

---

# 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

25-02-22

Advies aangenomen door de Raad voor het Leefmilieu op 22-03-22

## Vooraf

Op 25/02/2022 heeft de Raad voor het Leefmilieu (hierna « de Raad ») van de regering een adviesaanvraag ontvangen betreffende het ontwerp van besluit tot vaststelling van de verhouding van de laadpunten voor parkings, alsook van bepaalde bijkomende veiligheidsvoorwaarden die daarop van toepassing zijn.

Met het ontwerp van besluit wordt beoogd de invoering van alternatieven voor voertuigen met een verbrandingsmotor te vergemakkelijken door de installatie van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen op te leggen. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering wil diesellootvoertuigen namelijk verbieden vanaf 2030 en voertuigen die rijden op benzine, LPG en CNG vanaf 2035. Als gevolg daarvan zal het binnendringen van elektrische voertuigen in het wagenpark snel en aanzienlijk toenemen, en moet worden gezorgd voor infrastructuur om die voertuigen te bevoorraden.

Evenzo heeft de federale regering gepland dat bedrijfsvoertuigen vanaf 2026 uitsluitend elektrisch zullen zijn. Er wordt dan ook verwacht dat het aantal elektrische voertuigen in het Brussels Gewest aanzienlijk zal toenemen en het Gewest moet deze overgang ondersteunen door de nodige infrastructuur voor de werknemers ter beschikking te stellen.

Bijgevolg wordt in dit ontwerp van besluit een verhouding van laadpunten voorgesteld die in parkings moet worden opgelegd naargelang van het soort gebouw. Er bestaan verschillen voor nieuwe en bestaande parkings, alsook voor parkings voor openbaar gebruik en voor woningen, kantoren of winkels.

Naast de vaststelling van het aantal laadpunten in de parkings bevat het ontwerp van besluit een reeks door de DBDMH vastgestelde brandveiligheidsregels. Die regels hebben tot doel het ontstaan van gevaar bij de aanwezigheid van elektrische voertuigen in parkings te vermijden en de interventie van de brandweer te vergemakkelijken.

## Advies

### 1. Algemene beschouwingen

**De Raad** is ingenomen met de duidelijkheid die dit ontwerp van besluit verschaft met betrekking tot de verplichtingen die inzake laadpunten voor elektrische voertuigen in parkings worden opgelegd. Hij wenst echter te herinneren aan de modal shift-doelstelling van het GoodMove-plan, die niet zal kunnen worden bereikt indien elk voertuig met een verbrandingsmotor door een voertuig met een elektrische motor wordt vervangen. Een paradigmaverschuiving waarbij verbrandingsmotoren door duurzamere alternatieven (elektriciteit, waterstof, enz.) worden vervangen, zal enkel kunnen worden bereikt op voorwaarde dat de behoeften aan mobiliteit en de omvang van het wagenpark worden verminderd (delen van voertuigen, ontwikkeling van openbaar vervoer, ruimtelijke ordening en wegeaanleg, enz.).

## 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 gecommmercialiseerd of uitgebaat. Deze situatie kan tot een juridische impasse leiden. **De Raad** 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 **de Raad** 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.

Tot slot stelt **de Raad** 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 Kosten en oorsprong van elektriciteit

**De Raad** vraagt zich af welke gevolgen de paradigmaverschuiving naar elektrische voertuigen zal hebben voor de bevoorradingsbehoeften van het elektriciteitsnet en, bijgevolg, voor de elektriciteitsprijs in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Enerzijds zou de « duurzaamheids- » doelstelling van het onderhavige ontwerp van besluit gedeeltelijk worden overschreden indien de hernieuwbare energiebronnen niet zouden volstaan om de laadstations te bevoorraden ; anderzijds vormt deze uitgave nu al een aanzienlijke uitgave voor zowel huishoudens als voor economische actoren.

