
ADVIES

Ontwerp van besluit tot vaststelling van de verhouding van de laadpunten voor parkings, alsook van bepaalde bijkomende veiligheidsvoorwaarden die daarop van toepassing zijn

Aanvrager

Minister Alain Maron

Aanvraag ontvangen op

25 februari 2022

Aanvraag behandeld door

Commissie Leefmilieu

Advies aangenomen door de Plenaire vergadering van 17 maart 2022

Vooraf

In het kader van de overgang naar een toenemend gebruik van elektrische voertuigen ten nadele van voertuigen met een verbrandingsmotor, strekt het onderhavige ontwerpbesluit ertoe de installatie van oplaadinfrastructuren voor elektrische voertuigen verplicht te stellen in alle parkings waarvoor een milieuvergunning is afgegeven (NVDR : parkings met een parkeercapaciteit van 10 plaatsen of meer). Er is dus nergens sprake van oplaadpunten op de openbare weg of oplaadpunten voor elektrische fietsen in parkings.

Concreet wordt voorgesteld om verschillende verhoudingen van oplaadpunten in parkings op te leggen, in functie van het soort gebouw waarin deze zich bevinden. De voorgestelde verhoudingen zijn de volgende :

1. Voor parkings van kantoorgebouwen :
 - Op 1 januari 2025, ten minste 10% van de parkeerplaatsen uitgerust met laadpunten ;
 - Op 1 januari 2030, ten minste 20% van de parkeerplaatsen uitgerust met laadpunten ;
 - Op 1 januari 2035, ten minste 30% van de parkeerplaatsen uitgerust met laadpunten ;
 - Ongeacht de capaciteit van de parking zullen minimaal 2 oplaadpunten verplicht zijn (vanaf 1 januari 2025).
2. Voor parkings van woningen :
 - Vanaf 1 januari 2025 zal elke parkeerplaats die wordt gebruikt door een bewoner die in het bezit is van een elektrisch voertuig, van een laadpunt moeten zijn voorzien.
3. Voor parkings van handelszaken, parkings voor openbaar gebruik en parkings die niet onder de vorige 2 punten vallen (ziekenhuizen, rusthuizen, werkplaatsen, fabrieken, ...) :
 - Op 1 januari 2025, ten minste 5% van de parkeerplaatsen uitgerust met laadpunten ;
 - Op 1 januari 2030, ten minste 10% van de parkeerplaatsen uitgerust met laadpunten ;
 - Op 1 januari 2035, ten minste 20% van de parkeerplaatsen uitgerust met laadpunten ;
 - Ongeacht de capaciteit van de parking zullen minimaal 2 oplaadpunten verplicht zijn (vanaf 1 januari 2025).

Voor « gemengde » parkings (d.w.z. parkings voor gebouwen met verschillende functies) zullen de verhoudingen in verhouding tot de bestemmingen worden opgelegd. De « gedeelde » parkings zullen aan de hoogste verhouding onderworpen zijn. Tot slot dient te worden opgemerkt dat, met uitzondering van parkings voor woongebouwen, nieuwe parkings onmiddellijk de voor 1 januari 2035 vastgestelde verhoudingen zullen moeten toepassen.

Tot slot voorziet het ontwerpbesluit ook in de vaststelling van brandveiligheidsvoorschriften om de risico's die voortvloeien uit de aanwezigheid van deze voertuigen te beperken en, indien nodig, de tussenkomst van de brandweer te vergemakkelijken.

Advies

Hoewel **Brupartners** de wens heeft geuit om deze voorwaarden rechtstreeks vast te leggen in het besluit tot vaststelling van de algemene uitbatingsvoorwaarden van toepassing op parkings, is hij niettemin verheugd over de duidelijkheid die dit ontwerpbesluit biedt met betrekking tot de verplichtingen die inzake oplaadpunten voor elektrische voertuigen in parkings worden opgelegd. Dit is immers één van de noodzakelijke voorwaarden voor de rechtszekerheid en de beoordeling van de

economische haalbaarheid van een project. In zijn advies¹ [A-2020-031 betreffende het ontwerpbesluit tot vaststelling van de algemene uitbatingsvoorwaarden van toepassing op parkings](#) vroeg hij dat de vereiste verhoudingen voor oplaadpunten en de noodzakelijke veiligheidsvoorwaarden voor oplaadzones voor elektrische voertuigen op een duidelijke en eenduidige manier zouden worden vastgesteld.

