats om die veilig te stallen. In autoluwe buurten met kleinere huizen zijn meer overdekte en veilige stalplaatsen voor gewone fietsen nodig.

Veel van de klanten van supermarkten of kleinere handelaars bevinden zich op fietsafstand van de winkel. Om te vermijden dat mensen een auto gebruiken, enkel om grotere hoeveelheden boodschappen te verplaatsen, vragen we dat de stad met handelaars projecten opzet om klanten meer gebruik te laten maken van bakfietsen of cargo bikes om goederen op te halen en te leveren.

Als je kwetsbare burgers, zoals ouderen, kinderen en mensen met een lager inkomen, als toetssteen neemt voor het beleid, kom je tot een mobiliteitsinrichting die werkt voor iedereen.

Ouderen zijn voor verplaatsingen vaak afhankelijk van de auto. Een fietstaxi-aanbod met rolstoelfietsen kan een alternatief bieden. Het haalt ouderen uit hun isolement.

Het is goed dat er geïnvesteerd wordt in meer openbaar vervoer, zoals de vertramming van buslijn 9, al zal er veel meer nodig zijn. Openbaar vervoer is de ruggengraat van een vervoerssysteem en moeten we opwaarderen. Straten moeten worden ingericht op maat van openbaar vervoer. Stad Gent moet bij de Vlaamse Overheid aandringen op meer investeringen.

## STIMULEER GENTENAARS OM HUN AUTO TE DELEN MET DE BUURT

Dégage wil meer Gentenaars ontraden een auto te kopen voor eigen exclusief gebruik.

Daarvoor moet **het aantal deelauto's sterk verhogen**. Dit kan door mensen die al een auto hebben of van plan zijn er één te kopen, te overtuigen hun auto te delen met hun buurt.

Het **particulier autodelen** heeft verschillende voordelen:

Er zijn **geen extra auto's nodig**, want je maakt gebruik van de auto's die er al zijn of die particulieren van plan zijn te kopen.

Het is **de goedkoopste manier van autodelen**, wat het de meest toegankelijke vorm van autodelen maakt voor mensen met een lager inkomen

Delen van auto's met andere mensen in de wijk **versterkt het sociale weefsel**

**Het maakt autodelen toegankelijk**, zowel in de binnenstad als in de buitenwijken van Gent. We zien vandaag al dat het aanbod aan particuliere deelauto's in de buitenwijken hoger ligt dan van niet particuliere deelorganisaties.

Het zorgt voor een **gediversifieerd aanbod binnen het autodelen**: bijvoorbeeld de mogelijkheid om kinderzitjes te laten staan, een bezoek te brengen aan het containerpark of de auto te gebruiken voor rijlessen. meer diversiteit in het aanbod van autodelen overtuigt meer mensen van de voordelen van autodelen.

## DAAROM VRAAGT DÉGAGE

### Premies voor autodelers:

- een jaarlijkse premie voor elke Gentenaar die zijn/haar auto, bedrijfswagen of niet, deelt binnen een erkende deelorganisatie; een verschuiving van subsidies op particuliere elektrische wagens naar subsidies op particuliere deelmobiliteit kan helpen dit mogelijk te maken
- een premie voor wie een 2dehands-auto aanschaft ter vervanging van een auto die de LEZ niet binnen mag, op voorwaarde dat die wordt gedeeld, zo maken we duurzamere mobiliteit ook toegankelijker voor minder kapitaalkrachtigen
- een uitbreiding van de premie voor aankoop van een elektrische gedeelde wagen, ook voor 2dehands-wagens.

### Een gunstig parkeerregime voor autodelers:

- het behoud van een gratis parkeerregime voor deelauto's van particulieren en een goede handhaving van niet-autodelers die de autodeelplaatsen onterecht gebruiken
- een sociaal parkeerbeleid: parkeren stap voor stap duurder maken voor mensen die hun auto niet delen, ook voor bewoners, met een uitzondering voor mensen met een lager inkomen of mensen met een fysieke beperking
- de afschaffing van de bewonersvergunning voor de tweede auto als die niet wordt gedeeld.

