



Opschrift

Vergadering van 11 juni 2024

Nummer: 2024_MV_00346

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadsleden Nicolas Vanden Eynden, Sven Taeldeman: Infobordjes voorbehouden parkeerplaatsen voor elektrische deelauto's

Raadslid(-leden):

Sven Taeldeman - Vooruit
Nicolas Vanden Eynden - Open Vld

Bevoegd: Filip Watteeuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

Op 29 april stelde het Mobiliteitsbedrijf het nieuwe Erkenningreglement en het Afwegingskader voor Autodelen voor aan de Gentse deelorganisaties. Eén van de voorgestelde maatregelen in het Afwegingskader leidt toch wel tot ongerustheid bij de autodeelorganisaties en vooral bij de aanbieders van elektrische deelauto's. Vanaf 1 januari 2025 zouden de infobordjes bij laadpalen voor autodelen geschrapt worden, waardoor de betreffende parkeerplaats met laadpaal niet langer voorbehouden wordt voor de specifieke aanbieder zoals nu het geval is.

De bedoeling hiervan is dat elke laadpaal maximaal gebruikt kan worden, wat uiteraard een nobele doelstelling is, maar in deze specifieke context onbedoelde en verregaande negatieve gevolgen voor het elektrisch autodelen zal hebben.

Het ondermijnt de geloofwaardigheid en betrouwbaarheid van het hele systeem als een gebruiker van deelauto's er niet kan op rekenen dat een voertuig effectief ter beschikking is op de voorbehouden plaats en dat die voorbehouden plaats ook effectief vrij is bij het terugbrengen van het voertuig. Voor elektrische voertuigen houdt het niet kunnen laden op de voorbehouden plaats daarbovenop het risico in dat de batterij niet voldoende opgeladen is voor de rit van de volgende gebruiker - die daardoor zijn rit geannuleerd ziet - of dat het resterende bereik van het voertuig niet volstaat voor de geplande bestemming. Foutparkeren op voorbehouden parkeerplaatsen voor autodelen is nu al een groot probleem, zelfs voor conventionele deelauto's. Deze maatregel zal dat probleem nog versterken. Voor elektrische deelauto's staat of valt het hele systeem zelfs met een vaste standplaats voor het voertuig waar de laadpaal te allen tijde ter beschikking is. Om dat te garanderen stelde collega Christophe Peeters in deze commissie bijvoorbeeld een systeem voor waarbij de voorbehouden laadpalen enkel geactiveerd kunnen worden door een

laadkaart gelinkt aan de autodeelorganisatie in kwestie. Een minder verregaande maatregel zou kunnen zijn om de voorbehouden laadpalen een ander kleur te geven of bijvoorbeeld te voorzien van een sticker met vermelding van de autodeelorganisatie.

De autodeelorganisaties zien de noodzaak in om elke laadpaal in onze stad maximaal te laten gebruiken. Bij verschillende aanbieders wordt momenteel zelfs sterk geïnvesteerd in softwaretoepassingen die het mogelijk maken om meerdere deelwagens te puzzelen op eenzelfde laadpunt. Dat is al geen evidente oefening, maar kan enkel en alleen maar als er ook de zekerheid is dat er werkelijk een voorbehouden laadpunt is per aanbieder.

Vraag:

1. Wat is precies de redenering achter de voorgestelde maatregel om de infobordjes per aanbieder bij voorbehouden parkeerplaatsen voor autodelen te schrappen?
2. Hoe werd de specifieke impact op de beschikbaarheid van laadpalen voor elektrische deelauto's daarbij ingeschat?
3. Hoe staat de schepen tegenover maatregelen die de beschikbaarheid van de betreffende laadpalen voor elektrische deelauto's net kunnen versterken (laadpaal in andere kleur, sticker, activatie van de laadpaal enkel door laadkaart gelinkt aan de deelorganisatie in kwestie)?
4. Bij nieuwe laadpalen (in het algemeen, niet enkel degene voorbehouden voor deelwagens) blijft het op vele plaatsen maanden duren eer de bijhorende signalisatie aangebracht wordt, waardoor verkeerd parkeren op die voorbehouden parkeerplaatsen niet gehandhaafd kan worden – en de laadpaal op die manier dus evenmin optimaal gebruikt kan worden. Wat is de oorzaak van de aanhoudende vertragingen op dit vlak en hou wordt dit aangepakt?

Antwoord

Het is belangrijk om aan te geven, dat de infoborden met opschrift 'voorbehouden voor X of Y' niet voorkomt in de wetgeving. Handhaving is dus niet mogelijk. De wegcode voorziet wel in signalisatie om parkeerplaatsen voor "Autodelen" (met of zonder laadpaal) aan te geven, maar niet om dit te doen voor specifieke aanbieders van autodelen.

Wat we met laadpalen willen vermijden, is dat een laadpaal exclusief gebruikt wordt door één deelauto. Dit zou ook betekenen dat je een parkeerplaats exclusief voor één auto, die gemiddeld maar 2 à 3 uur per dag dient te laden, voorbehoudt. Dat is dus een moeilijke. Waar we als stad wel op inzetten, is generiek voor alle deelorganisaties méér laadpalen voorzien. In vergelijking met andere steden scoren we op dit punt niet slecht. Daar werken we ook met een generieke autodeelsticker. Deze sticker kan op laadpalen exclusief voorbehouden voor autodelen worden aangebracht. Ondanks eerdere afspraken met de sector, merken wij als stad wel dat sommige autodeelbedrijven exclusiviteit voor bepaalde laadpalen willen en daarom niet willen werken met een generieke autodeelsticker. Ik begrijp hun logica natuurlijk wel en ik ben bereid om hierover na te denken samen met de autodeelsector, zodat zij over voldoende laadpalen kunnen beschikken. Eenvoudig zal dat evenwel niet zijn.

Ondertussen heeft het Mobiliteitsbedrijf van een aantal autodeelaanbieders een brief ontvangen. In deze brief vragen ze om over het nut en de mogelijkheden van de infoborden overleg te plegen. Het Mobiliteitsbedrijf en mijn kabinet zullen hier uiteraard op ingaan en zullen samen met de autodeelaanbieders hun noden met betrekking tot elektrisch laden bespreken. Als stad zijn we ook bereid om mee op zoek te gaan naar mogelijke oplossingen, maar de huidige gang van zaken is niet de goede oplossing voor ons en – op termijn – ook niet voor deze autodeelorganisaties. In jullie vraag nemen jullie ook aan, dat het ontbreken van signalisatie tot foutparkeren aanleiding geeft. Dat is niet zo. Immers, zolang de wettelijke signalisatie niet aangebracht is, is er geen sprake van verkeerd parkeren of inbreuken op de wegcode.

Wat de termijn tussen de plaatsing van een laadpaal en het aanbrengen van markeringen betreft, verwijs ik jullie graag naar mijn uitvoerig antwoord op de mondelinge vraag betreffende “het tijdig aanbrengen van wegmarkeringen bij nieuwe laadpalen” in de commissie van april 2024. In essentie is de lange doorlooptijd het gevolg van de grote acute vraag naar laadpalen en daarmee gepaard gaande personeelsinzet. Als stad proberen we uiteraard de termijn zo kort als mogelijk te houden en daar werken we ook hard aan.
