
ADVIES

Stand van zaken en perspectieven voor de uitrol van het Brusselse netwerk van laadpalen

Aanvrager

Minister Alain Maron

Aanvraag ontvangen op

6 december 2022

Aanvraag behandeld door

Commissie Ruimtelijke ordening - Mobiliteit

Advies aangenomen door de Plenaire
vergadering van

16 maart 2023

BRUPARTNERS

Bischoffsheimlaan 26 - 1000 Brussel

Tel. : 02 205 68 68 - brupartners@brupartners.brussels - www.brupartners.brussels

Vooraf

Brupartners heeft een adviesaanvraag ontvangen betreffende de stand van zaken en perspectieven voor de uitrol van het Brusselse netwerk van laadpalen.

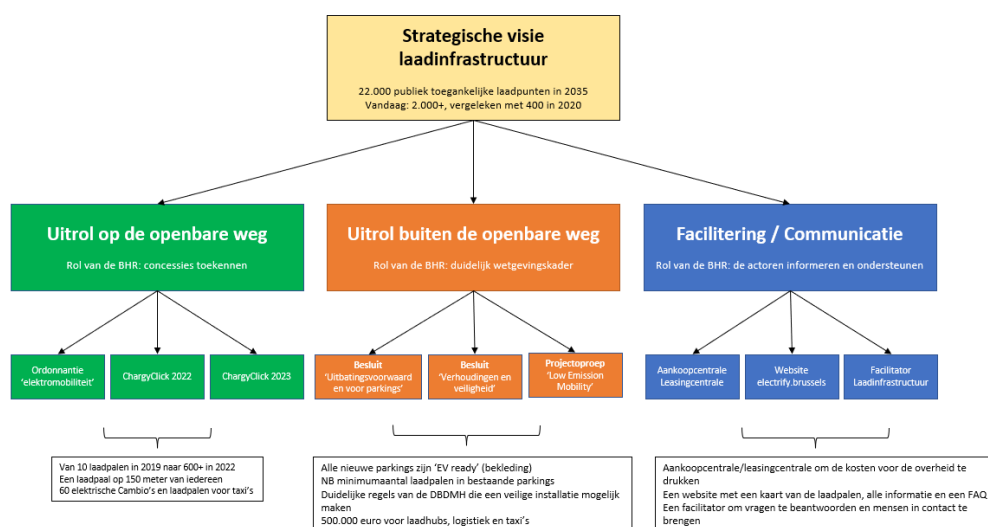
Steden spelen een belangrijke rol in de strijd tegen klimaatverandering en luchtverontreiniging. Hoewel ze sterk te lijden hebben onder de gevolgen van deze twee problemen, zijn ze zelf de drijvende kracht achter de veranderingen die nodig zijn om onze samenleving duurzamer te maken. In dit verband heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich ambitieuze doelen gesteld : een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met minstens 47% tegen 2030 (ten opzichte van 2005) en quasi-koolstofneutraliteit tegen 2050.

De vervoerssector zal een sleutelrol spelen bij het behalen van deze doelstellingen. In 2020 was deze sector immers verantwoordelijk voor 55% van de stikstofemissies (NO_x), 23% van de fijnstofemissies (PM 2,5) en 27% van de kooldioxide-emissies (CO₂) op het grondgebied van het Gewest.

In juni 2020 heeft de regering haar gewestelijke strategische visie op de uitrol van een laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen aangenomen.

Deze kan in drie pijlers worden onderverdeeld :

- De uitrol op de openbare weg ;
- De uitrol buiten de openbare weg ;
- De ondersteuning en facilitering.



Figuur 1 : Overzicht van de belangrijkste pijlers voor de uitrol van het Brusselse netwerk van laadpunten

Voor elk van deze pijlers werd al een reeks acties uitgevoerd.

Doel van de ter advies voorgelegde stand van zaken is om de balans op te maken van de acties die zijn ondernomen om de strategische visie van het Gewest ten uitvoer te leggen sinds de goedkeuring ervan, en om de resultaten uiteen te zetten van de brede raadpleging die de afgelopen maanden heeft plaatsgevonden. Deze bevat immers meer informatie over de laadbehoeften die op het grondgebied van het Gewest worden vastgesteld, de bestaande mogelijkheden en de acties die verschillende actoren kunnen ondernemen om tot de uitrol van dit netwerk bij te dragen en om zo de transitie naar een gemotoriseerde mobiliteit zonder directe emissies mogelijk te maken.