**De Raad** herhaalt derhalve dat de mobiliteitsbehoeften en de omvang van het wagenpark moeten worden teruggedrongen. Tevens vestigt hij 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 voertuig(en) met zelf opgewekte elektriciteit kunnen aandrijven ;
- actoren die niet over een eigen garage beschikken, waardoor ze verplicht zijn hun voertuig(en) door middel van laadpunten op de openbare weg op te laden en ze hun elektriciteit dus bij een exploitant moeten aankopen.

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

### 1.3 Herbestemming van benzinestations

**De Raad** benadrukt dat de gewenste evoluties inzake de motorisering van voertuigen die zich in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verplaatsen, er snel voor zullen zorgen dat het huidige model van de benzinestations achterhaald zal zijn. Hij vraagt om nu al de mogelijkheden tot herbestemming van deze benzinestations te overwegen en 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 tot « snel-oplaadhubs » zouden kunnen worden omgevormd, teneinde het opladen van voertuigen van transitweggebruikers (pendelaars, toeristen, enz.), die zich in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verplaatsen, mogelijk te maken.

### 1.4 Semiopenbare laadinfrastructuur buiten de openbare weg

**De Raad** 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 laadinfrastructuur buiten de openbare weg aan te bieden voor diegenen die niet de mogelijkheid hebben om hun voertuig(en) thuis op te laden.

**De Raad** 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 laadinfrastructuur buiten de openbare weg » uitdrukkelijk zou worden gedefinieerd.

### 1.5 Belemmeringen voor de aanleg van infrastructuur

**De Raad** wenst de aandacht te vestigen op een paar verschillende soorten belemmeringen waarmee bij de uitrol van laadinfrastructuur rekening moet worden gehouden.

Ten eerste bestaan er een aantal technische belemmeringen die de haalbaarheid van de voor de handelaars vastgestelde quota op de helling zetten :

- Aangezien handelaars een rationeel elektriciteitsgebruik nastreven en hun bedrijfsruimten wegens de hoge kosten weinig marge hebben voor aansluitingsvermogen op het elektriciteitsnet, is het de vraag of het voor 2025 geplande quotum van 5% kan worden gehaald zonder het aantal aansluitingscabines te verhogen.
- Er moet een oplossing worden gevonden om een groot aantal laadpunten op het distributienet aan te sluiten zonder dat de kosten volledig door de handelaar worden gedragen. Dit probleem heeft niet alleen betrekking op langzame laders (> 3,7 en 10 kW), maar ook op sommige snelle laders (22 kW) en in nog sterkere mate op ultrasnelle laders (> 50 kW, gelijkstroom).

- Ook zou rekening moeten worden gehouden met het feit dat ondernemingen voor hun logistieke keten steeds meer overschakelen op elektriciteit : leveranciers, eigen vervoer en huurvervoer voor klanten zullen ook steeds meer elektrisch worden. Deze voertuigen, met een groot aantal rij-uren, vereisen snelladen en dus ook een grotere netcapaciteit.

Ten tweede stelt **de Raad** voor om, teneinde de financiële belemmeringen te verhelpen, na te denken over de mogelijke vrijstelling van lokale belastingen die op parkeerplaatsen worden toegepast, gezien deze belastingen in Brussel tot meer dan 100 € per parkeerplaats per jaar kunnen oplopen. Als deze parkeerplaatsen na de winkelopeningstijden beschikbaar worden gesteld, zou het misschien billijker kunnen zijn om ze vrij te stellen van lokale belastingen.

Ten derde wil **de Raad** wijzen op enkele praktische belemmeringen met betrekking tot commerciële parkings : tijdens de winkelopeningstijden zal er in commerciële parkings sprake zijn van « opportunistisch opladen », d.w.z. dat de klant zijn winkeltijd (gemiddeld niet meer dan een half uur) gebruikt om zijn auto op te laden. Wanneer de laadinfrastructuur buiten de openingstijden toegankelijk is, kan er sprake zijn van « opladen op de plaats van bestemming », waarbij het voertuig gedurende langere tijd geparkeerd staat, zodat de gebruiker zijn batterij volledig kan opladen, zelfs met een laag oplaadvermogen. Er zou dus over de verenigbaarheid van deze twee oplaadwijzen moeten worden nagedacht.

\*

\*      \*