



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES OVER HET IMPLEMENTATIEPLAN VAN EEN
OPLAADINFRASTRUCTUUR VOOR ELEKTRISCHE VOERTUIGEN**

Aanvrager	De heer Alain Maron, minister bevoegd voor Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie
Aanvraag ontvangen op	12/12/2022
Uiteenzetting	30/01/2023
Overgemaakte documenten	Strategie voor de implementatie van de oplaadinfrastructuur in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - Electrify Brussels (nov. 2022 FR)
Advies goedgekeurd door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op	06/02/2023

Het advies werd unaniem aangenomen, met uitzondering van Touring, dat zich van stemming onthield omdat het niet in staat was voldoende opvolging uit te oefenen.

De Commissie betreurt dat zij niet de definitieve versie van het plan in het Nederlands heeft ontvangen, maar slechts een voorlopige versie met andere cijfers.

De Commissie vraagt het Gewest ook een plan op te stellen voor de invoering van een oplaadinfrastructuur voor vrachtwagens

2. Huidige situatie in Brussel - 2.1 Op het gebied van mobiliteit - Een evoluerend aanbod op de markt van de elektrische personenauto's op batterijen

Op bladzijde 9 wordt terecht opgemerkt dat voor sommige elektrische voertuigen (EV) de totale eigendomskosten (TCO) nu al lager zijn dan voor voertuigen met een verbrandingsmotor (VV). De Commissie stelt voor de communicatie over de TCO te verbeteren. Deze is waarschijnlijk goed bekend bij bedrijven die bedrijfswagens - "salarisauto's" - toekennen, maar bij het grote publiek is hij zeer weinig bekend.

3. Prognoses - 3.1 Gebruikersbehoeften - de infografieën

Pagina 15 Inwoners met een eigen auto

Wat snelladen als aanvulling betreft, is in de scenario's rekening gehouden met piektijden tijdens vakantieperiodes? Voor langere reizen zullen eigenaars van EV hun voertuigen dan allemaal volledig (100%) willen opladen voordat ze vertrekken.

Pagina 17 Taxi's

Momenteel worden taxi's bestuurd door chauffeurs. In de (niet zo verre?) toekomst zijn robottaxi's een mogelijke vorm van openbaar vervoer, en zullen ook zelfrijdende personenwagens op de markt verschijnen. Ook deze gerobotiseerde taxi's zullen dan allemaal EV's zijn ... er is geen verschil tussen deze voertuigen en de 'traditionele' taxi's. Deze ontwikkelingen roepen veel interessante vragen op vanuit een langetermijnperspectief. Er zijn namelijk scenario's denkbaar waarin er een vraag is van groepen die nu geen of weinig gebruikmaken van taxi's (jongeren, sommige ouderen, sommige mensen met beperkte mobiliteit) en die dus een latente vraag naar verplaatsingen vertegenwoordigen. Er zijn ook vragen over de vraagpieken, parkeerbehoeften, oplaadbehoeften en -types.

Pagina 18 - Deelvoertuigen

Gezien de recente groei van het gebruik van deelvoertuigen en de ambities van de exploitanten benadrukt de Commissie dat het belangrijk is de meest actuele prognosecijfers voor deelvoertuigen te gebruiken.

Op basis van de aankondigingen van de exploitanten Cambio, Poppy, Miles en Greenmobility schat de vereniging autodelen.net dat er tegen 2023 minstens 1.500 deelvoertuigen in Brussel zullen zijn (geen 1055).

Anderzijds lijkt het onrealistisch om te verwachten dat 50% van deze deelauto's tegen 2026 daadwerkelijk elektrisch zal zijn.

Uit de meest recente cijfers (Autodelen.net jaarverslag 2021) blijkt dat de gemiddelde afstanden voor autodelen in Brussel 56 km bedragen voor 'round trip'-voertuigen (heen en terug vanaf een station) en 12 km voor 'free floating'-voertuigen (vrij rondrijdende voertuigen). Wat betreft de behoefte aan oplaadinfrastructuur afhankelijk van het type autodelen, wordt een zekere flexibiliteit voor 'free floating'-autodelen aanbevolen. Sommige exploitanten gebruiken ook gewone openbare laadstations.