Advies

1. Algemene beschouwingen

1.1 Overleg

Brupartners juicht de bereidheid van de regering toe om samen met de sociale partners de ontwikkeling en uitrol van de laadinfrastructuren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op te volgen, door Brupartners om advies over de stand van zaken en perspectieven voor de uitrol van het Brusselse netwerk van laadpalen te vragen.

1.2 Bevoorradingzekerheid en energiekosten

Brupartners stelt vast dat de elektrificatie van de mobiliteit, d.w.z. de verandering van energiedrager van brandstof naar elektriciteit, de vraag naar elektriciteit onvermijdelijk zal doen toenemen. Deze bevinding stelt ons elektriciteitssysteem voor een aantal uitdagingen. Ten eerste zal door een bijkomende productie (lokaal of via invoer) aan de toenemende vraag naar elektriciteit moeten worden voldaan. Ten tweede zou het gelijktijdig lokaal laden van een groot aantal elektrische voertuigen het elektriciteitsnet zwaar kunnen belasten.

Brupartners begrijpt dat het Brussels Gewest en de betrokken actoren (met name Sibelga en Brugel) zich bewust zijn van deze uitdagingen en maatregelen nemen of van plan zijn te nemen om ervoor te zorgen dat het elektriciteitsdistributienet aangepast is aan de toekomstige evoluties in termen van koolstofvrij maken van onze samenleving. Deze maatregelen zijn voornamelijk gericht op het :

- Versterken van het elektriciteitsdistributienet om de transitie naar elektrische mobiliteit te waarborgen ;
- Maximaliseren van de productie van hernieuwbare energie in combinatie met een laadinfrastructuur ;
- Focussen op slim laden dat de belasting van het elektriciteitsnet beperkt ;
- Maximaal gebruikmaken van de bestaande netwerkcapaciteit en -infrastructuur.

Brupartners dringt in het bijzonder aan op de doelstelling om zoveel mogelijk hernieuwbare energie te produceren. Gelet op de wens van de regering om de elektrificatie van de automobilititeit aan particulieren en professionals op te leggen en hen te vragen in nieuwe voertuigen te investeren, is **Brupartners** van oordeel dat het daartegenover aan de regering is om ervoor te zorgen dat er voldoende energie beschikbaar is tegen een betaalbare prijs en dat deze energie zo hernieuwbaar (niet-fossiel) mogelijk is.

In dezelfde geest herhaalt **Brupartners** zijn vragen aangaande de impact van de paradigmaverschuiving naar het elektrische voertuig op de elektriciteitsprijs in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Temeer daar de energiefactuur nu al een belangrijke kost vormt voor zowel huishoudens als economische actoren, in het bijzonder in de context van de energiecrisis die we momenteel doormaken¹.

¹ [A-2022-018-BRUPARTNERS](#).

In dit verband herinnert hij eraan dat hij al heeft benadrukt dat een paradigmaverschuiving naar het elektrische voertuig enkel mogelijk zal zijn als de mobiliteitsbehoeften en de omvang van het wagenpark worden verminderd (pooling van voertuigen, ontwikkeling van het openbaar vervoersaanbod, ruimtelijke ordening en wegen, ...).

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

- actoren met een eigen parkeerplaats in hun woonplaats, die het hen toelaat om hun voertuig(en) met zelf opgewekte elektriciteit aan te drijven ;
- actoren die niet over een particuliere garage beschikken en derhalve verplicht zijn om hun voertuig(en) via laadpunten op de openbare weg op te laden en die hun elektriciteit dus bij een exploitant moeten aankopen.

Om deze ongelijkheden weg te werken, herhaalt **Brupartners** dat het aan de regering is om snel in alternatieven te voorzien, zoals de terbeschikkingstelling van openbare ruimten waar elektrische voertuigen zouden kunnen worden opgeladen door middel van zelf opgewekte elektriciteit in het kader van energiegemeenschappen².

Tot slot heeft **Brupartners** vragen bij de reële haalbaarheid en de stand van zaken van mogelijke partnerschappen met de MIVB, Infrabel of TUC Rail, die in Brussel over een lokaal elektriciteitsnet beschikken met het vermogen om een grote hoeveelheid elektriciteit te vervoeren die soms niet de hele dag door wordt gebruikt. Deze netwerken zouden ook kunnen worden gebruikt om de laadpunten te bevoorraden.

