



## **ADVIES OVER VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE MET BETREKKING TOT DE ELEKTROMOBILITEIT EN TOT DIVERSE BEPALINGEN INZAKE DE STEUNMAATREGELEN IN HET KADER VAN DE UITVOERING VAN DE LAGE-EMISSIEZONE**

<b>Aanvrager</b>	Dhr. Alain Maron, minister van Leefmilieu
<b>Aanvraag ontvangen op</b>	25/02/2022
<b>Uiteenzettingen</b>	09/03/2022
<b>Overgemaakte documenten</b>	Voorontwerp van ordonnantie, artikelsgewijze bespreking, memorie van toelichting, nota aan de leden van de regering, kennisgeving aan de Ministerraad van 24.02.2022
<b>Advies aangenomen door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op</b>	28/01/2022

De Commissie betreurt dat deze vraag om advies tegelijk met het openbaar onderzoek naar het Metro 3-project plaatsvindt, een groot mobiliteitsproject dat goed is voor 7.000 pagina's studies waarvan 595 pagina's enkel voor de niet-technische samenvatting.

### **Naleven van het STOP-principe, voorrang voor voetgangers**

Een zeker aantal laadpalen werden op het trottoir geplaatst. Het plaatsen van laadpalen op het trottoir levert minder risico op schade op, zowel voor de laadpaal als voor de auto, en het zorgt voor een optimalisatie van de parkeerruimte. Het verlies aan parkeerruimte is eigenlijk zeer beperkt en als er plaats is om twee voertuigen te parkeren, is er ook plaats voor de laadpaal op de parkeerstrook.

De plaatsing van laadpalen op het trottoir getuigt eigenlijk van een achterhaalde visie op mobiliteit die de ruimte voor en de doorstroming van het verkeer voorbehoudt aan privéauto's en die het trottoir veeleer beschouwt als een restruimte waar alle installaties voor het gemotoriseerd verkeer (verkeerslichten, verticale signalisatie, parkeermeters, enz.) alsook andere functies op legitieme wijze kunnen worden neergepoot.

In overeenstemming met het STOP-principe vindt de Commissie het belangrijk voorrang te geven aan voetgangers boven andere verplaatsingswijzen. Een deel van de reeds beperkte openbare ruimte voor voetgangers weggeven aan parkeerplaatsen voor auto's - zelfs als ze minder vervuilend zouden zijn - beperkt de bewegingsruimte voor voetgangers en levert risico's op. In overeenstemming met de doelstelling inzake de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor personen met beperkte mobiliteit (in de brede zin van het woord), mogen laadpalen en laadkabels nooit op voetpaden worden geplaatst.

De Commissie vraagt om in de ordonnantie uitdrukkelijk de voorwaarden te verduidelijken voor de plaatsing van laadpalen in de parkeerruimtes op de openbare weg. De Commissie vraagt dat de laadpalen voetgangers niet hinderen en dat ze bij voorkeur op de parkeerstroken worden

geplaatst. De plaatsing op trottoirs mag slechts zeer uitzonderlijk en moet kaderen binnen de regels van bijvoorbeeld Good Move of de wegenspecialisatie.

Bovenop de problemen met de plaatsing van openbare laadpalen vraagt de Commissie aan het gewest om bijzondere aandacht te besteden aan de laadkabels van privéwagens die op de weg staan geparkeerd en die overal op de trottoirs en voetpaden opduiken. In dat verband vestigt ze eveneens de aandacht op het project inzake de laadpalen in verlichtingspalen.

### **Toegankelijkheid**

De laadpalen en de weg erheen vanaf de parkeerplaats moeten toegankelijk zijn voor alle automobilisten, met inbegrip van personen met een handicap (kleine mensen, rolstoelgebruikers...). De technische voorschriften maken nogal snel gewag van onder andere antibotsbescherming, wat deze apparaten ontoegankelijk dreigt te maken.

Het is belangrijk de parkeerplaatsen voor personen met een handicap te elektrificeren, maar er moet wel rekening worden gehouden met de beschikbaarheidsgraad van deze voorbehouden plaatsen als ze zich dicht bij openbare plaatsen bevinden. De terbeschikkingstelling van laadpunten op deze plaatsen mag niet leiden tot een langdurige (en ongewenste) bezetting van deze parkeerplaatsen.

### **Ondersteuning van deelwagens en carpoolen**

Het gewest moedigt de ontwikkeling van carpoolen aan alsook het gebruik van deelwagens. Het gewest verwacht van deze operatoren ook dat ze de elektrificatie van hun vloot versnellen (zie het stappenplan voor een lage uitstootmobiliteit).

De Commissie vraagt dus om rekening te houden met de terbeschikkingstelling van voldoende laadinfrastructuur voor deelwagens bij de uitwerking van de gewestelijke laadkaart. Er moeten laadpalen komen voor zowel de operator die werkt met vaste stations als voor operatoren die vrijevlootautodelen aanbieden. In samenspraak met de leveranciers moet men laadinfrastructuur ontwikkelen aan de bestaande stations en een zeker aantal laadpalen toekennen aan vrijevlootoperatoren.

De Commissie stelt voor de ordonnantie van 2001 betreffende de levering van elektriciteit aan te passen om de laadinfrastructuur voor het openbaar vervoer te kunnen delen.