



Opschrift

Vergadering van 8 juni 2021

Nummer: 2021_MV_00349

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Stephanie D'Hose: laadinfrastructuur

Raadslid(-leden):

Stephanie D'Hose - Open Vld

Bevoegd: Filip Watteuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

In de schoot van de federale regering is een akkoord bereikt rond de vergroening van het woon-werk verkeer. Eén van de punten uit het akkoord bestaat erin dat vanaf 2026 emissievrije bedrijfswagens de norm worden. Hoewel er ook geëxperimenteerd wordt met onder meer waterstof als vervanger van de fossiele brandstoffen, komt dit neer op een evolutie naar de elektrische bedrijfswagen.

Daarmee is meteen de omslag naar de elektrificatie van het volledige wagenpark in ons land definitief ingezet. Vele bedrijfswagens belanden immers na het einde van de leasing op de tweedehandsmarkt. Het aanbod zal dus vergroten wat impact zal hebben op de prijs. En dus ook op de bereikbaarheid van dergelijke wagens voor de consument. De reacties op het bereikte akkoord uit het middenveld zijn positief. Volgens de Bond Beter Leefmilieu is het een belangrijke stap. Ons land loopt hiermee voorop in Europa. Het akkoord, en het perspectief dat we daarmee in het vooruitzicht hebben, noopt ons wel tot de vaststelling dat er nog veel werk op de plank ligt. Op vlak van laadinfrastructuur, of het nu privaat, publiek of semi-publiek toegankelijk is, staan we in ons land absoluut nog niet ver genoeg.

In dat verband is er, met ondersteuning van de Vlaamse overheid, een grote rol weggelegd voor de lokale besturen. De Vlaamse minister van Binnenlands Bestuur heeft zich recent geëngageerd om de steden en gemeenten bij te staan zodat de ambities, die terecht hoog zijn, kunnen worden waargemaakt.

Stad Gent heeft de reputatie om de trend te zetten, om voorop te lopen. Dat is niet in het minst het geval als het over mobiliteit gaat. Onze stad is, en dat is in deze niet onbelangrijk, de thuishaven van VOLVO, een autoconstructeur die zwaar inzet op elektrificatie.

Bepaalde principes die naar voor worden geschoven, zijn voor onze stad niet nieuw. Zo werken we al volgens het paal volgt wagen of paal volgt paal systeem.

Maar we zullen ons dus, nog meer dan we vandaag doen, moeten voorbereiden op de toekomst. Ik denk dan bijvoorbeeld aan een gebiedsdekkend plan om ook in Gent tot minstens 1 laadpunt per 100 inwoners te komen in 2030. Dat impliceert een 2500 tal palen. Ook ons elektriciteitsnet zal erop voorzien moeten worden en bij de heraanleg van straten of pleinen moeten laadpalen absoluut in ogenschouw genomen worden. Er zijn tal van good practices uit het buitenland. Zo heb ik u reeds eerder gewezen op de samenwerking tussen Honda en Ubricity die toelaat om voertuigen op te laden via openbare verlichtingspalen.

Vraag:

Hoe kijkt u naar de het akkoord dat de federale regering heeft gesloten? Bent u van oordeel dat we niet alleen moeten instappen in de elektrificatie maar voorop lopen en de toon zetten? Zal u, in het licht van dit akkoord, het beleid inzake de laadinfrastructuur versnellen? Neemt u de uitgestoken hand vanuit Vlaanderen aan om hier samen werk van te maken? Wat is de stand van zaken rond de vooropgestelde plankaart? U gaf in het verleden aan dat u tegen eind maart 2021 mikte op 384 laadpunten. Hebben we dat gehaald? Hoe kijkt u naar het streefcijfer dat voor Gent neerkomt op ruim 2500 laadpalen?

Antwoord

U vraagt mij hoe ik aankijk tov het akkoord van de federale regering. Ik ben maar een bescheiden loakel schepen dus u vraagt mij wel heel veel, om hier zomaar te zeggen wat ik daarvan denk, van het akkoord dat federale regering heeft afgesloten.

Het is altijd belangrijk om te kijken welk probleem je met zo'n akkoord wil oplossen. Als het gaat om uitstoot, dan is dit een goed akkoord. Elektrische salariswagens zijn beter dan fossiele bedrijfswagens of fossiele salariswagens. Dat is zo simpel als maar kan zijn.

Algemeen ben ik voorstander van de elektrificatie van het voertuigenpark, dus in die zin is dat een goed akkoord.

Maar als je mij vraagt, is dit een oplossing voor het bredere probleem, is dit een oplossing voor het mobiliteitsprobleem? Dan zeg ik: ik denk het niet. Uitstoot is maar één van de problemen van ons mobiliteitssysteem. De vele files, het parkeren, het ruimebeslag, de ongevallen, de hinder die er algemeen is los je niet op met zo'n systeem. Ik ben zelfs bang dat als er geen luiken bijkomen rond bv. deelauto's of modal shift dat het akkoord zou kunnen contraproductief werken op lange termijn. Maar ik ga er van uit dat deze federale regering ook met goeie maatregelen zal komen op het vlak van mobiliteit en modal shift. Ik zie dat men op het vlak van spoorverkeer ook probeert om bijkomende inspanningen te doen, het feit dat de nmbs zich eindelijk ook zal aanpassen aan de combinatie van fiets- en treinverkeer is ook belangrijk. Dit akkoord op zich zal dus het mobiliteitsprobleem niet oplossen, er moeten nog andere stappen gezet worden. Ik ga er van uit dat deze regering dit zal doen.

