



ADVIES OVER HET INDIVIDUELE OPLADEN VAN ELEKTRISCHE VOERTUIGEN ZONDER LAADPAAL

Advies op eigen initiatief

Uiteenzetting	30/05/2022 Dhr. Hinko Van Geelen, Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW)
Overgemaakte documenten	Presentatie van 30/05/2022: Individueel opladen van elektrische voertuigen zonder laadpaal, stand van zaken en denksporen Nota "Problematiek van kabels over de trottoirs om elektrische voertuigen op te laden. Stand van zaken: problemen, oplossingen, denksporen", Opzoekingscentrum voor de wegenbouw 11/05/2022

Advies aangenomen door de 27/06/22
Gewelijke
Mobiliteitscommissie op

De nota van het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW) presenteert een stand van zaken van de regelgeving en de oplossingen met betrekking tot het individuele opladen van elektrische voertuigen zonder laadpaal, in België en in het buitenland. De nota somt de voor- en nadelen van de geteste oplossingen op, en komt tot de volgende conclusie:

"Momenteel is het verboden een elektrisch voertuig op te laden met behulp van een kabel die over het trottoir loopt. Er bestaat geen ideale oplossing voor dit probleem".

Indien er geen beslissing wordt genomen om het verbod te handhaven en toe te passen, beveelt het OCW de invoering van proefprojecten aan om ervoor te zorgen dat de overheid de zaken in de hand neemt en de voorwaarden en de duur van eventuele toelatingen in de loop van de tijd bepaalt.

De commissie dankt dhr. Van Geelen en het OCW voor de presentatie van het opzoekingswerk.

De commissie vestigt er de aandacht op dat, ondanks het huidige verbod, oplaadkabels heel regelmatig worden uitgerold over de Brusselse trottoirs om een elektrisch voertuig op te laden vanuit een privéwoning.

De commissie vestigt de aandacht op de Brusselse stedelijke configuraties. Meestal bevindt zich een trottoir, soms ook een gescheiden fietspad, tussen de gevellijn en het geparkeerde voertuig. Opladen vanuit het gebouw houdt ongemak en risico in voor voetgangers, personen met een beperkte mobiliteit (PBM), fietsers en gebruikers van andere verplaatsingsmiddelen zoals steps.

De studie van het OCW heeft het ongemak en de impact op de toegankelijkheid van de trottoirs benadrukt. Bovendien houdt het gebruik van kabels over het trottoir ook risico's op brand in. De commissie beveelt daarom sterk aan dat het verbod zou worden gehandhaafd, dat er meer wordt gecontroleerd op het terrein en dat er meer wordt gesanctioneerd om te vermijden dat de geïdentificeerde risico's concrete vorm zouden aannemen.

De commissie raadt oplossingen in de hoogte af, want een kabel die naar beneden naar het oplaadpunt van het voertuig komt, houdt risico's in voor fietsers. Dat geldt ook voor de bescherming van de kabels.

De minst problematische oplossing zouden ondergrondse kabelgoten zijn, maar die stellen andere problemen bij onderhoud en werken en dus voor het blijvende gebruiksgemak van de trottoirs. Ook deze oplossing wordt door de commissie niet aanbevolen.

De commissie meent dat een oplossing die wordt toegestaan voor één individu of voor één huishouden, voor iedereen moet worden toegestaan. In een dergelijke context zou een trottoir kunnen worden gedwarst door tien opeenvolgende kabelbeschermers, wat ongemakken en risico's veroorzaakt voor voetgangers, PBM's en fietsers.

Mobiele oplaaddiensten (de energiebron bevindt zich in een bestelwagen) houden ook risico's in voor voetgangers, PBM's en fietsers, zoals wildparkeren of parkeren op gemarkeerde fietspaden. Dit vergt ook meerdere verplaatsingen van de bestelwagen en men moet onmiddellijk naast het voertuig een plaats hebben, wat in stedelijk gebied niet altijd evident is en in erg verstedelijkte wijken zelfs weinig waarschijnlijk; daar zijn vrije parkeerplaatsen over het algemeen zeldzaam. De commissie beveelt aan dat de mobiele elektrische oplaaddiensten enkel te gebruiken zijn voor het herstellen van elektrische voertuigen en ze niet toe te laten voor structureel opladen.

De commissie spreekt zich uit voor een verbod op privé-oplading van elektrische voertuigen waarbij kabels de publieke ruimte dwarsen. Het verbod moet gepaard gaan met een controlemechanisme en welbepaalde sancties. Enkel het opladen via openbare laadpalen of in privéruimtes mag worden toegelaten.

De commissie is zich ervan bewust dat een volledig verbod de ontwikkeling van de elektrische mobiliteit zal afremmen. Daarom vraagt ze aan het gewest om eenvormige oplossingen te zoeken voor individueel opladen, die de trottoirs noch de fietspaden belasten. Ze dringt erop aan dat de twintig wegbeheerders van het gewest hierbij moeten worden betrokken. De ontwikkeling van mobility hubs gekoppeld aan oplaadmogelijkheden voor elektrische voertuigen moet worden aangemoedigd. Het idee is een geheel van mobiliteitsdiensten aan te bieden zodat mensen hun eigen voertuig niet meer nodig hebben.

De commissie vraagt een betere communicatie over laadpalen en over wat verboden is, zowel naar particulieren als naar ondernemingen toe.