

---

## OPSCRIFT

**Vergadering van** 15 maart 2016

**Nummer:** 2016\_MV\_00096

**Onderwerp:**

**Mondelinge vraag van raadslid Karin Temmerman: Bestaande infrastructuur voor elektrische wagens**

**Raadslid(-leden):**

Karin Temmerman - sp.a

**Bevoegd:**

Tine Heyse

---

## OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

**Toelichting:**

Eind 2013 heb ik u reeds een schriftelijke vraag gesteld betreffende de uitrol van infrastructuur voor elektrische wagens. Op dat moment waren er een 20-tal publiek toegankelijke oplaadpunten in Gent voor de 32 ingeschreven elektrische wagens.

In uw antwoord merkte u op dat het aantal elektrische voertuigen trager groeide dan voorspeld. Hierdoor achtte u het meer opportuun om een afwachtende houding aan te nemen en uit te kijken naar de gewestelijke, federale en Europese maatregelen die genomen zullen worden om het gebruik van elektrische voertuigen te stimuleren. U gaf wel aan dat de Stad Gent de rol van facilitator wou opnemen inzake de uitrol van publiek toegankelijke laadpunten op het eigen grondgebied.

Sindsdien is de stad gestart met het verlenen van subsidies aan bedrijven en organisaties die een publieke of semi-publieke laadpaal voor elektrische wagens plaatsen. De laadpaal moet wel minimaal gedurende de gebruikelijke openingsuren van het bedrijf toegankelijk zijn voor derden.

**Vraag:**

1. Hoeveel subsidies verleende de stad ondertussen aan bedrijven en organisaties die een publiek of semi-publiek toegankelijke laadpaal plaatsten? Wie zijn deze organisaties en waar zijn de oplaadpunten gelegen?
2. Hoeveel oplaadpunten telt de stad Gent vandaag? Kan u mij een overzicht geven van alle locaties? Is dit overzicht ook beschikbaar voor particulieren?
3. Hoeveel oplaadpunten komen er de volgende maanden nog bij?
4. Wat is de kostprijs van een oplaadbeurt in een openbaar oplaadpunt in Gent? Is er een verschil met de (semi-)publieke oplaadpunten bij bedrijven en organisaties? Indien ja, hoe verklaart u dit verschil?
5. Lokale besturen kunnen in samenwerking met de distributiebeheerder het lokaal beleid uitstippelen. Met welke private energieleveranciers werkt de distributiebeheerder voor de oplaadpunten op grondgebied Gent samen?

## ANTWOORD

**15 maart 2016**

De uitrol van publieke laadpunten kreeg onlangs een positieve stimulans door enkele maatregelen op Vlaams niveau waaronder de recent principiële goedkeuring van de Vlaamse overheid om tegen 2020 5000 laadpunten uit te rollen in Vlaanderen (kanttekening: moet nog goedgekeurd worden door de Raad van State). De netbeheerders zullen hiermee officieel de opdracht krijgen ieder jaar 1000 publiek toegankelijke oplaadpunten te installeren. De eerste 1000 zouden er dit jaar al moeten staan. Na de paasvakantie zullen de netbeheerders hiervoor een Europese aanbesteding lanceren. Het is nog niet geweten met welke energieleverancier hierbij gewerkt zal worden. In Gent zouden er theoretisch gezien ongeveer 500 laadpunten (d.i. 250 laadpalen) op openbaar toegankelijk domein moeten gerealiseerd worden tegen 2020. Binnenkort hebben onze diensten een overleg met Eandis, waarbij het aantal te plaatsen laadpalen tijdens de komende maanden ook besproken zal worden.

### **Wat is de situatie op de dag van vandaag in Gent?**

Momenteel kan opladen van elektrische voertuigen in de publieke ruimte in de meeste ondergrondse parkeergarages (5 in totaal). Deze laadpunten zijn voornamelijk bestemd voor bezoekers. Het is de bedoeling om al onze ondergrondse parkings (8 in totaal) te voorzien van laadpunten.

Op dit moment ontbreekt een duidelijk overzicht van de locaties waar publiek laden (al dan niet op privaat domein) mogelijk is. Er bestaan wel enkele websites die toch al een goede indicatie geven. Voorbeelden hiervan zijn:

- [Egear.be](http://Egear.be)
- [Oplaadpunten.org](http://Oplaadpunten.org)

- Asbe.be

Uit deze websites blijkt dat er op een 30-tal in Gent laadpunten te vinden zijn. De Vlaamse overheid zal de netbeheerders ook de opdracht geven deze informatie gecentraliseerd te beheren, zodat er steeds een duidelijk overzicht beschikbaar is.

