
ADVIES

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

Aanvrager	Minister Alain Maron
Aanvraag ontvangen op	06-02-23
Advies aangenomen door de Raad voor het Leefmilieu op	09-03-23

Vooraf

Op 06/02/2023 heeft de Raad voor het Leefmilieu (hierna «de Raad») 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 stikstofdioxide-emissies (NO_x), 23% van de fijnstof-emissies (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.

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

De Raad dringt erop aan dat de uitrol van de laadinfrastructuren de kwaliteit van de openbare ruimte niet negatief zou beïnvloeden en dat deze infrastructuur op een geconcentreerde wijze zouden worden geïnstalleerd op locaties die daartoe zijn aangepast. Aangezien de installatie van laadpalen op de openbare weg een vorm van privatisering van de openbare ruimte is (ten behoeve van de bestuurders van elektrische voertuigen), acht **de Raad** het van essentieel belang te voorkomen dat particuliere voertuigen de openbare ruimte nog verder in beslag zouden nemen. **De Raad** roept de regering dan ook op om laden buiten de openbare weg zoveel mogelijk aan te moedigen.

De regeringsnota « belast de WG Laadinfrastructuur om, in nauwe samenwerking met de betrokken instellingen (waaronder met name parking.brussels, perspective.brussels, de Grondregie, Brulocalis en de MIVB), een opportuniteitsstudie uit te voeren om de mogelijkheden te identificeren voor het installeren van hubs van off-street oplaadpunten op openbare grond gelegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ». **De Raad** merkt op dat deze samenwerking enkel mogelijk zal zijn op voorwaarde dat er middelen beschikbaar zullen zijn.

Met betrekking tot de grafieken van de verwachte evoluties op het vlak van elektrische voertuigen (blz. 16 e.v.), die een sterke toename van dit type voertuigen in de komende jaren aangeven, vindt **de Raad** dat het interessant zou zijn om in het document nader toe te lichten welke elementen deze verwachte belangrijke evoluties rechtvaardigen.

In het algemeen plaatst **de Raad** vraagtekens bij de bijdrage van de strategie voor de uitrol van laadpalen aan de doelstellingen van Good Move. De noodzakelijke paradigmaverschuiving is geen eenvoudige omschakeling van thermisch naar elektrisch, maar moet vooral leiden tot een vermindering van het voertuigenbestand, door de multimodaliteit van het vervoer te optimaliseren (aanmoediging van zachte/actieve mobiliteit, ontwikkeling van het openbaar vervoersaanbod, ruimtelijke ordening en inrichting van de wegen, bundelen en delen van voertuigen, ...). **De Raad** herhaalt dat het vervangen van elk fossiel aangedreven voertuig dat vandaag rondrijdt door een elektrisch voertuig de mobiliteitsproblemen (en in het bijzonder de files) niet zal verminderen. Het parkeerbeleid, waarvan de strategie voor de uitrol van laadpalen deel uitmaakt, is een belangrijk instrument om het gebruik van particuliere voertuigen te ontmoedigen.

Tot slot plaatst **de Raad** vraagtekens bij de vermogens van het elektriciteitsnet. Zo wijst **de Raad** erop dat het huidige elektriciteitsnet hoofdzakelijk is ontworpen voor 230 volt (88% van het net). Voor de installatie van snelle (of semi-snelle) laadpalen is echter 400 volt nodig.

De Raad benadrukt dat de vermogens en de bevoorrading van het elektriciteitsnet moeten worden gewaarborgd in een context waarin de energiedragers olie en gas niet langer beschikbaar zouden zijn en waarin een aanzienlijk deel, zo niet alle voertuigen, elektrisch zouden zijn.

*

* *