

MEMORANDUM GENT 2024

Politieke reacties - samenvatting

INVESTEREN IN VOETGANGERS, FIETSERS EN OPENBAAR VERVOER

Autodelen zal maar lukken als mensen een alternatief vinden voor de auto. De leden van Dégage zijn voetgangers, fietsers en gebruikers van openbaar vervoer die slechts af en toe een auto nodig hebben. We vragen daarom meer investeringen in openbaar vervoer en een fiets- en voetgangersvriendelijke omgeving. Dit verkleint de auto-afhankelijkheid van de Gentenaar. Zo zal die vlugger geneigd zijn een auto te delen met de buurt. Dit leidt tot minder geparkeerde auto's en meer ruimte voor de autoloze weggebruiker. Dégage vraagt straten in te richten op maat van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Wij willen daarbij de kwetsbare burger gebruiken als toetssteen. Dit zijn bijvoorbeeld ouderen, kinderen, maar ook mensen die geen auto hebben. Iedereen moet zich op een comfortabele en veilige manier kunnen verplaatsen.

Het is positief dat er bij de Gentse politieke partijen veel steun is om vanuit Gent bij de Vlaamse overheid aan te dringen op meer investeringen in trams en bussen, zowel voor onderhoud van het bestaande net als voor uitbreiding van de tramnetten. Sommigen pleiten voor goedkoper of zelfs gratis openbaar vervoer. Politieke partijen zien autodelen gelukkig niet als een alternatief voor openbaar vervoer, wel als een aanvulling. Er is ook veel bijval voor de inrichting van de openbare ruimte op maat van voetgangers, fietsen en openbaar vervoer met de kwetsbare burger als startpunt. Het STOP principe (prioriteit geven aan stappen, trappen, openbaar vervoer, personenwagen in die volgorde) wordt een aantal keer genoemd als uitgangspunt.

Wij wensen bij de Vlaamse overheid aan te dringen voor extra investeringen in trams en bussen.

GROEN

VOOR
GENT

cd&v

pvda



Helemaal niet
akkoord

Volledig
akkoord

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

GROEN

VOOR
GENT

cd&v

pvda



Helemaal niet
akkoord

Volledig
akkoord

Dégage vraagt ook extra fietsdiensten. Denk aan extra fietsstallingen die geschikt zijn voor (gedeelde) bakfietsen. Zo kan iemand met weinig plaats in huis daar ook gebruik van maken. We vragen ook meer ondersteuning van fietstaxi's voor vervoer van ouderen en van verdeling van goederen via cargobikes ter vervanging van de bestelbusjes.

Voor het aanbod van extra fietsdiensten is er bij de politieke partijen ruime steun, maar er zijn ook kritische geluiden. Die hebben betrekking op de opportuniteit om als stad ondersteuning te geven voor bv.. fietstaxi's of cargobikes. Moet de stad dit doen of moet dit aan privaat initiatief worden overgelaten? Moet er financiële steun gegeven worden of heeft de stad enkel een faciliterende rol? Sommigen benadrukken dat we extra ruimte voor stallingen wijk per wijk moeten bekijken.

Wij willen met handelaars en pakjesleveranciers projecten opzetten om klanten te stimuleren hun boodschappen te doen of te laten leveren met bakfietsen of cargobikes in plaats van met auto's of bestelwagens.



Wij willen extra investeren in fietstaxi's voor ouderen en in de communicatie hierover om dergelijke initiatieven bekend te maken.



