

## OPSCHRIFT

**Vergadering van:** 17 maart 2015

**Nummer:** 2015\_MC\_00093

**Onderwerp:**

**Laadpalen voor elektrische auto's. - Greet Riebbels**

**Raadslid(-leden):**

Greet Riebbels - sp.a

**Bevoegd:**

Filip Watteuw

---

## OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

**Toelichting:**

De aankoop van elektrische auto's blijft stijgen in ons land. Vorig jaar werden er bijna 1000 verkocht, een quasi verdubbeling op 2 jaar tijd. Sommige kooplustigen in Gent lijken te aarzelen om voor elektriciteit te kiezen, door de complexiteit om hun voertuig opgeladen te krijgen. In het parkeerplan staat: "Om de niche van elektrische voertuigen te ondersteunen lijkt het aangewezen om op een beperkt aantal locaties parkeermogelijkheden voor elektrische wagens te reserveren, nl. op een aantal P&R's, ondergrondse parkeergarages en buurtparkings waar langparkeren is toegelaten, en waar eigenaars van een elektrische wagen hun auto kunnen laten staan tot die volledig is opgeladen (vb.). De laadinfrastructuur kan op termijn verder uitgebreid worden, rekening houdend met de positieve evolutie in het aantal elektrische voertuigen."

**Vraag:**

Klopt het dat je als particulier qua openbare laadpalen voorlopig alleen maar terecht kan in 3 ondergrondse parkings (Sint-Michiels, Reep en Sint-Pietersplein), en verder aan het politiekantoor te Ekkerghem en (al ver buiten het centrum) aan de Skaldenstraat in de Gentse haven? De P+R in Gentbrugge (onder viaduct E17) staat niet op de website van 'mobiliteit Gent' terwijl de laadpalen daar in oudere publicaties aangekondigd werden.

Wordt overwogen om de aanwezige laadpalen onder de Vrijdagmarkt en aan Ramen op termijn ook ter beschikking te stellen aan particulieren? Nu zijn deze gereserveerd voor andere categorieën van el. voertuigen.

Is er een regeling (financieel) voor bewoners met een bewonerskaart van vb de zone Centrum indien zij noodgedwongen hun auto willen laden op een langparkeerplaats buiten hun parkeerzone?

Valt het te overwegen om toch in bepaalde situaties of op bepaalde uren van de nacht toe te laten dat mensen een kabel vanuit hun huis, over het trottoir naar hun voor het huis geparkeerde auto te leggen? Want dat mag nu niet.

Blijft u achter de overtuiging staan dat het niet opportuun is een speciaal gunstparkeertarief te introduceren ten voordele van elektrische voertuigen, wetende dat de aankoop van deze voertuigen stijgt en dat het klimaat baat heeft bij deze auto's? .

Zit het Vlaamse project "EVA - Elektrische Voertuigen in Actie" (in samenwerking met Eandis) op schema op het Gents grondgebied? Doel daarvan is een netwerk van oplaadpunten uit te bouwen, zodat er binnen een straal van 20 km of binnen een aantal minuten een oplaadpunt beschikbaar is.

---

## ANTWOORD

**19 maart 2015**

Het klopt dat er voorlopig enkel oplaadpunten werden voorzien in de parkings Sint-Michiels, Reep en Sint-Pietersplein en ook aan Ekkergerm en de Skaldenstraat. AWW voorziet op de P+R in Gentbrugge oplaadinfrastructuur. Op dit moment is men in het proces van het toekennen van de domeinvergunningen. Later dit jaar wordt de effectieve uitvoering voorzien.

De laadpalen in Ramen en de Vrijdagmarkt zijn inderdaad geen publiek toegankelijke laadpalen. Deze zijn er geplaatst in het kader van specifieke projecten m.b.t. elektrische deelwagens en zijn niet uitgerust met de noodzakelijke software om gecombineerd gebruik met particulieren mogelijk te maken.

Zoals in het parkeerplan is voorzien, willen we de verdere uitrol van elektrische voertuigen zeker stimuleren door het aanbieden van oplaadinfrastructuur. We zullen deze in eerste plaats uitbouwen – of laten uitbouwen – bij collectieve parkeervoorzieningen zoals alle ondergrondse parkeergarages, P+R's en buurtparkings. Voor dat laatste wordt er ook gekeken naar publieke toegankelijke private parkings. Schepen Heyse heeft nu al een subsidiereglement dat particulieren en bedrijven die een publiek toegankelijk laadpunt voorzien op hun eigen domein, financieel ondersteunt. Zoals voorzien in het Mobiliteitsplan zal de parkeermakelaar in gesprek gaan met eigenaars van privéparkings om deze te kunnen openstellen voor bewoners. Hierbij kan dan ook worden besproken of het opportuun is om hier laadinfrastructuur te voorzien (die dan overdag bijvoorbeeld door werknemers kan worden gebruikt en 's avonds door bewoners).

We zien ook een belangrijke link met autodelen. Doel is om in alle wijken een aantal parkeerplaatsen te voorzien voor autodeelwagens zoals nu al bestaat voor Cambio. Aan deze autodeelparkeerplaatsen kan dan ook één of meerdere plaatsen worden voorzien voor elektrische deelwagens en voor elektrische wagens van bewoners.

Wat het gunsttarief betreft, blijf ik inderdaad bij het standpunt dat het geen goed idee is om elektrische wagens goedkoper te laten parkeren. Elektrische voertuigen zijn geen oplossing voor de hoge parkeerdruk in de stad. Zij hebben eenzelfde ruimtebehoefte als een conventionele auto. Ook naar verkeersveiligheid en doorstroming hebben zij eenzelfde negatieve impact als een conventionele auto. Ik wil wel bijkomende voordelen uitwerken voor wagens, ook elektrische, die worden gebruikt in het kader van autodelen. Om elektrische of andere milieuvriendelijke voertuigen te stimuleren, moeten er andere maatregelen worden uitgewerkt.

Tot slot wat het EVA-project betreft. Dit project is ondertussen afgelopen en in het kader van dit project zullen er geen bijkomende laadpalen geplaatst worden. Dat dit project echter niet

volstond om een gebiedsdekkend netwerk van laadinfrastructuur uit te bouwen, is ondertussen ook duidelijk. Vandaar onze bijkomende inspanningen in de volgende jaren.

---