

> Interview door Philippe DELVAUX, informatiedienst Brulocalis

# LAADPALEN IN BRUSSEL, READY, SET, GO!

Thermische motorisering loopt op zijn laatste benen. Binnenkort neemt elektriciteit het over. Dat is een feit. Maar nu moeten we er nog voor zorgen dat de gebruikers hun voertuig kunnen opladen. Dat kan buiten de openbare weg, op plaatsen die volledig privé zijn, zoals garages van particulieren, of op semipublieke plaatsen zoals parkings van bedrijven of supermarkten. Maar wat als je geen toegang hebt tot die mogelijkheden? Ook op de openbare weg moeten er oplaadplaatsen voorzien worden. Niet getalmd dus, het park moet klaar zijn tegen 2035 ...

Het Gewest is bezig met de installatie van laadpalen sinds 2018. Daarvoor werd een externe partner ingeschakeld, Pitpoint. Die partner kreeg eerst exclusiviteit voor de plaatsing.

In oktober 2021 kwam aan die exclusiviteit een einde, waarna het Gewest de coördinatie van de overheidsopdrachten voor de installatie van laadpalen aan Sibelga toevertrouwde.

Alle puzzelstukjes om van de transitie een succes te maken, lijken in elkaar te passen: een duidelijke en gestructureerde gewestelijke visie, een politiek besluit om thermische motorisering stop te zetten tegen een voorlopige streefdatum van 2035, een coördinator die heel wat troeven in handen heeft en expertise kan voorleggen op het vlak van elektrische mobiliteit. Trait d'Union klopte aan bij Algemeen secretaris van Sibelga Raphael Lefere die, geflankeerd door Nicolas Spilleboudt - Green mobility projectmanager en dus verantwoordelijk op operationeel vlak voor het dossier - graag onze vragen wilde beantwoorden.

## DE BASIS VAN DE TRANSITIE

De overstap van thermische naar elektrische motorisering wordt, rechtstreeks of onrechtstreeks, ingegeven door een evolutie die zich vertaalt in verschillende beleidsinstrumenten die Brussel de afgelopen jaren uitwerkte.

- **Het Energiepact** (2017): tegen 2025 moeten alle lichte voertuigen en bussen van het openbaar vervoer 'emissievrij' zijn.
- **Instelling van lage-emissiezones** (sinds 2018) : rijverbod voor de meest vervuilende voertuigen volgens hun EURO-norm en brandstoftype.
- **Principebeslissing van de Regering** (2018... en het **besluit van 2021**): Uitstap uit diesel in 2030, gevolgd door benzine.
- **Besluit betreffende het voorbeeldgedrag van de overheden inzake vervoer** (wordt momenteel herzien): verbod op diesel voor auto's en lichte bedrijfsvoertuigen en verplichting voor nieuwe inschrijvingen (lichte voertuigen en bussen van de MIVB) om vanaf 2025 emissievrij te zijn.

Hiervoor verwijzen we naar ons advies over dit herzieningsproject op [www.brulocalis.brussels](http://www.brulocalis.brussels) > Actua > [Geen verbrandingsmotoren meer voor de overheid](#) [10.1.2022]

- **Gewestelijke Beleidsverklaring 2019-2024**: bevestiging dat de regering voornemens is om diesel uiterlijk tegen 2030 en benzine en LPG uiterlijk tegen ten laatste 2035 uit te bannen.
- **Energie- en Klimaatplan 2030**: bevestiging van de verbintenissen van het Pact en de uitstap uit diesel, wens om sneller het "emissievrij rijden" in te voeren voor taxi's en gedeelde voertuigen.
- **De gewestelijke strategie met betrekking tot mobiliteit (Good Move-plan)** wil een intensiever gebruik van actieve modi (lopen, fietsen) en collectieve en gedeelde mobiliteit.



> Raphaël Lefere, toen CEO ad interim van Sibelga

**Nicolas Spilleboudt:** "In 2035 moeten er **22.000 laadpunten** (11.000 laadpalen) beschikbaar zijn in het hele Gewest. Volgens ramingen komt dat aantal tegemoet aan de oplaadbehoeften van de voertuigen die in Brussel rondrijden. Maar niet al die laadpalen moeten op de openbare weg komen, integendeel.