De vrijgekomen parkeerruimte in te zetten voor een betere inrichting van de openbare ruimte.

### Actieve communicatie door Stad Gent:

- de mogelijkheid aanhalen de eigen auto te delen bij elke uitreiking van een bewonersvergunning of rijbewijs, bij de communicatie rond een herinrichting van een straat of in gebruikstelling van een autodeelplaats
- stadspersoneel, zoals wijkregisseurs, inzetten om actief kansen te benutten het delen van voertuigen te stimuleren op wijkniveau
- specifieke doelgroepen, zoals lagere inkomensgroepen, aanspreken om gebruik te maken van particulier autodelen.



## HOE ZULLEN DEZE MAATREGELEN MEER GENTENAARS HUN AUTO DOEN DELEN?

Als je Gentenaars financieel een zetje geeft om hun auto te delen, beloon je hen voor de inspanning om hun buurt autoluwer en socialer te maken.

Mensen die een auto hebben die niet in de lage-emissiezone zone mag krijgen een slooppremie. Als je geregeld een auto nodig hebt, heb je daar niet veel aan. Wie kapitaalkrachtig is, kan zich een minder vervuilende auto veroorloven. Wie dat niet is moet zonder auto verder. Geef daarom een premie aan mensen die een 2dehands-auto aanschaffen ter vervanging van een auto die de LEZ niet binnen mag, op voorwaarde dat ze die delen met mensen uit de buurt.

Via het parkeerbeleid kan je bewoners nudgen richting autodelen. Door deelauto's te bevorderen en parkeren met niet gedeelde auto's iets duurder te maken, kan je budgetneutraal toch stimulansen geven. Als je mensen met een lager inkomen of een fysieke beperking vrijstelt van deze hogere tarieven is dit sociaal verantwoord.

De uitreiking van een vergunning of een rijbewijs, de herinrichting van een straat of zelfs de aanleg van een autodeel-parkeerplaats zijn gelegenheden waarop je als stadsbestuur kan communiceren met de bewoners over de voordelen van het autodelen.

# INVESTEER IN LAADINFRASTRUCTUUR VOOR ELEKTRISCH RIJDEN OP MAAT VAN EEN AUTOLUWE STAD

Minder auto's en meer elektrisch rijden gaat hand in hand.

Volgens het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021 – 2030 mogen er in 2029 enkel nog elektrische auto's verkocht worden. De hogere aankoopprijs en de schrik niet tijdig te kunnen laden vertragen de omslag naar elektrische auto's. **We zien dat autodelers voorop lopen in het gebruik van elektrische auto's.** Zo beschikt 7 % van de Dégage-eigenaars over een elektrische auto, terwijl dit in België onder particulieren minder dan 1 % bedraagt (salariswagens niet meegerekend). Dégage wil dit percentage tegen 2026 optrekken naar 20 %.

Autodelen werkt drempelverlagend voor elektrisch rijden. Maar waarom?

## Autodelen maakt elektrisch rijden goedkoper

Vergeleken met een fossiele auto zijn elektrische auto's duurder in aankoop, maar goedkoper in gebruik en onderhoud. **Hoe meer een elektrische auto rijdt, hoe goedkoper hij wordt per km.** Door een auto te delen, stijgt het aantal gereden kilometers. Dit verlaagt de kost van elektrisch rijden.

## Autodelen maakt elektrisch rijden toegankelijker

Via autodelen hebben mensen de vrijheid om de meest gepaste auto te kiezen. Je kan kiezen voor een elektrische deelauto, maar ook voor een fossiele deelauto, als je je daar voor bepaalde ritten comfortabeler bij voelt. De Dégage kilometerprijs per categorie is gelijk, dit maakt dat mensen **vlugger de drempel overwinnen** om elektrisch te rijden.