Brupartners zou echter graag de volgende bijkomende beschouwingen willen formuleren. Bovendien zijn sommige beschouwingen van het onderhavige advies identiek aan de beschouwingen die in het advies betreffende het 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 werden geformuleerd. Aangezien er twee afzonderlijke adviesaanvragen waren, heeft **Brupartners** deze beschouwingen in zijn twee adviezen wensen op te nemen, zodat deze los van elkaar zouden kunnen worden gelezen.

1. Algemene beschouwingen

1.1 Veiligheid

Recente branden waarbij elektrische voertuigen betrokken waren en bepaalde specifieke kenmerken van dergelijke voertuigen (risico van zelfontbranding, hoge warmtebelasting, temperaturen die bij dergelijke branden worden bereikt, ...) hebben aangetoond dat absoluut aandacht aan de veiligheid op het gebied van het opladen van elektrische voertuigen moet worden besteed.

Naast het beheer van risico's voor personen - en in het bijzonder voor brandbestrijdingsdiensten - en inzake voertuigen en gebouwen die vuur zouden vatten, stelt zich ook de vraag van de in te stellen veiligheidsinfrastructuur en de verzekering van de gebouwen (en dus van de woningen die er deel van uitmaken). In dit verband dient te worden benadrukt dat de technologische ontwikkelingen op het gebied van elektromobiliteit en de potentiële (menselijke en materiële) schade die deze kunnen veroorzaken, de verzekeraars ertoe hebben aangezet bijzonder voorzichtig te zijn met het verzekeren van gebouwen met parkings die met laadstations zijn uitgerust. Zonder de mogelijkheid tot verzekering kan een gebouw echter niet worden gecommercialiseerd of uitgebaat. Deze situatie kan tot een juridische impasse leiden. **Brupartners** dringt derhalve aan op een goede inschatting van de risico's, een expliciete omschrijving van eenieders wettelijke en « verzekeringstechnische » verantwoordelijkheden op dit gebied en de snelle ontwikkeling van structurele oplossingen hiervoor. Er moet immers worden voorkomen dat eigenaars van gebouwen (huishoudens, bedrijven, ...) in een situatie zouden terechtkomen waarin hun goederen niet meer zouden kunnen worden verzekerd.

In dit verband neemt **Brupartners** er akte van dat er tussen de regering en de DBDMH een dialoog bestaat en er weldra een studie betreffende de globale veiligheid in parkings (en dus betreffende mogelijke branden van elektrische voertuigen) zal worden gelanceerd. Hij juicht deze initiatieven toe en stelt voor om ook met andere betrokken actoren een debat te voeren. Zo vindt hij het van essentieel belang dat actoren zoals Sibelga, autofabrikanten, fabrikanten van laadstations of de bouw- en vastgoedsector over deze kwestie zouden worden gehoord.

¹ [A-2020-031](#)

Tot slot stelt **Brupartners** voor dat het besluit zou voorzien in bepalingen om de interoperabiliteit te waarborgen van de laadstations die zullen worden geïnstalleerd (d.w.z. laadstations die aan de accu's van verschillende voertuigmodellen zijn aangepast) of zou verduidelijken dat de houder van de milieuvergunning « contactpunten » moet installeren, maar dat het aan de gebruikers van elektrische voertuigen is om de laadstations te installeren die aan hun voertuig(en) zijn aangepast.