Dégage vraagt een uitbreiding van het circulatieplan naar de wijken rond de binnenstad. Daarover is bij de politieke partijen verdeeldheid. Politici zitten niet op één lijn over hoe autoverkeer aan te pakken. Uit de reacties blijkt een verschillende visie op hoe centraal de auto moet blijven in de mobiliteit van de stad. Sommigen willen het autoverkeer afremmen via infrastructuurmaatregelen, maar niet afleiden via knips, en pleiten voor een beleid dat zowel ruimte biedt voor de auto als voor de andere weggebruikers. Ook participatie of draagvlak bij de burger zijn een gevoelig punt. Sommigen gaan ervan uit dat afbouwen van autoverkeer leidt tot onvrede bij de burger en willen eerst draagvlak vooraleer stappen te zetten. We leren uit de reacties dat we nog sterker moeten benadrukken dat particulier autodelen een manier is om geleidelijk afscheid te nemen van de auto. Dit zal het draagvlak verhogen voor meer ruimte in de stad voor duurzame niet autogebonden mobiliteit.

Wij willen het circulatieplan uitbreiden naar de wijken rond de binnenstad.



GENTENAARS STIMULEREN HUN AUTO TE DELEN MET HUN BUURT

Er staan meer dan 100.000 auto's in Gent. Een groot deel daarvan is onderbenut. Dit is een enorm potentieel om het aantal deelauto's in Gent op te drijven en zo het aantal auto's te verminderen. Tegen 2030 willen we 3000 deelauto's in Gent. Tegen 2040 willen we dat 1 auto op de 4 in Gent gedeeld wordt. Daarom vraagt Dégage dat Stad Gent actiever communiceert over de voordelen van het delen van de auto met je buurt. Dit kan bijvoorbeeld bij de uitreiking van een bewonersvergunning of herinrichting van een straat. De stad kan wijkregisseurs inschakelen om autodelen te promoten.

Het is positief dat alle politieke partijen vinden dat we meer moeten communiceren over de mogelijkheden en voordelen van particulier autodelen.

Wij willen actiever communiceren naar de Gentenaars om hen aan te moedigen hun auto te delen met hun buurt.



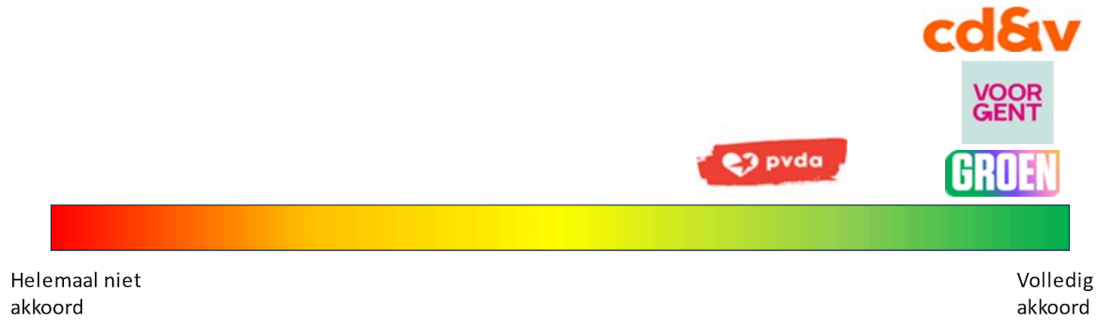
Helemaal niet
akkoord

Volledig
akkoord

We vragen ook een sociaal parkeerregime. Bijvoorbeeld, maak parkeren voor niet gedeelde auto's duurder, behalve voor mensen met een lager inkomen of een fysieke beperking. Geef met de extra inkomsten een jaarlijkse premie aan eigenaars die hun auto delen. Met elke gedeelde auto kunnen we de aankoop van 3 tot 10 nieuwe auto's vermijden. Bovendien maak je zo automobilititeit toegankelijk ook voor mensen die zich geen auto kunnen veroorloven.

Er is ruime steun voor een parkeerbeleid dat autodelen stimuleert. Er zijn gemengde gevoelens bij het geven van een premie voor wie zijn auto deelt. Sommigen beschouwen dit als overbodig omdat autodelen op zich al geld oplevert, of willen dit beperken tot premies inzetten voor begeleiding van mensen die in vervoersarmoede zitten. Anderen vinden dan weer dat de kost voor autodelen naar omlaag moet. Hieruit leren we dat we meer moeten benadrukken dat een premie de stad meer zal opleveren dan dat het geld kost. Elke extra deelauto levert de gemeenschap winst op in de vorm van uitgespaarde ruimte en minder kosten voor dezelfde mobiliteit.