Tegelijk willen we natuurlijk ook dat **het aantal auto's in het straatbeeld drastisch verlaagt.**

## DAAROM VRAAGT DÉGAGE

Een laadbeleid voor elektrische deelauto's, uitgewerkt samen met de particuliere en andere deelorganisaties. Dit beleid moet ervoor zorgen dat mensen die hun elektrische auto delen, hun auto vlot en gebruiksvriendelijk kunnen laden met een minimale inname van openbare ruimte, tegen een voorspelbare en betaalbare prijs.

Een opmaak van een laadinfrastructuurplan dat voorziet in de bouw van laadinfrastructuur op maat van een fossielvrije en autoluwe stad. Dat wil zeggen dat het laadinfrastructuurplan ervan uitgaat dat in 2040 geen fossiele auto's meer rondrijden in Gent en het aantal auto's 60% lager ligt dan vandaag.

Wij wensen een laadinfrastructuur die geclusterd wordt en zich zo positioneert dat het geen auto's aantrekt naar plaatsen die we autoluw willen maken en de keuze voor openbaar vervoer gemakkelijker maakt. Deze structuur moet toelaten dat burgers en bedrijven participeren in een laadnetwerk dat gevoed wordt met lokaal opgewekte groene stroom en rekening houdt met het feit dat een aanzienlijk deel van de auto's door particulieren gedeeld zal worden in de buurt

Voldoende ondersteuning bij de stadsdiensten om de opmaak en uitvoering van dergelijk laadinfrastructuurplan mogelijk te maken.

## HOE ZULLEN DEZE MAATREGELEN BIJDAGEN TOT MEER ELEKTRISCH RIJDEN EN TEGELIJKERTIJD MINDER AUTO'S?

Als mensen kunnen laden tegen een aanvaardbare en voorspelbare prijs zullen ze vlugger overstappen naar een elektrische auto. Dit maakt het ook voor autodelers gemakkelijker een voorspelbaar tarief vast te leggen voor het lenen van een auto.

Met goede afspraken tussen deelorganisaties en de stad over laadplekken zorg je dat de openbare ruimte zo efficiënt mogelijk wordt benut en dat elektrische laadplaatsen open en vlot toegankelijk blijven voor iedereen.

Een duidelijke visie zal ons in staat stellen gericht te investeren in de juiste laadinfrastructuur op de juiste plaats. Zo voorzie je voldoende laadcapaciteit om het fossiele tijdperk definitief af te sluiten en vermijd je tegelijkertijd een overschot aan laadcapaciteit dat alleen maar nog meer auto's aantrekt.

Burgers mee laten participeren in de opwekking van groene stroom en in laadinfrastructuur, zal ervoor zorgen dat er meer middelen beschikbaar komen om te investeren. Bovendien geeft dit meer garanties dat de prijs voldoende laag blijft.

## ONDERSTEUN DEEL-INITIATIEVEN VAN BURGERS VOOR EEN ZORGZAME SAMENLEVING

*Commons* creëren meer sociale cohesie, meer veerkracht en een betere dienstverlening met minder kosten en milieu-impact.

Klimaatverandering, biodiversiteitsverlies, toenemende sociale ongelijkheid en nieuwe technologieën luiden **een verandering van tijdperk in, met nieuwe kansen en bedreigingen**. De uitdagingen die op ons afkomen, zullen de overheid of de markt alleen niet kunnen oplossen. We hebben **actieve burgers nodig** die samenwerken en goederen en diensten samen beheren om te helpen in hun behoeften te voorzien.

Een common organiseert gedeelde en samen beheerde roerende of onroerende goederen of diensten. Dégage is een voorbeeld van een common voor mobiliteit. Auto's en fietsen worden **met iedereen gedeeld, samen beheerd en de kosten eerlijk verdeeld**.

Het doel is samen in elkaars behoeften voorzien en niet het maken van financiële winst, **zo blijft het aanbod betaalbaar**. Je ziet gelijkaardige initiatieven in diverse vormen opduiken op andere domeinen, zoals energie- en voedselvoorziening, gezondheidszorg en huisvesting. Energie-coöperatieven bewijzen vandaag dat ze beter in staat zijn betaalbare energie te leveren dan de grote energie-multinationals.