1.2 Huisvesting

Brupartners neemt er akte van dat vanaf 1 januari 2025 houders van milieuvergunningen voor parkings voor woningen ervoor zullen moeten zorgen dat elke plaats die door een bewoner met een elektrisch voertuig wordt gebruikt, van een laadpunt is voorzien. Hij stelt zich hierover meerdere vragen :

- Welke impact zal deze verplichting op de huurprijzen hebben ?
- In welk kader zullen de besprekingen tussen de verplichtinghouders en de bewoners worden georganiseerd ? Zal de eigenaar de huurder ervan op de hoogte moeten brengen dat hij de oplaadpunten op verzoek zal installeren ? Moet de huurder zijn voornemen om een elektrisch voertuig aan te schaffen vooraf kenbaar maken, zodat er tijdig laadpunten zouden kunnen worden geïnstalleerd ? Hoe zullen huurders worden ingelicht over hun verplichting om de eigenaars van parkings van hun veranderingen van voertuigen in kennis te stellen ? Wat zijn de termijnen om elkaar te informeren en acties te ondernemen ?
- Binnen welke termijn zal een verplichtinghouder zijn parking aan de normen moeten hebben aangepast ? In dit verband benadrukt hij dat hoewel een voldoende lange termijn voor het conform maken noodzakelijk lijkt, deze ook niet buitensporig lang zal mogen zijn om diegenen die een elektrisch voertuig willen aanschaffen en derhalve (en terecht) over een laadpunt zullen willen kunnen beschikken zodra zij hun voertuig hebben, niet te ontmoedigen.

Brupartners vraagt dat met deze elementen rekening zou worden gehouden.

Daarnaast is **Brupartners** van mening dat de bepaling die vereist dat de installatie van laadpunten in parkings voor woningen moet volgen op het bezit van elektrische voertuigen door de gebruikers van deze parkings zowel moeilijk haalbaar is en perverse effecten zou kunnen hebben.

- Vanuit het oogpunt van de houders van milieuvergunningen voor parkings voor woningen zal het veel rendabeler zijn om meerdere laadpunten tegelijk te installeren (gelet op de infrastructuurwerken die dit met zich meebrengt) dan wel om deze geval per geval te installeren (wat meerdere kleine ingrepen/administratieve stappen met zich mee zal brengen) ;
- Vanuit het oogpunt van de bewoners die toegang hebben tot de parking (of huurders van parkeerplaatsen) is het in hun belang te kunnen rekenen op de aanwezigheid van laadpalen die niet aan een elektrisch voertuig in hun parkings zijn toegewezen, zodat zij ervan zouden kunnen genieten van zodra zij hun elektrische voertuig hebben aangeschaft. In het tegengesteld geval zouden deze actoren immers ertoe gedwongen worden hun voertuig op de openbare weg op te laden gedurende de gehele periode waarin een laadpaal wordt geïnstalleerd.

Brupartners vraagt derhalve dat deze bepaling zou worden heroverwogen. Hij stelt voor een verhouding laadpunten op te leggen ofwel in de vorm van een percentage (zoals voor de andere parkings), ofwel in de vorm van een minimumaantal te installeren laadpalen bovenop het aantal elektrische voertuigen dat momenteel door de huurders wordt gebruikt.

Brupartners benadrukt dat dit gevolgen zou kunnen hebben voor de terbeschikkingstelling van een specifieke parkeerplaats aan een bewoner (of huurder van een parkeerplaats). Deze terbeschikkingstelling zou immers kunnen variëren naargelang men al dan niet in het bezit is van een elektrisch voertuig en/of er een laadpaal beschikbaar is. Twee actoren zouden aldus ertoe kunnen worden gedwongen om hun parkeerplaatsen uit te wisselen. Hij verzoekt na te gaan of er wettelijke bepalingen moeten worden voorzien om dergelijke uitwisselingen te vergemakkelijken.

Tot slot vraagt **Brupartners** om een bijzondere aandacht te besteden aan de volgende elementen, om te voorkomen dat ze de uitvoering van de overgang naar een elektrificatie van het Brusselse wagenpark zouden belemmeren.