Wij willen een parkeerregime dat mensen stimuleert hun auto te delen met hun buurt.



Wij willen Gentenaars die hun auto delen met de buurt ondersteunen met een premie.

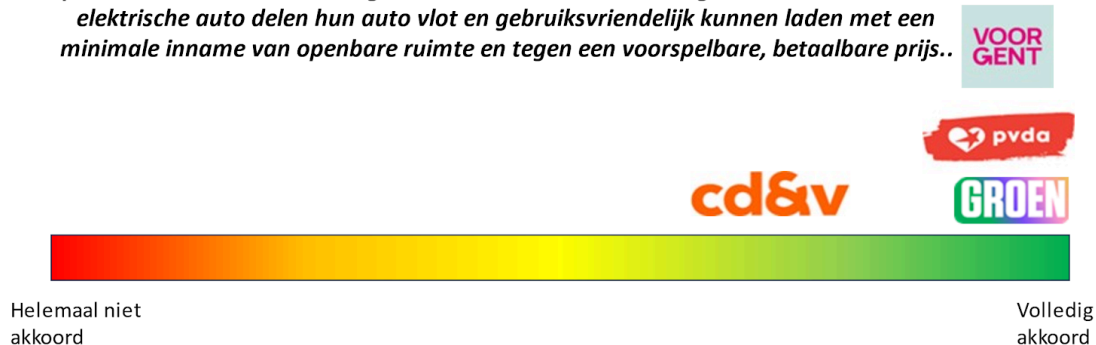


MAAK GENT AUTOLUW EN FOSSIELVRIJ TEGEN 2040

Als Vlaanderen zich aan zijn klimaatdoelstellingen houdt, wordt in 2029 de laatste nieuwe fossiele auto gekocht. Daarom moet Gent er naar streven tegen 2040 volledig fossielvrij te zijn. Tegelijk vraagt Dégage het aantal auto's tegen 2040 met 60 % te verminderen. Dit zorgt voor extra ruimte voor duurzame mobiliteit en een aanzienlijke besparing van grondstoffen. Als we die vermindering van auto's nu inzetten, kunnen Gentenaars tegen 2030 al 600 miljoen euro uitsparen aan nieuwe auto's.

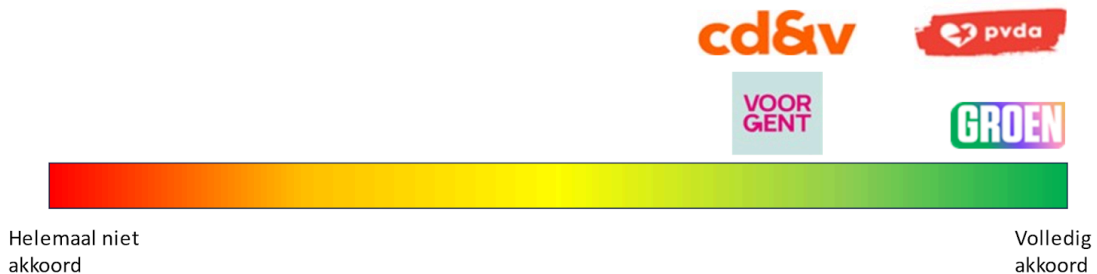
Autodelen kan de verkleining en elektrificatie van het voertuigenpark versnellen. Door een elektrische auto te delen kan je de hogere aankoopprijs spreiden over meer mensen. Zo wordt die voor een grotere groep betaalbaar. In deelsystemen hebben meer mensen de kans een elektrische auto uit te proberen. Dit verlaagt de drempel om elektrisch te rijden. Voldoende laadinfrastructuur is daarbij cruciaal. Die moet toelaten dat iedereen vlot en betaalbaar kan laden, tegen een voorspelbare prijs, én dit ook voor deelauto's. Hiervoor blijkt bij de politiek ruime steun te bestaan. Iedereen wil laadinfrastructuur uitbreiden.