Correctie: in "34% (round trip) / 6% (free floating) van de gebruikte tijd", "gebruikte tijd" vervangen door "gereserveerde tijd".

Betrouwbaarheid van de cijfers

De Commissie plaatst vraagtekens bij de cijfers die aan de scenario's ten grondslag liggen. De verschillen zijn te begrijpen, maar de hoogte ervan is verrassend (vooral het gemiddelde voor bewoners met een salariswagen, vergeleken met bewoners met een eigen auto en pendelaars).

Pagina 12: Inwoners met een eigen auto leggen gemiddeld 26 km per dag af.

Pagina 13: Inwoners met een bedrijfswagen leggen gemiddeld 72 km per dag af.

Pagina 21: Pendelaars leggen gemiddeld 35 km per dag af.

Gezien de snelle evolutie stelt de Commissie voor de cijfers en de behoeftenevaluatie jaarlijks te actualiseren.

4. Strategie voor de implementatie van de oplaadinfrastructuur - 4.1 Uitgangspunten van de mobiliteits- en energiestrategie - 4.1.1. Mobiliteit

2. Implementatie gekoppeld aan minimumeisen voor het gebruik van de openbare ruimte

De Commissie erkent de uitdaging van de uitrol van een elektrische oplaadinfrastructuur in overeenstemming met de doelstellingen van het Good Move-plan en de verbetering van de luchtkwaliteit in de stad die vertaald werden in de mijlpalen 2025-2036 voor de lage-emissiezone. Als zodanig steunt en onderschrijft zij het voorgestelde implementatieplan.

Ze vreest echter dat de studies voor de ontwikkeling van deze strategie zijn uitgevoerd vóór de crisissen (gezondheid, energie, enz.) die momenteel een groot deel van de Brusselse bevolking treffen en met name de elektriciteitsprijzen beïnvloeden. Ze vraagt zich dan ook af of het realistisch is een zo groot deel van het Brusselse wagenpark te vernieuwen. Ze vreest dan ook dat de elektrificatie van dit wagenpark een sociale tijdbom vormt met een nog grotere sociaal-economische differentiatie van het Brussels grondgebied tussen

bevolkingsgroepen en wijken die goed uitgerust zijn met laadpalen en elektrische voertuigen en die welke dat niet zijn.

Ze stelt het op prijs dat de strategie ook rekening houdt met andere punten van het Good Move-plan, zoals de verandering in de verdeling van de openbare ruimte ten gunste van de actieve vervoerswijzen (te voet gaan, fietsen) en de collectieve en gedeelde mobiliteit, met als gevolg een strategie die het ruimtebeslag van laadpalen en parkeerplaatsen op de openbare weg tot een minimum beperkt. In de praktijk betekent dit dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest probeert om zoveel mogelijk oplaadpunten te installeren in private en semi-publieke ruimten.

Met betrekking tot de tenuitvoerlegging van Good Move beveelt de Commissie ook aan om de laadpalen bij voorkeur buiten voetpaden en voor voetgangers bestemde ruimten in te planten. De Commissie herinnert eraan hoe belangrijk het is om de palen in eerste instantie langs de openbare weg bij parkeerplaatsen te plaatsen. En niettegenstaande het streven om trottoirs niet met palen te bezaaien, geeft de Commissie tevens het advies om de nodige aandacht te besteden aan het probleem dat het plaatsen van palen in de parkeerruimte kan opleveren bij de herinrichting van de openbare ruimte, met name voor de fietsinfrastructuur.

Toevoegen 4. Parkeren van deelvoertuigen

In overeenstemming met het Good Move-plan en de bevordering van het autodelen vraagt de Commissie om voertuigen voor autodelen vrij te stellen van het tarief voor rotatief parkeren. Logischerwijs kan dit tarief niet worden toegepast op auto's voor autodelen aan stations. 'Free floating'-deelauto's en zelfs gedeelde auto's van particulieren moeten eveneens van dit tarief worden vrijgesteld om de deelmobiliteit aan te moedigen door lagere kosten voor aanbieders en gebruikers. De Commissie stelt voor technische oplossingen te zoeken met de exploitanten van deelauto's.