### DAAROM VRAAGT DÉGAGE

Dat Stad Gent, voortbouwend op het overzicht dat in de vorige legislatuur is gemaakt, een beleidsplan opstelt, samen met de burgerorganisaties, dat aangeeft hoe de common-initiatieven

- beter zullen ondersteund worden
- beter kunnen inspelen op de maatschappelijke noden
- meer Gentenaars bij deze initiatieven kunnen betrekken.



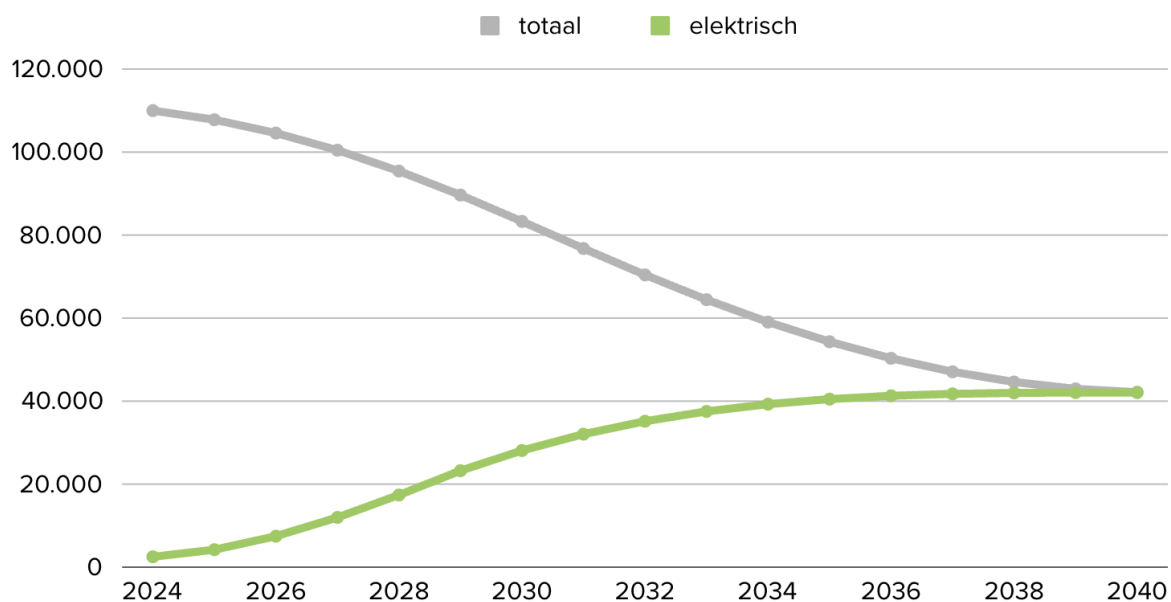
# WAT IS DE IMPACT VAN ONZE VOORSTELLEN?

## 1. MINDER AUTO'S

Gent volledig fossielvrij in 2040, het kan!

Grafiek 1 toont een mogelijke evolutie van het aantal auto's in Gent tussen nu en 2040 en de verhouding tussen fossiele en elektrische auto's.