- De bepalingen die van toepassing zijn op de mede-eigendommen moeten duidelijk zijn. Met name wettelijke verplichtingen of de mogelijke beweegruimten dienen te worden verduidelijkt.
- De verdeling van de elektriciteitskosten moet rechtvaardig zijn om geschillen te voorkomen, in het bijzonder in parkeergarages waar parkeerplaatsen niet worden toegewezen of waar laadpunten door de gemeenschappen worden gevoed. In dit verband dienen de laadpunten op toegewezen parkeerplaatsen op individuele meters te worden aangesloten.

1.3 Kostprijs van de elektriciteit

Brupartners stelt zich vragen bij de impact van de paradigmawisseling ten voordele van de elektrische auto op de noden aan bevoorrading van het elektriciteitsnet en, als logisch gevolg, op de prijs van elektriciteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit is des te meer het geval daar deze uitgave nu reeds een belangrijke kost vormt, en dit zowel voor de huishoudens als voor de economische actoren.

In dit verband herinnert hij eraan dat hij er reeds op heeft gewezen dat een paradigmawisseling ten voordele van de elektrische auto slechts zou kunnen worden verwezenlijkt indien de mobiliteitsnoden en de omvang van het automobielpark verminderen (mutualisatie van de voertuigen, ontwikkeling van het aanbod van het openbaar vervoer, ruimtelijke ordening en wegeninrichting, enz.).

Brupartners vestigt de aandacht op de mogelijke dualisering met betrekking tot de toegang tot elektriciteit voor mobiliteit tussen de volgende twee soorten actoren :

- actoren die over een eigen parkeerplaats in hun woning beschikken, waardoor ze hun voertuigen met zelf opgewekte elektriciteit kunnen aandrijven ;
- actoren die niet over een eigen garage beschikken, waardoor ze verplicht zijn hun voertuigen door middel van laadpunten op de openbare weg op te laden en ze hun elektriciteit dus bij een exploitant moeten aankopen.

Brupartners dringt erop aan dat er bepalingen zouden worden overwogen om dit risico weg te nemen, of op zijn minst te beperken.

Hoewel de relevantie ervan nog moet worden nagegaan, stelt **Brupartners** de volgende mogelijkheid voor : het ter beschikking stellen van openbare ruimten waar elektrische voertuigen in het kader van energiegemeenschappen met zelf opgewekte elektriciteit zouden kunnen worden opgeladen.

1.4 Type voertuigen

Brupartners vraagt om de nodige aandacht te besteden aan de eventuele specifieke noden/vragen voor het opladen van elektrische voertuigen die niet passen in het kader van de categorie « M1 » . Hij acht het met name noodzakelijk om ervoor te zorgen dat aan eventuele specifieke noden voor het opladen van voertuigen van de categorieën « M2 »², « M3 »³ of « N »⁴ wordt voldaan.

Hij vindt het nodig om een dialoog te voeren met de betrokken actoren teneinde na te gaan of er bijzondere voorwaarden moeten worden bepaald voor het opladen van bepaalde categorieën van voertuigen. Dit moet de transitie met het oog op het einde van de verbrandingsmotor voor elke type voertuig bevorderen.

1.5 Afwijkingen

Brupartners neemt er akte van dat artikel 3 van het ontwerpbesluit bepaalt dat afwijkingen van de voorgestelde verhoudingen zullen kunnen worden toegestaan « in geval van technische onmogelijkheid of naar behoren gemotiveerde buitensporige kosten ».

Naast de voorziening van afwijking in geval van technische onmogelijkheid, die hij toejuicht, is **Brupartners** van mening dat ervoor moet worden gezorgd dat de eisen die aan de beheerders van bestaande parkings worden gesteld, aan de technische beperkingen van deze parkings zouden worden aangepast.

Omdat hij tot slot vaststelt dat het begrip « buitensporige kosten » niet is gedefinieerd, benadrukt **Brupartners** dat de aanvragen tot afwijking ingeval van buitensporige kosten voor verschillende interpretaties vatbaar zullen kunnen zijn.