1.3 Aandachtspunten voor de consumenten

Brupartners benadrukt de noodzakelijke transparantie met betrekking tot de tarifiering die voor laadpalen wordt gehanteerd. De consument moet duidelijk over de prijs van het laden worden geïnformeerd.

In dezelfde geest benadrukt **Brupartners** het belang van de toegankelijkheid van deze laadpalen. Nu het aantal concessiehouders toeneemt dat met de installatie en exploitatie van laadpalen is belast, roept **Brupartners** de regering op om ervoor te zorgen dat de informatie voor de consumenten betreffende de beschikbaarheid van laadpalen zou worden gecentraliseerd en dat de betalingsmiddelen zouden worden gestandaardiseerd. Op die manier zou de consument niet over verschillende kaarten of abonnementen moeten beschikken om toegang tot één of andere laadpaal te krijgen.

Tot slot vestigt **Brupartners** de aandacht van de regering op de noodzaak om een doeltreffend en bijgewerkt systeem voor het opsporen van defecte of kapotte laadpalen ter beschikking van de consument te stellen.

² [A-2022-018-BRUPARTNERS](#).

2. Bijzondere beschouwingen

2.1 Laadinfrastructuren « buiten de openbare weg » en « semi-openbare » laadinfrastructuren

Brupartners staat positief tegenover de wens van de regering om in haar strategie voor de uitrol van de laadinfrastructuur de openbare ruimte zoveel mogelijk te ontzien, met name via de « laadschaal », die voorziet in de installatie van een laadpaal op de openbare weg op een residuaire manier. Aldus wordt er in de mate van het mogelijke voorzien in de installatie van laadinfrastructuren op particuliere terreinen die voor het publiek toegankelijk zijn (bedrijfsparkings) in plaats van op de openbare weg.

In dit verband herinnert **Brupartners** eraan dat de regering onlangs twee besluiten heeft aangenomen tot vaststelling van de algemene en bijzondere uitbatingsvoorwaarden van toepassing op parkings³, enerzijds, en tot vaststelling van de ratio's van oplaadpunten voor parkeerterreinen, evenals bepaalde bijkomende veiligheidsvoorwaarden die van toepassing zijn⁴, anderzijds, waarover **Brupartners** zich heeft kunnen uitspreken⁵.

Brupartners herhaalt zijn bezorgdheden aangaande de brandveiligheid en het brandgevaar bij elektrische voertuigen, met name in semi-openbare ruimten buiten de openbare weg, zoals ondergrondse parkings. In dit verband vraagt **Brupartners** opnieuw om de risico's naar behoren te evalueren, om de juridische en « verzekerings- » aansprakelijkheden van elke partij op dit gebied uitdrukkelijk te definiëren en om snel structurele oplossingen ter zake te ontwikkelen. Er moet immers worden voorkomen dat eigenaren van gebouwen (huishoudens, firma's, ...) zich machteloos zouden voelen tegenover een situatie waarin hun goederen niet meer zouden kunnen worden verzekerd. In dit verband dringt hij erop aan dat de mogelijke bemerkingen vanwege de DBDMH absoluut in aanmerking moeten worden genomen.

2.2 Laadinfrastructuren op de openbare weg

Brupartners is verheugd dat in de strategie voor het laden op de openbare weg de doelstelling is vervat om de openbare ruimte in stand te houden en er tegelijkertijd voor te zorgen dat er laadoplossingen worden gewaarborgd voor automobilisten die niet over een eigen parkeerruimte beschikken. Naast de « klassieke » automobilisten gaat het ook om gebruikers zoals zelfstandige taxichauffeurs en zelfstandigen met bedrijfsvoertuigen (bestelwagens, lichte vrachtwagens) zonder garage, alsook om gebruikers van deelvoertuigen. Ook zij moeten over laadoplossingen kunnen beschikken, in het bijzonder 's nachts en in de nabijheid van hun woonplaats.

Brupartners herhaalt zijn verzoek om de uitrol van laadpalen op de openbare weg op een harmonieuze en coherente manier met de installatie van andere voorzieningen op de openbare weg (voorbehouden parkeerplaatsen voor gedeelde vervoerswijzen, beveiligde fietsenstallingen, parkeermeters, verlichting, ...), evenals met het parkeerrotatiebeleid te laten verlopen. In dit verband moedigt **Brupartners** het idee aan om laadoplossingen in de openbare verlichting te integreren.