Vlaanderen keurde inderdaad 2 weken geleden de ontwerpvisie voor clean power for transport (CPT) tot 2030 goed. Voor deze ontwerpvisie heeft ons eigen Gentse mobiliteitsbedrijf trouwens samengewerkt met onze collega's bij de Vlaamse overheid. In de ontwerpvisie van de Vlaamse Overheid worden een aantal ondersteunende doelstellingen, stimulansen en acties geformuleerd, maar het is duidelijk - zoals u terecht aanhaalt - dat het effectief realiseren van publieke laadinfrastructuur bij de steden en gemeenten terechtkomt, en niet langer door Fluvius zal gebeuren.

Vandaag telt Gent al het meeste publieke laadpunten in Vlaanderen. Hoewel er ons initieel slechts 324 werden toegekend, zijn we erin geslaagd om met Fluvius 364 laadpunten te plaatsen. De laatste 6 hiervan worden deze maand afgewerkt. Voordien hadden we al in een eerdere concessie 16 laadpunten in dienst. Dat brengt het totaal op 380 laadpunten. Er zijn er 4 uiteindelijk niet uitgevoerd, daarom dat we die 384 net niet halen. Daarnaast staan er in Gent al een 100-tal semipublieke laadpunten. We staan daarmee aan de kop in Vlaanderen maar collega Peeters heeft er ook al eerder naar verwezen, in Amsterdam staan er denk ik 3000-4000. En Amsterdam is kleiner dan Vlaanderen. Ik denk dat we ons daaraan moet spiegelen.

Het Mobiliteitsbedrijf lanceerde in 2020 een studieopdracht om een prognose- en plankaart op te stellen. De prognosekaart schat de laadbehoefte in voor 2025 en 2030, resp. 800 en 2.300 extra laadpunten. Dat is voor alle duidelijkheid in totaal 3.100 publieke laadpunten extra. We mikken daarmee al ver boven de 2.500 laadpunten tegen 2030.

Op basis van de prognosekaart is een plankaart opgesteld en is Gent opgedeeld in hexagonen van 250 meter. Ongeveer 500 laadpunten werden hierop al ingetekend. Het Mobiliteitsbedrijf is momenteel trouwens al volop bezig om die locaties te documenteren en de nodige wegvergunningen aan te vragen, zodat we snel kunnen schakelen eens een nieuwe chargepoint operator (CPO) is aangesteld. Een nieuwe concessie is namelijk al gelanceerd en zal in de gemeenteraad van juni voorgesteld worden, en passeerde hier daarnet ook. Daarin willen we van 2022 t.e.m. 2024 800 laadpunten realiseren. Dat is dus een jaar vroeger dan de prognose. De concessie kan nog 2 jaar verlengd worden voor het realiseren van bijkomende laadpunten.

Daarnaast hebben we met Farys al een eerdere project-call m.b.t. semipublieke laadpunten gewonnen om tegen oktober 2022 op de parkeerterreinen van sportaccommodaties ongeveer 80 normale AC-laders te willen plaatsen (160 laadpunten) en een dertigtal snel DC-laders (60 laadpunten).

Het Mobiliteitsbedrijf is eveneens bezig met het uitbreiden van de laadinfrastructuur in de stedelijke parkings. Momenteel zijn er al publieke laadpunten beschikbaar in de parkings Reep, St-Pietersplein en St-Michiels.

We zijn in Vlaanderen nog steeds koploper wat laadpalen betreft en het spreekt voor zich dat we dit zo willen houden. Niet voor de titel, maar omdat een voldoende groot aanbod de omschakeling naar e-voertuigen stimuleert. En daarmee kom ikbij en vraag die college De Roo stelt. Je moet maken dat er voldoende laadinfrastructuur is, en dan zullen mensen omschakelen en zal het gebruik van die laadpunten stijgen. Als we een nieuwe fietsroute aanleggen zal die ook in het begin niet zoveel gebruikt worden, maar zodra er andere missing links worden weggewerkt gaat het steeds vlugger. Het feit dat het gebruik van de laadpalen nu nog niet extreem hoog is verontrust mij dus niet.

Van laden met kabels over het publiek domein: ik sta daar zeer huiverachtig tegenover. Je kan niet langs de ene kant klagen dat onze voetpaden allerlei oneffenheden vertonen, maar dan aan de andre kant dit toch toelaten en allerlei matten en kabels aanbrengen waar mensen moeilijk overheen kunnen, wat het voor mensen die moeilijk te been zijn moeilijk maakt. Ik zou liever de verantwoordelijkheid opnemen om voluit palen te installeren. Ik zou dat dus toch proberen af te houden. Wij gaan er voluit voor, en en ik denk dat we ook sterk moeten inzetten op elektrische deelauto's, wat hand in hand gaat met voldoende laadpalen.