1.6 Toegankelijkheid

Brupartners vraagt met aandrang dat men zou waken over de toegankelijkheid, en dit zowel van de parkeerplaatsen als van de laadpalen zelf. Hij is bovendien van mening dat men erop zal moeten toezien dat de geïnstalleerde laadvoorzieningen (met name de kabels) de verplaatsingen van personen met een beperkte mobiliteit niet hinderen.

Hij stelt vast dat de situatie van de personen met een beperkte mobiliteit beter in aanmerking wordt genomen, maar vraagt niettemin dat de bestaande dialoog met de betrokken actoren wordt verdergezet en deze nieuwe kwesties behandelt.

² Voor het vervoer van passagiers ontworpen en gebouwde voertuigen met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, en met een maximale massa van ten hoogste 5 ton.

³ Voor het vervoer van passagiers ontworpen en gebouwde voertuigen met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, en met een maximale massa van meer dan 5 ton.

⁴ Voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwde motorvoertuigen met ten minste vier wielen.

1.7 Herbestemming van benzinestations

Brupartners wijst erop dat de gewenste evoluties inzake de motorisering van de voertuigen, die zich in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verplaatsen, er snel voor zullen zorgen dat het huidige model van de benzinestations achterhaald zal zijn.

Brupartners vraagt om nu reeds de mogelijkheden tot herbestemming van deze benzinestations te overwegen. Hij stelt voor om een strategie uit te werken met het oog op de heroriëntatie van de activiteiten van deze uitrustingen in samenwerking met de betrokken actoren. Zo is hij met name de mening toegedaan dat bepaalde benzinestations zouden kunnen worden omgevormd tot « snel-oplaadhubs », teneinde het opladen van voertuigen van transitweggebruikers (pendelaars, toeristen, enz.), die zich in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verplaatsen, mogelijk te maken.

1.8 Semiopenbare laadinfrastructuren buiten de openbare weg

Brupartners neemt er akte van dat de vaststelling van een verhouding voor parkings voor handelszaken, parkings voor openbaar gebruik en alle parkings die niet voor kantoor- of woongebouwen dienen, het mogelijk moet maken om semiopenbare laadinfrastructuren buiten de openbare weg aan te bieden voor diegenen die niet de mogelijkheid hebben om hun voertuig(en) thuis op te laden.

Brupartners juicht deze bereidheid toe, in het bijzonder gelet op het feit dat ongeveer 75% van de Brusselaars geen eigen parkeerplaats heeft. Niettemin vraagt hij dat het begrip « semiopenbare laadinfrastructuren buiten de openbare weg » uitdrukkelijk zou worden gedefinieerd.

1.9 Laadpunten

In zijn advies [A-2020-031](#) betreffende het ontwerpbesluit tot vaststelling van de algemene uitbatingsvoorwaarden van toepassing op parkings had **Brupartners** al vragen gesteld bij het feit of een stopcontact al dan niet als een laadpunt zou kunnen worden beschouwd.

Brupartners vindt het noodzakelijk om concreet te verduidelijken wat onder een « laadpunt » wordt verstaan. Gaat het om een laadpaal of een bekabeling voor een toekomstig laadpunt ?

Brupartners stelt voor om te bepalen dat het begrip « laadpunt » zou bestaan uit een bekabeling voor een toekomstige laadpaal en dat het aan de gebruikers van elektrische voertuigen zou zijn om de laadpalen te installeren die aan hun voertuig(en) zijn aangepast.

Brupartners is van mening dat dit duidelijkheid over de wettelijke verantwoordelijkheden zou verschaffen en het zou toelaten om onnodige investeringen vanwege verplichtingshouders te voorkomen, die mogelijk laadpalen zouden kunnen installeren die niet zouden zijn aangepast aan de voertuigen die in de uitgebate parkings zouden parkeren.

*
* *