



Opschrift

Vergadering van 16 april 2025

Nummer: 2025_MV_00271

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Veerle Baert: Elektrische laadpalen voor personen met verminderde mobiliteit

Raadslid(-leden):

Veerle Baert - Voor Gent

Bevoegd: Joris Vandenbroucke

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

In Gent kunnen bewoners een laadpaal aanvragen om hun elektrische wagen op te laden. Voor mensen met verminderde mobiliteit zijn er echter nog drempels. Zo is het voetpad vaak niet toegankelijk vanaf de parkeerstrook aangezien deze verhoogd is. De laadpaal op de stoep is dan ook moeilijk bereikbaar. In het buitenland worden deze situaties opgelost doordat het voetpad op gelijke hoogte van de rijweg wordt aangelegd (zie foto's in bijlage). Uit een antwoord op de vraag van collega Stephanie D'Hose vernam ik dat het mobiliteitsbedrijf parkeerplekken voor mensen met verminderde mobiliteit screent om de parkeerrijslijnen voor personen met verminderde mobiliteit te evalueren en te actualiseren. De bevinden en signalen zullen meegenomen worden in een beleidskader dat ook bij SAPH afgetoetst zal worden. Het lijkt mij een goede zaak mocht laadinfrastructuur mee opgenomen worden in het beleidskader. Daarom stel ik graag volgende vragen:

Vraag:

- Kan je een oplaadpunt voor een elektrische wagen laten installeren aan een parkeerplaats voor personen met een beperking? Zijn hier al voorbeelden van? Wordt hier extra rekening gehouden met toegankelijkheid? Zo ja, hoe?
- Indien niet, kan dit verder onderzocht worden?
- Bij uitbreiding, kan een (nieuwe) parkeerplek voor personen met verminderde mobiliteit, al dan niet met een laadpaal, niet altijd voorzien worden van een verlaagde stoep?

Antwoord

In Gent worden publieke laadpalen bewust niet geïnstalleerd aan parkeerplaatsen die voorbehouden zijn voor personen met een beperking (PPMV). Dit is een weloverwogen beleidskeuze, gebaseerd op het principe dat publieke laadpunten voor iedereen toegankelijk moeten zijn en dus niet exclusief gereserveerd mogen worden voor een specifieke doelgroep. Het uitgangspunt is dat elke gebruiker van een elektrische wagen, ongeacht achtergrond of mobiliteitsbeperking, op gelijke wijze gebruik moet kunnen maken van publieke laadinfrastructuur.

Bovendien zijn plekken met publieke laadpalen in essentie geen parkeerplaatsen, maar functionele laadzones. Het doel is laden, niet langdurig parkeren. Er wordt dan ook van gebruikers verwacht dat ze hun voertuig na het laden verplaatsen, zodat de laadpaal maximaal beschikbaar blijft. Dit draagt bij aan een efficiënt gebruik van de publieke ruimte.

De principes die gelden voor laadplaatsen verschillen van die voor PPMV's. Parkeerplaatsen voor personen met een beperking worden voorzien vanuit een ander beleidskader, waarbij lang parkeren, nabijheid van voorzieningen en voldoende manoeuvreerruimte centraal staan. Een combinatie van beide functies (laden + voorbehouden PPMV) vraagt extra ruimte en aangepaste inrichting, wat belangrijke gevolgen heeft voor capaciteit, inpasbaarheid in het straatbeeld en budgettaire haalbaarheid.

De publieke ruimte in Gent is schaars, en het combineren van een laadpaal met een PPMV vereist dat de parkeerplaats aangepast wordt qua omvang en toegankelijkheid, bijvoorbeeld om voldoende ruimte te voorzien voor een rolstoelgebruiker om veilig rond het voertuig te kunnen bewegen. Dit verhoogt de complexiteit én de kostprijs van dergelijke ingrepen.

Desondanks engageren we ons als stad om de toegankelijkheid van publieke laadpunten zo maximaal mogelijk te garanderen. Zo worden bedieningselementen standaard op een toegankelijke hoogte geplaatst, en worden laadpunten waar mogelijk ingericht op locaties met een toegankelijke of gelijkgrondse omgeving. Enkele Gentse voorbeelden waar personen met een beperking vlot kunnen laden, zijn:

- Posternestraat (woonerf)
- Jan Hoetplein (publieke parking)
- Coupure (gelijkgrondse straatinrichting)
- Rooigemlaan (omgeving van een tankstation).

Daarnaast volgen we op dit moment het "paal-volgt-paal"-beleid. Dit betekent dat bijkomende laadpalen gebaseerd worden op gemeten bezettingsgraden en laadbehoefte in de omgeving, in plaats van individuele aanvragen ("paal-volgt-auto"). Deze beleidsverschuiving komt er omdat er inmiddels voldoende publieke laadpalen beschikbaar zijn in het Gentse straatbeeld. Hierdoor kunnen we de verdere uitrol van laadinfrastructuur gericht en efficiënt plannen, rekening houdend met ruimtegebruik, bereikbaarheid en evenwichtige spreiding. Maar dit luidt ook de evolutie naar laadpleinen, die meer mogelijkheid geven tot inclusiviteit en toegankelijkheid.

Tot slot screenen we momenteel alle PPMV's op een brede set van toegankelijkheidscriteria, die zijn afgestemd met de toegankelijkheidsambtenaren van de stad. Ongeveer 20% van deze plaatsen is reeds gescreend. Onze ambitie is om alle PPMV's aan publieke bestemmingen – dus niet de plaatsen die bewoners zelf aanvragen aan hun woning of werkplek – te optimaliseren. Daarbij willen we verder gaan dan de minimale normen uit de wegcode. Een belangrijke optimalisatie is het systematisch voorzien van een verlaagde bordsteen bij elk van deze PPMV's, om de toegankelijkheid aanzienlijk te verbeteren. Deze ambitie staat volledig los van de aanwezigheid van laadpalen, maar maakt wel deel uit van onze bredere inzet op een toegankelijke en inclusieve publieke ruimte.