4. Strategie voor de implementatie van de oplaadinfrastructuur - 4. Strategie voor het opladen op straat - 4.4.2. De veiligheid van voetgangers waarborgen

De Commissie verwijst naar haar advies van 30/05/2022 over "het individueel opladen van elektrische voertuigen zonder laadpaal", naar aanleiding van de presentatie van een studie van het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw.

De Commissie wil de veiligheid van alle gebruikers waarborgen: ook fietsers en PBM's kunnen hierdoor betroffen zijn.

Ook moeten de verschillende mogelijke gevallen worden behandeld. Naast kabels op het trottoir zijn er systemen die aan gevels worden bevestigd, kabels onder ingegraven goten en zelfs mobiel laden vanuit bestelwagens.

De verboden moeten duidelijk geformuleerd zijn en vergezeld gaan van een controlesysteem. Bovendien stelt de Commissie voor dat de administratie bij de aangifte van de plaatsing van een laadpaal door een particuliere partij systematisch nagaat of de plaatsing van de laadpaal bedoeld is voor exclusief gebruik in de particuliere ruimte.

5. Actieplan: uitvoering in samenwerkingsverband - 5.2 Samenwerken met alle actoren - 5.2.3. Exploitanten van het openbaar vervoer

Zowel de TEC als De Lijn zullen mogelijk hun voertuigen in het Brussels Gewest moeten opladen, waarschijnlijk aan de eindhaltes. Voor de TEC zijn de belangrijkste Brussel-Zuid (Fonsnylaan), Elsene (Flageyplein), Elsene (La Plaine), Oudergem (Herrmann-Debroux), metro Roodebeek en in mindere mate Ukkel Calevoet en het Luxemburgplein. Voor De Lijn zijn de belangrijkste eindhaltes de stations Noord en Zuid, Roodebeek, Kraainem Metro (Sint-Lambrechts-Woluwe), Etterbeek Station/La Plaine (Elsene), Weststation (Sint-Jans-Molenbeek), Simonis (Koekelberg), UZ Brussel (Jette) en Bordet (Evere, in de toekomst, na de aanleg van de M3-lijn).

De Commissie vraagt dat wordt voorzien in inrichtingen bestemd voor het openbaar vervoer, hetzij via een elektrische bron van de MIVB (via het metro- of tramnet), hetzij via een bron van de NMBS.

Streven naar interoperabiliteit, standaardisatie van systemen en afspraken over buslocaties is belangrijk.

5. Actieplan: uitvoering in samenwerkingsverband - 5.2 Samenwerken met alle actoren **TOEVOEGEN** Cyberveiligheid

De Commissie vraagt om het veiligheids gedeelte van de visienota uit te werken vanuit het perspectief van de technologische veiligheid. Hoewel brandrisico's worden genoemd (met name voor gesloten parkings), wordt er geen melding gemaakt van risico's die verband houden met personen met slechte bedoelingen, met name op het gebied van cyberveiligheid. Dit soort apparaten maakt deel uit van de technologieën die bekend staan als 'IoT' (Internet of Things) of eenvoudigweg 'verbonden objecten'. Deze technologieën behoren nog enigszins tot de ondergeschoven kindjes van de cyberveiligheid omdat de innovatie de neiging heeft sneller vooruit te gaan dan de beveiliging (die als een belemmering wordt gezien) en vaak minder goed wordt beheerst dan websites, die oudere technologieën zijn. Niettemin ontwikkelen ook de cyberbeveiligingsmethoden zich en worden ze geleidelijk aan volwassen.

De Commissie beveelt aan een risicoanalyse van de cyberveiligheid van IoT-oplaadapparatuur uit te voeren en het plan zo nodig aan te vullen met voorwaarden voor onderaannemers en fabrikanten.