### **Wat is de toekomstvisie van de Stad Gent?**

Een wildgroei van laadinfrastructuur op het openbaar domein moet vermeden worden. Daarom is een puur vraagvolgend kader, waarbij particulieren het recht kunnen krijgen om te voorzien in eigen laadinfrastructuur voor de deur, niet wenselijk. Dit leidt immers tot een privatisering van parkeerplaatsen en een weinig efficiënte inzet van de schaarse parkeerplaatsen. Ik vind dat we ons als Stad dan ook achter het door de Vlaamse overheid gehanteerde principe "ladder van laden" moeten scharen. Dit betekent dan dat er een soort van hiërarchie bestaat in de locaties voor nieuwe laadpalen, waarbij er eerst een oplossing wordt gezocht:

- Op privaat domein (thuis of bij bedrijven). Men gaat dus eerst bekijken of de eigenaar van de elektrische wagen een laadpaal in zijn eigen garage of oprit kan plaatsen;
- Pas in tweede instantie wordt gekeken naar parkeergarages of andere publiek toegankelijke (al dan niet private) parkeervoorzieningen. Indien werkgevers de laadinfrastructuur ook publiek toegankelijk maken, voorziet de Stad in 1.000€ financiële ondersteuning per geplaatste laadpaal. Momenteel werd nog maar aan 1 partij (garage Mahy in de Zeeschipstraat) een dergelijke subsidie verleend, maar verschillende bedrijven hebben intenties om op korte termijn een laadpaal te plaatsen. Gezien de recente beleidsondersteuning voor elektrische voertuigen verwachten we ook dat de vraag naar laadpalen en onze subsidie zal toenemen en hiermee een stuk de kip en het ei verhaal doorbroken wordt.
- Pas in laatste instantie wordt gekeken naar locaties op straat, met een aanvaardbare wandelafstand tussen de woonplaats van de eigenaar van de elektrische wagen en de laadpaal.

Momenteel werk ik samen met mijn collega schepen Watteeuw en betrokken diensten aan een uitrolplan voor laadpalen dat dit jaar nog moet worden goedgekeurd. Hiervoor zullen we ook strategisch afstemmen met Eandis, door de Vlaamse Regering aangesteld voor de opmaak van een spreidingsplan van laadpalen over Vlaanderen. Later dit jaar zullen we dit plan kunnen voorstellen en meer gedetailleerd toelichten. De bedoeling is dat we een onderscheid zullen maken tussen laadinfrastructuur voor bezoekers/werknemers enerzijds en laadinfrastructuur voor bewoners anderzijds.

- Voor wat de bezoekers/werknemers betreft, dient laadinfrastructuur te worden voorzien op plaatsen waar we auto's van bezoekers en werknemers willen opvangen, zoals: P+Rs, ondergrondse parkeergarages en private parkeerfaciliteiten van werkgevers.

- Bewoners die niet over een eigen parkeergarage of oprit beschikken, dienen op privaat domein en/of op openbaar terrein terecht te kunnen. Concreet denken we er zo aan om laadinfrastructuur te voorzien bij nieuwe woonprojecten. In het Parkeerplan van de Stad Gent is voorzien om te evolueren naar straat- en buurt parkeren. Geclusterde parkeerplaatsen in buurten dienen te worden uitgerold op basis van het principe 'paal-volgt-wagen', waarbij op buurtparkings telkens enkele plaatsen worden uitgerust met oplaadinfrastructuur. De Stad Gent beschikt sinds kort over een parkeermakelaar die contacten kan leggen met eigenaars van private parkeervoorzieningen met het oog op het ter beschikking stellen voor bewoners van parkeervoorzieningen 's avonds en in de weekends.

Wat de kostprijs voor het laden betreft kan ik geen eenduidig antwoord geven. Deze is heel sterk afhankelijk van het type abonnement, van de provider, enzovoort. Vergelijk het met de markt van de gsm providers die ook met diverse tarieven werken. Meestal is het zo dat de kostprijs voor het laden conform is met de kosten voor het beheer en het plaatsen van de laadpaal en de energieprijis. Voor publieke laadpalen wordt er wel een maximumprijs bepaald per verbruikte Kwh.

---