



Opschrift

Vergadering van 8 oktober 2024

Nummer: 2024_MV_00459

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Joris Vandenbroucke: Signalisatie laadpalen deelwagens

Raadslid(-leden):

Joris Vandenbroucke - Vooruit

Bevoegd: Filip Watteeuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

Blijkbaar is het plan opgevat om de onderborden van laadpalen voor deelwagens waar vandaag de naam van de deelwagenaanbieder op staat dat die paal gebruikt, weg te halen tegen 1 januari 2025.

De verenigde deelwagenaanbieders met elektrische wagens in de vloot (Battmobiel, Coopstroom, Cambio, Dégage en Cozy Wheels) betreuren deze beslissing en wijzen op het belang van het behoud van de onderborden :

Onderborden kaderen in een ondersteuning van de gebruiker om makkelijk de standplaats te vinden die door deze aanbieder wordt gebruikt (laden is cruciaal) - vergelijk het met het logo van De Lijn op bushokjes (of 4411 reclame op de parkeermeters) . Ze helpen gebruikers van verschillende aanbieders om juist te parkeren en de laadmogelijkheden van andere aanbieders niet te blokkeren (om een dominoeffect van foutparkeerders te vermijden) Ze helpen ook tegen particuliere foutparkeerders, ondanks het nudging-karakter. Het slaapsymbool dwingt respect af.

De stad vraagt om met verschillende wagens rond één laadplek te alterneren. De aanbieders zijn hiervoor software aan het ontwikkelen. Dé voorwaarde voor vlotte werking is wel dat de standplaatsen herkenbaar en vrij zijn, anders gaat dit nooit werken. De reden waarom het nu goed loopt: omdat de aanbieders onderling de standplaatsen verdelen en er zo voor zorgen dat ze een parkeer- én laadgarantie kunnen bieden aan hun vele verschillende gebruikers. Zonder signalisatie wordt het één grote chaos: gebruikers weten niet waar ze kunnen of mogen laden, plekken worden (ongewild) ingepalmd waardoor andere gebruikers kilometers extra moeten rijden op zoek naar een andere paal. Niet opgeladen deelwagens veroorzaken een sneeuwbaaleffect van annulaties, vertraging, onvoldoende batterij etc. Dit stelt men ook vast op plaatsen waar de signalisatie achterloopt.

Kortom, finaal dreigt het weghalen van de onderborden de toegankelijkheid en het gebruiksgemak van elektrische deelwagens onderuit te halen. Dit staat haaks op de ambitie van het stadsbestuur om autodelen, i.h.b. de meest duurzame elektrische variant ervan, te stimuleren.

Vraag:

- Waarom moeten die onderborden weg?
- Erkent u de hierboven geschetste problematiek?
- Bent u bereid om de uitvoering van deze maatregel uit te stellen tot er een voor de verenigde deelwagenaanbieders bevredigende oplossing is gevonden?

Antwoord

Zoals u vermoedelijk weet, begint de ‘laadpaaldruk’ behoorlijk toe te nemen in Gent. Er komen meer elektrische wagens in Gent, en we willen dat deze kunnen laden. In een stedelijke omgeving kan je niet verwachten dat mensen thuisladen, dus is er geen andere keuze dan op openbaar domein. We zijn ondertussen laadpaalkampioen in Vlaanderen met meer dan 1000 laadpunten op het openbaar domein, en dan heb je nog eens de semi-publieke laadpunten.

Toch krijgen we klachten over te beperkte beschikbaarheid van laadpalen. Heel wat auto’s doen aan laadpaalkleven. Daarom willen wij een aangepast tarief voorstellen (zoals ook Vlaanderen voorstelt – een rotatietarief) waarbij men aangemoedigd wordt om wanneer men niet meer laadt de auto te verplaatsen en blijven staan aan een laadpaal nadat de auto gestopt is met laden, financieel onaantrekkelijker wordt.

We begrijpen dat dat rotatietarief moeilijkheden geeft voor de autodeelsector. Daarom gaan we daar een uitzondering op maken, nl dat rotatietarief zal niet gelden voor autodeelwagens. Dat helpt autodeelorganisaties om de regel nood beperkt te houden. Belangrijk om voor ogen te houden: ook binnen de autodeelsektor is de electrificatie een feit. Er komen steeds meer elektrische deelvoertuigen. Het is onhoudbaar om voor elke individuele deelwagen een laadpaal te voorzien. Dus is het ook nodig dat er rotatie bij elektrische laadpalen voor deelwagens is.

Voor grotere organisaties is het misschien mogelijk om per organisatie meerdere auto’s in de buurt van een laadpaal te zetten en dat laden te organiseren. Maar bij kleinere organisaties betekent een dergelijk onderbord dat een elektrische laadpaal eigenlijk exclusief voor die organisatie is – hoewel dit niet te handhaven is. En dat die laadplaats met onderbord van een deelorganisatie dus een privaatieve laadplaats en parkeerplaats wordt.

En dat is natuurlijk niet de bedoeling. Want de essentie van een laadpaal is juist dat hij moet dienen voor verschillende voertuigen – anders is het een slechte investering die slechts gemiddeld een half uur tot een uur per dag gebruikt wordt.

Zoals gezegd, dat is onhoudbaar.

Ik ben zeker bereid om het gesprek opnieuw aan te gaan met de autodeelorganisaties. We willen ook geen chaos. Als dat moeilijk ligt moeten we de tijd nemen om dat recht te zetten. We willen ook vermijden dat er frustraties ontstaan over te weinig laadpalen.

Want we kunnen niet het tempo van elektrificatie van deelwagens bijna niet volgen. Ons openbaar domein geraakt vol, en het is belangrijk dat we onze laadinfrastructuur optimaal inzetten, dus voor meerdere voertuigen. Maar ik wil zeker het gesprek aangaan met de organisaties, en ik vraag aan het Mobiliteitsbedrijf om dit organiseren.
