



Opschrift

Vergadering van 11 februari 2020

Nummer: 2020_MV_00034

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Christophe Peeters: Publieke laadplaatsen

Raadslid(-leden):

Christophe Peeters - Open Vld

Bevoegd: Filip Watteeuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

In antwoord op mijn schriftelijke vraag ivm de publieke laadplaatsen liet u mij weten dat niet-elektrische voertuigen die parkeren op een parkeerplaats voor elektrische voertuigen, in Gent kunnen beboet worden door de politie met een Gas boete. U meldde ook dat het voorts mogelijk is om de parkeerduur te beperken door het aanduiden van de maximum parkeerduur of het verplicht gebruik van de parkeerschijf. De controle op de beperkte parkeertijd gebeurt door het Mobiliteitsbedrijf door het uitschrijven van een parkeerretributie.

U gaf daarnaast ook aan dat Met het creëren van een aanbod van publieke laadpalen het nooit de bedoeling geweest is van Stad Gent om eenieder steeds garantie te geven op een vrije plaats aan de laadpaal. De publieke laadpalen zijn, zo zegt u, enkel een aanvulling op de laadfaciliteiten thuis, op het werk en onderweg.

Vraag:

Ik heb hier volgende vragen en bemerkingen bij.

Is het juridisch mogelijk om het sanctioneren van foutparkeren, zijnde dat chauffeurs van niet elektrische voertuigen hun voertuig parkeren op plaatsen die zijn voorbehouden voor elektrische voertuigen, ook aan het mobiliteitsbedrijf over te laten zodat hiervoor retributies kunnen worden uitgeschreven? Deze vorm van foutparkeren is immers bijzonder hinderlijk en wordt best gecoördineerd aangepakt

Hoe staat het ten andere met de ambities inzake de uitrol van de publieke laadplaatsen? Worden er ook snelladers voorzien? Wat zijn de plannen in de ondergrondse parkeergarages?

Dat publieke laadpalen slechts een aanvulling zijn op laadfaciliteiten thuis is enigszins kort door de bocht, zeker wat het stedelijke gebied betreft waar mensen veelal niet over een oprit, tuin of garage beschikken.

Antwoord

18 februari 2020

Het probleem is breder dan installatie en handhaving en is niet zo eenvoudig.

De juridische problematiek over wie wat controleert rond autodelen en elektrisch laden is u al toegelicht in de vermelde schriftelijke vraag.

U begrijpt dat het juridisch niet mogelijk is om voor foutparkeren een retributie uit te schrijven. Dit moeten GAS-boetes zijn en is in Gent de bevoegdheid van de politie. GAS-boetes kunnen enkel uitgeschreven worden door beëdigde GAS-ambtenaren of politiepersoneel. Vermits de controle op parkeerduurbepanking via een opdrachtnemer gebeurt – en dus niet stadspersoneel – kan het Mobiliteitsbedrijf deze controle op dit moment niet overnemen.

U moet dus eigenlijk de vraag stellen aan de burgemeester of die bereid is om dit af te staan. Indien dit het geval zal zijn, kunnen we binnen het Mobiliteitsbedrijf bekijken om zich te reorganiseren hierop.

Wat betreft de uitrol van de laadpalen wordt tegen eind 2020 een basisnet van 162 publieke laadpalen gerealiseerd.

En we hebben inderdaad aan Fluvius gevraagd om te kijken om palen die andere gemeenten niet willen in Gent te plaatsen, zij hebben daar welwillend op geantwoord maar daar is nog niets concreet daarom kan ik daar nu nog niet verder op ingaan, indien u wil kan ik u daar later over informeren.

Momenteel wordt enkel concreet werk gemaakt van een snellader voor E-taxi's. Hiervoor heeft de dienst Milieu en Klimaat een subsidie in de wacht gesleept.

In 3 ondergrondse parkings is sinds ca. 2012 al publieke laadinfrastructuur aanwezig. Deze wordt in principe niet uitgebreid binnen de huidige werking met Fluvius.

We weten dat het voorzien aantal laadpalen niet voldoende is en bekijken nu hoe we op de markt vraag beter en sneller kunnen inspelen. De laadpalen zijn sinds 1 januari 2020 overgenomen door het mobiliteitsbedrijf. Er is ondertussen bij het Mobiliteitsbedrijf iemand aangesteld om de verdere visie voor openbare laadinfrastructuur te ontwikkelen. We hopen daar snel resultaat van te zien. Voor mij moet het ook mer dan visie alleen zijn, laat dat duidelijk zijn.

Het klopt dat we de publieke laadpalen zien als een aanvulling van de laadpalen thuis en op het werk. We stimuleren maximaal individuele en in pandige laadpalen, op privaat en semi-publiek domein. We kunnen jammer genoeg niet alles op openbaar domein organiseren. Er is een enorme claim op het openbaar domein, laadpalen is er één van. Iedereen wil het openbaar domein gebruiken, voor van alles en nog wat. U zou mij beter moeten kennen en weten dat u mij niet van een ‘ant-stedelijke’ reflex kan verdenken. We moeten er ook voor zorgen dat deelorganisaties laadpalen niet monopoliseren, ook daar krijg ik klachten over.

We moeten een evenwicht zoeken en kunnen dus niet voor elke woning een laadpaal voorzien. Los daarvan hopen we wel om een denser netwerk uit te rollen.