### AANTAL AUTO'S IN GENT



Grafiek 1

Hierbij gaan we ervan uit dat

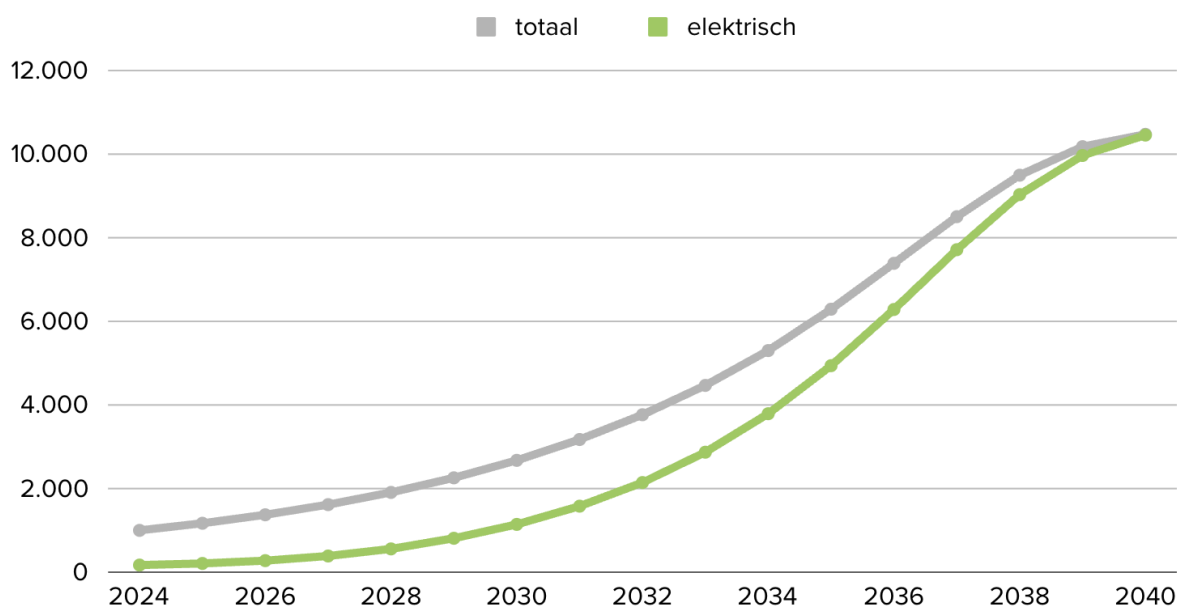
1. de laatste fossiele auto verkocht wordt in 2029, conform het Vlaams klimaatplan
2. het aantal Gentse gezinnen zonder auto voor eigen exclusief gebruik tegen 2030 is gestegen naar 1 op 2 en het aantal gezinnen met een 2e auto is gedaald naar 10 %
3. het aantal auto's in Gent in 2040 nog verder is gezakt met 60 %. Dit komt overeen met de Vlaamse mobiliteitsvisie die vraagt om een verlaging van de

materialen-voetafdruk van voertuigen met 60 % tegen 2050<sup>9</sup>. Aangezien elektrische auto's een zwaardere materialen-voetafdruk hebben dan fossiele auto's gaan we ervan uit dat het aantal auto's tegen 2040 al met 60 % moet zijn gedaald.

Hieruit blijkt dat Gent tegen 2030 klaar moet zijn om ongeveer 30.000 auto's probleemloos te laden en dat we tegen 2040 een elektrische auto-piek hebben bereikt van rond 45.000 auto's. **Het heeft geen zin om te investeren in laadinfrastructuur die deze capaciteit overschrijdt.**

Grafiek 2 toont een mogelijke evolutie van het aantal deelauto's in Gent en de verhouding van het aantal gedeelde fossiele en elektrische auto's.

#### AANTAL GEDEELDE AUTO'S IN GENT



Grafiek 2

Hierbij gaan we ervan uit dat

1. elke deelauto 4 niet gedeelde auto's vervangt
2. de auto-afhankelijkheid tegen 2040 met 30 % is afgenomen; wat betekent dat er 30 % minder autokilometers worden gereden

We stellen vast dat tegen 2040 10.000 deelauto's zullen volstaan. Tegen 2030 moeten we mikken op 3000 deelauto's, waarvan 40 % elektrisch. Wij voorzien dus nog een belangrijk aandeel fossiele deelauto's. Die helpen immers het totaal aantal nodige auto's naar beneden te halen. **Een vermindering van het aantal auto's is belangrijker dan de elektrificatie ervan.** Dit betekent dat tussen nu en 2030 het aantal gedeelde auto's stijgt van 1 % naar 3 % en dat dit tegen 2040 is toegenomen naar 25 %.