Er zijn namelijk drie mogelijkheden om een laadpunt te plaatsen: in de openbare ruimte (de openbare weg), op **publiek toegankelijk privéterrein**, zoals een openbare parking of de parking van een supermarkt, of tot slot op **niet-publiek toegankelijk privéterrein**: garages of een parkeerplaats thuis.

In het kader van haar opdracht begeleidt Sibelga enkel de plaatsing in de openbare ruimte. De **plaatsingen buiten de openbare weg**, die toch het grootste deel van de uitrusting zouden moeten uitmaken, coördineert Sibelga niet. In de gewestelijke visie is bepaald dat de **laadpalen op de openbare weg** enkel geïnstalleerd worden ter aanvulling op plaatsen waar de andere categorieën niet kunnen volstaan om aan de vraag te voldoen. Het Gewest wil immers de openbare ruimte zo weinig mogelijk belasten met die uitrusting en de implementatie blijven uitvoeren binnen een filosofie die voorrang geeft aan zachte mobiliteit.

**Hoeveel laadpunten er jaarlijks op de openbare weg geïmplementeerd zullen worden, zal dan ook afhangen van de evolutie die de plaatsingen buiten de openbare weg tegelijk zal doormaken.** Doel is uiteindelijk uit te komen op een totaal van 22.000.

De implementatie zal gebeuren in drie fasen. We starten bijna van nul, en dus moeten we **eerst** een eerste reeks laadpalen bepalen op **plaatsen** die we als **strategisch** hebben aangemerkt. Daarvoor werken we samen met de wegbeheerders (de gemeenten en Brussel Mobiliteit). Tijdens een tweede fase, die in de loop van de komende 3 jaren afgerond zou zijn, zullen we dan vooral laadpalen plaatsen op **verzoek van gebruikers**. Het netwerk wordt tot slot vervolledigd **in functie van de gegevensanalyse**. We bevinden ons nu natuurlijk nog maar in de eerste fase. Maar toch zullen we vrij snel tot een homogeen netwerk komen.

Op termijn zou elke inwoner een laadpaal moeten vinden **binnen een straal van 250 meter**. Het Implementatieplan houdt evenwel ook rekening met ander criteria, zoals de **bevolkingsdichtheid**. De eerste plaatsingen zullen op die manier niet gebeuren in zones met meer viergevelwoningen, die dus dunner bevolkt zijn. Die zones tellen in verhouding namelijk meer garages en dus meer oplaadmogelijkheden buiten de openbare weg. Dat we ons daarentegen voor de eerste implementaties eerder richten op de dichter bevolkte zones, doen we vanuit het idee om de service in de eerste plaats te leveren aan wie minder kansen heeft om zijn voertuig thuis op te laden.

Het voornaamste doel van het plan voor de implementatie op de openbare weg is bovendien om te **zorgen voor een oplossing voor Brusselaars die hun voertuig niet op privéterrein kunnen opladen.**"

**Wat zijn de voornaamste uitdagingen en moeilijkheden?**

## VIER PRINCIPES

In de gewestelijke visie zijn vier principes vastgelegd voor de implementatie van de laadpalen.

- De geleidelijke uitrol van laadpalen door het Gewest moet worden gepland in **overeenstemming met het mobiliteits-, parkeer- en klimaat- en luchtkwaliteitsbeleid**.
- Het **publiek** opladen van elektrische voertuigen wordt opgezet als een service die **prioritair bestemd is voor inwoners die geen toegang hebben tot een privéparkeerplaats**.
- De laadpalen moeten door **meerdere operatoren** ondersteund worden en universeel toegankelijk zijn, ze mogen uitsluitend worden gevoed met **groene stroom**, de aansluitingen moeten compatibel zijn met alle voertuigen en er moet een ad-hocbetalingssysteem worden voorzien.
- De **financiering** van deze uitrol mag niet worden gedragen door alle elektriciteitsverbruikers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar **door degenen die ervan profiteren**.