³ [Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 februari 2021 tot vaststelling van de algemene en bijzondere uitbatingsvoorwaarden van toepassing op parkings](#) (B.S., 3 maart 2021).

⁴ [Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 29 september 2022 tot vaststelling van de verhouding van de oplaadpunten voor parkings evenals bepaalde bijkomende veiligheidsvoorwaarden die van toepassing zijn](#) (B.S., 3 november 2022).

⁵ [A-2020-031-BRUPARTNERS](#) en [A-2022-019-BRUPARTNERS](#).

Daarnaast beveelt **Brupartners** aan om laadpalen rechtstreeks op parkeerplaatsen te installeren, d.w.z. op het gedeelte van de rijbaan dat voor parkeren is voorbehouden, dan wel op trottoirs of gedeelten van de rijbaan die voor andere doeleinden zijn bestemd⁶.

Brupartners benadrukt het belang van een voortdurende dialoog met de Brusselse gemeenten om deze coherente uitrol te waarborgen en om bijvoorbeeld te voorkomen dat laadpalen worden geïnstalleerd op plaatsen die wegens terugkerende evenementen (markten, manifestaties, ...) regelmatig ontoegankelijk zijn.

Brupartners vraagt om de uitrol te versnellen van laadhubs, die worden gedefinieerd als groepen van meer dan twee laadpunten die op dezelfde netaansluiting of op een gedeelde groep na de meter zijn aangesloten. Zoals in de regeringsstrategie wordt aangegeven, laten deze laadhubs het toe om het vertrouwen in het gebruik van elektrische voertuigen te vergroten dankzij een hoge mate van zekerheid van beschikbaarheid en (eventuele) mogelijkheid om snel te laden (zie punt 2.3).

Tot slot vestigt **Brupartners** de aandacht van de regering op het belang om laadinfrastructuren op de openbare weg in de omgeving van gebouwen van algemeen belang (scholen, ziekenhuizen, enz.) uit te rollen.

2.3 Infrastructuren voor snelladen

Uit de strategie en informatie waarover hij beschikt, maakt **Brupartners** op dat de regering niet van plan is om rechtstreeks in de installatie van snellaadhubs te investeren. De regering verleent financiële steun aan bepaalde projecten die door de particuliere sector zijn opgezet, maar is niet van plan om ondoordachte bedragen vrij te maken.

Voor **Brupartners** kunnen de laadpalen die op de openbare weg (en zelfs « buiten de openbare weg ») toegankelijk zijn niet de enige openbare infrastructuren vormen in deze doelstelling om tegen 2035 volledig van het gebruik van thermische voertuigen af te stappen.

Brupartners is van mening dat de uitrol op korte termijn van snellaadhubs alle actoren ten goede zou komen (met name rekening houdend met de gewenste evoluties op het gebied van motorisering van voertuigen die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest rondrijden, waardoor het huidige model van tankstations snel achterhaald zal zijn).

Brupartners verzoekt de regering om nu al de mogelijkheden inzake herbestemmingen van bepaalde tankstations te overwegen. Hij stelt voor om in samenwerking met de betrokken actoren een strategie voor de heroriëntatie van de activiteiten van deze installaties te ontwikkelen. Zo is hij bijvoorbeeld van mening dat bepaalde tankstations tot « snellaadhubs » zouden kunnen worden herbestemd, om het laden van voertuigen mogelijk te maken voor gebruikers die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op doorreis zijn (pendelaars, toeristen, ...)⁷. Het zou niettemin de bedoeling zijn om de mogelijkheid te behouden om zich met diesel en benzine te bevoorraden (in een eerste fase), evenals de andere traditionele diensten die tankstations aanbieden (mogelijkheid om ruitensproeiervloeistof aan te kopen, bandenpompstation, ...).

⁶ [A-2022-019-BRUPARTNERS](#).

⁷ [A-2022-019-BRUPARTNERS](#).

2.4 Facilitering en ondersteuning van de actoren

Brupartners verheugt zich over de website electrify.brussels, die informatie over de strategie voor de uitrol van laadinfrastructuren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verschaft.

Hoewel het momenteel mogelijk is om op deze website de beschikbaarheid van een laadpaal te achterhalen, vraagt **Brupartners** of er in de invoering van een online reserveringssysteem voor laadpalen is voorzien.

*

* *