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



We vragen dat Gentenaars kunnen participeren in laadinfrastructuur die draait op groene stroom. Hiervoor heerst bij de politiek meer terughoudendheid. Sommigen vinden dit complex en vinden dat het regelgevend kader hiervoor ontbreekt. Het wordt door sommigen ook niet als prioritair gezien. Nochtans lijkt net burgerparticipatie een goede manier om geld voor investeringen op te halen. Het houdt prijzen onder controle en creëert draagvlak voor meer decentrale opwekking en opslag van groene energie.

Wij willen werk maken van een laadinfrastructuur die wordt gevoed met groene stroom en waarin burgers kunnen participeren.



We vragen dat Gent een laadinfrastructuurplan opstelt dat ons voorbereidt op een gedeelde, autoluwe en fossielvrije toekomst. Dégage schuift de ambitie naar voor om tegen 2040 het aantal auto's met minstens 60 % te verminderen, die volledig fossielvrij te maken, en van 1 op de 4 auto's deelauto's te maken. Hier worden door sommige politieke partijen vraagtekens bij geplaatst. Sommigen willen zich niet engageren tot een bepaald percentage van vermindering van voertuigen. Anderen hebben een probleem met een fossielvrij 2040 en willen dit koppelen aan meer openbaar vervoer. Er wordt ook gezegd dat bovenlokale overheden moeten bijspringen om dit doel te realiseren. Wij leren hieruit dat we moeten blijven benadrukken welke de sociale, economische en ecologische voordelen zijn van een veel kleiner, en een veel meer gedeeld voertuigenpark. Dit zal ook de kosten voor elektrificatie aanzienlijk drukken.

***Wij willen een laadinfrastructuurplan opstellen op maat van een fossielvrije en autoluwe stad.
Wij willen dat er tegen 2040 in Gent geen fossiele auto's meer rondrijden en dat het aantal auto's tegen dan met minstens 60 % is gedaald.***



ONDERSTEUN DEELINITIATIEVEN VOOR EEN ZORGZAME SAMENLEVING

Of het nu gaat om mobiliteit, huisvesting, energie of voeding, deelinitiatieven zorgen ervoor dat deze diensten duurzamer, goedkoper én socialer kunnen aangeboden worden. Particulier autodelen is de goedkoopste manier om automobilititeit te verschaffen en de omslag te maken naar elektrisch rijden. Wooncoop bewijst dat wonen duurzaam en betaalbaar wordt als je dit oppakt in een coöperatief model. Energent werkt gestaag aan vergroening van ons energiesysteem met participatie van burgers. De coöperatieve Ecopower bewees tijdens de energiecrisis dat ze de beste garantie biedt op betaalbare stroom. Trividend zorgt voor financiering van sociaal innovatieve bedrijven. Dit zijn slechts enkele voorbeelden. De overheid en de klassieke commerciële markt alleen zullen niet in staat zijn de torenhoge uitdagingen aan te pakken die op onze samenleving afkomen. We hebben nood aan ondernemingen en burgerinitiatieven die samenwerking tussen burgers bevorderen. Dit zal onze stad zorgzamer en veerkrachtiger maken voor iedereen.

We vragen daarom dat Stad Gent een beleidsplan opstelt om van Gent een echte deelstad te maken. We zijn blij te zien dat er ruime steun is voor het opzetten van een echt beleid dat deelinitiatieven ondersteunt en meer Gentenaars laat samenwerken, niet alleen voor mobiliteit maar ook voor andere maatschappelijke behoeften. Sommigen plaatsen wel een kanttekening door te stellen dat het goed moet omkaderd worden en praktisch moet blijven.

Wij willen een beleidsplan opstellen, samen met de burgerorganisaties, dat aangeeft hoe common-initiatieven beter zullen ondersteund worden om beter in te spelen op de maatschappelijke noden en meer Gentenaars bij deze initiatieven te betrekken.