**Nicolas Spilleboudt:** "Er zijn enkele struikelblokken die we hebben kunnen vermijden dankzij de lessen die we trokken uit de eerste concessie van Pitpoint. Ik zou dus zeggen de tijd die de administratieve stappen in beslag nemen. Dat botst wel eens met het feit dat we snel vooruit willen gaan. We bevinden ons ook niet in de gemakkelijkste positie: Sibelga coördineert, maar uiteindelijk zijn het de wegbeheerders die de vergunningen afleveren en de inschrijvers die de werken uitvoeren.

Een balans vinden tussen de precisering van het bestek om een net te verkrijgen dat maximaal aan de verwachtingen voldoet van met name de gemeenten, zonder dat het kostenplaatje ontspoot. Dat is dan weer een andere uitdaging. Een gevoeligheid waar we enkel door ervaring vat op kunnen krijgen, en die ervaring zijn we nu aan het opdoen. Geen makkelijke oefening, maar we zijn wat dat betreft op de goede weg met de hulp van Brulocalis en het Technisch comité van Sibelga.

Een laatste complex element is bepalen hoeveel laadpalen er geïmplementeerd moeten worden tijdens het volgende jaar. Als projectleider zou ik dat natuurlijk graag zo snel mogelijk vastleggen. Maar om zo goed mogelijk rekening te houden met de evolutie van de markt, moet dat juist op het laatste moment bepaald worden."

**Wat is de rol van Sibelga?**

**Raphaël Lefere:** "Sibelga neemt het voortouw. Niet omwille van haar statuut als intercommunale die instaat voor het beheer van de energiedistributienetten, maar wel omdat ze de opdracht kreeg van het Gewest om de **laadpalen in Brussel te coördineren en te implementeren**.

Sibelga **redigeert en lanceert de overheidsopdrachten voor de concessie, fungeert als tussenschakel tussen de gemeenten en de concessiehouders en controleert de markt, zowel wat de kwaliteit als de kwantiteit betreft**.

Maar de **exploitatie van de laadpalen** komt de intercommunale niet toe. Een distributienetbeheerder mag

1. Volgens de gewestelijke visie, beschikt slechts 26% van de Brusselse gezinnen over een eigen parkeerplaats. Zie Visie p.5
2. Pitpoint is een internationale onderneming, een filiaal van de groep Total. Het systeem was toegankelijk via de site <https://www.charge.brussels>. Het programma NRClick biedt energiediensten en combineert daarvoor analyse en interventie. De bedoeling is het energieverbruik van de Brusselse openbare gebouwen te beperken.



© Sibelga

> Nicolas Spilleboudt, staat in voor het operationele

volgens de Europese richtlijnen bovendien niet zelf instaan voor de installatie van laadpalen.

Alleen als er geen enkele inschrijver een offerte indient, staan de Europese richtlijnen Sibelga toe de laadpalen te exploiteren als noodexploitant. Daar voorziet een ontwerp van gewestelijke ordonnantie trouwens ook in. "Volgens dat ontwerp van gewestelijke ordonnantie zal Sibelga in die situatie bovendien niet de mogelijkheid krijgen, maar wel tot subrogatie verplicht worden.

Toch menen wij dat die hypothese theoretisch zal blijven, want er zijn voldoende operatoren op de markt en hun respons op de eerste offerteoproep lag hoog.

**Welke lessen hebt u geleerd uit de exclusiviteit die in het verleden aan Pitpoint werd toegekend?**

**Raphaël Lefere:** "In 2018 moest **Pitpoint** het terrein ontginnen om het pad uit te stippelen tussen Gewest en gemeenten. Vandaag is dat pad er wel, afgebakend en legitiem, dankzij de gewestelijke visie.

We konden voortbouwen op de ervaring met **Pitpoint** die Brussel Mobiliteit, toen de coördinator van de concessie, met ons deelde. Net daarom wou het Gewest **de administratieve stappen vereenvoudigen**.