## 2. MEER RUIMTE

Kijk naar je straat en beeld je in dat je voor elke 10 geparkeerde auto's er 6 mag schrappen. Dat is erg veel ruimte. Of nog anders gesteld, **beeld je in dat we tegen 2040 erin slagen voor elke 10 straten die vandaag nog vol geparkeerd staan, 6 straten volledig autovrij te maken.** De vrijgekomen ruimte kan op wijkniveau worden omgezet in groen, bredere fietspaden, woonerven, terrassen, aparte stroken voor bus en tram, speelterreinen...

## 3. MEER SOCIALE VERBONDENHEID

Als duizenden Gentse auto-eigenaars hun auto delen, betekent dit dat tienduizenden Gentenaars geregeld beroep doen op een auto uit hun buurt. Dat zijn evenveel mensen die geregeld ervaren dat het perfect mogelijk is om op andere burgers beroep te doen om een essentiële behoefte, in dit geval mobiliteit, in te vullen. Dit creëert **meer sociale verbondenheid en meer sociale interacties die leiden tot nog meer samenwerking**, ook op andere domeinen dan autodelen.

## 4. GOEDKOPER BELEID

**Particulier autodelen stimuleren kan gebeuren met vrij goedkope beleidsmaatregelen.** Gesteld dat we auto-eigenaars die hun auto delen jaarlijks belonen met een premie van 250 euro, dan zou dit in 2030 neerkomen op een

jaarlijkse meerkost van 250.000 euro voor 1000 extra deelauto's. Dit kan gemakkelijk gefinancierd worden via een verhoging van de parkeertarieven, waarvan de jaarlijkse opbrengst vandaag in de grootteorde ligt van 20 miljoen euro.

## 5. KLIMAATDOELSTELLINGEN GEHAALD, MINDER VERVUILING EN MINDER AFHANKELIJKHEID VAN OLIE EN GAS

Door een combinatie van elektrificatie en een afbouw van het voertuigenpark, daalt het aantal fossiele auto's tussen nu en 2030 met ongeveer 50 %, en dus ook de daarmee gepaard gaande uitstoot van vervuilende gassen en afhankelijkheid van olie en gas. Dit is volledig **conform met de vooropgestelde klimaatdoelstellingen** in het akkoord van Parijs.

## 6. KOSTENBESPAREND VOOR GENTENAARS

Een nieuwe elektrische auto kost gemiddeld 40.000 euro, een fossiele auto gemiddeld 31.000 euro. Een particulier in België vervangt gemiddeld om de 10 jaar zijn auto. Als we er rekening mee houden dat jaar na jaar een steeds groter aandeel van nieuw verkochte auto's elektrisch zijn, dan zullen Gentenaars tussen 2024 en 2030 bijna 3 miljard euro spenderen aan nieuwe auto's.

Als we er echter in slagen het voertuigenpark tegelijk af te bouwen, zullen er **minder nieuwe auto's nodig** zijn en kunnen Gentenaars tegen 2030 ongeveer **600 miljoen euro besparen** op de aankoop van nieuwe auto's.

—

*Bovenstaande cijfers zijn geen vaststaande feiten. Deze toekomstvoorspellingen geven wel een beeld van de uitdagingen die voor ons liggen en een ruwe inschatting van de mogelijkheden als we bepaalde keuzes maken.*

## EINDNOTEN

1. <https://www.autodelen.net/aanbod/> en [https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20220609\\_93081979](https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20220609_93081979)
2. <https://stad.gent/nl/mobiliteit-openbare-werken/mobiliteit/autodelen-gent>
3. <https://www.autodelen.net/nl/nieuws/impactrapport/>
4. <https://www.autodelen.net/nl/projecten/campagne-gent-autodeelstad/>
5. <https://www.polisnetwork.eu/news/ghent-and-milan-win-international-car-sharing->
6. <https://stad.gent/sites/default/files/media/documents/Gent%20Mobiliteitsonderzoek%20->
7. <https://mcusercontent.com/5aba03b865531f2f75a32233d/files/a116f891-f54c-6235-1168->
8. <https://www.autogids.be/autonieuws/markt/autoverkoop-elektrische-auto-belgie.htm>
9. <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/duurzame-mobiliteit/vlaamse-mobiliteitsvisie-2040>