Pitpoint ging bovendien aan de slag nog voor de Regering aankondigde thermische motorisering te bannen tegen 2035. Het **momentum** was er toen dus nog intact.

Maar vandaag wel. Dat blijkt duidelijk uit de aankondigingen van autoconstructeurs die vrij radicaal op elektriciteit overstappen. Ook de autoriteiten willen die transitie ook doorvoeren, en dat op alle niveaus. Waar sommigen voorheen nog konden denken dat laadpalen enkel voor de happy few waren weggelegd, vinden de gemeenten het vandaag eerder jammer dat het aantal voorziene plaatsen in de eerste overheidsopdracht laag uitvalt. Wat de transitie betreft, merken we zelfs een sense of urgency. En dat was er in 2018 niet. Vanuit de gemeenten ondervonden we dan ook geen tegenkating, maar eerder een soort van gelijkgestemdheid,

hoewel er natuurlijk wel discussiepunten kunnen opduiken over de modaliteiten en de meer technische kwesties."

**De bewustwording bij de Regering kwam er snel en er werd een kader ingevoerd. De Regering gaf Sibelga de opdracht de toekenning van de overheidsopdrachten en de contacten met de gemeenten te coördineren. Zal dat de implementatie ten goede komen?**

**Raphaël Lefere:** "Het huidige systeem heeft heel wat troeven.

In de zomer van 2020 keurde de Regering een document goed met de gewestelijke visie. Dat zette de bakens uit. De visie legt met name de verdeling van de stations vast aan de hand van een aantal objectieve criteria. Anders dan in het verleden, kunnen we onze bestekken daar nu op baseren.

Onze strategie bestond erin al **zoveel mogelijk werk voor te bereiden stroomopwaarts** voor de toekomstige concessiehouders. Zo konden ze, zodra hen een overheidsopdracht werd toegewezen, direct een maximum aan laadpalen implementeren. De concessiehouder weet op voorhand in welke zones er plaatsingen zijn gepland. Hij kan dus meteen de werken aanvangen en zo zijn implementatiedoelstelling halen.

We worden omkaderd door een **Begeleidingscomité** waar **Brussel Mobiliteit, Leefmilieu Brussel, de kabinetten van de ministers van Leefmilieu en Mobiliteit, én de regulator Brugel** deel van uitmaken. Een regelgevend kader is namelijk van belang om de laadpalen aan te sturen. Dat kader wordt momenteel uitgewerkt.

Vanuit het standpunt van de gemeenten is het natuurlijk **eenvoudiger om zich tot een intercommunale te kunnen richten** dan tot een privéspeler: de gemeenten zijn onze 19 'aandeelhouders' en wij onderhouden dus bevoorrechte relaties met hen. Daardoor kunnen we vrij **doeltreffend te werk gaan** als het erom gaat de openbare besturen te **mobiliseren**.

Op de laadpalenmarkt zijn vandaag grote spelers actief. En gezien zijn status als hoofdstad, zal Brussel hen wellicht interesseren.

Dat wij als coördinator als **enige contactpunt tussen de partijen** fungeren, maakt het ook makkelijker voor zowel de wegbeheerders als de inschrijvers. Dat maakt het nog aantrekkelijker.

Wat de implementatievoorwaarden betreft, liggen de kaarten er nu beter voor dan in 2018-2019: één enkel aanspreekpunt, een gewestelijke visie, een bevoorrecht contactpunt met de gemeenten, een gecoördineerd en vereenvoudigd administratief traject, met modeldocumenten, een elektriciteitsmarkt die niet enkel volop groeit maar zich ook massaal op het grote publiek richt ..."

3. Het programma NRCClick biedt energiediensten en combineert daarvoor analyse en interventie. De bedoeling is het energieverbruik van de Brusselse openbare gebouwen te beperken.
4. Het programma SolarClick bestaat erin fotovoltaïsche panelen te plaatsen op de daken van de Brusselse openbare gebouwen. Dat kunnen administratieve gebouwen zijn, maar ook sportinfrastructuur, scholen enz.
5. Op het moment van dit interview, op 10 januari 2022

**Van waar de naam ‘ChargyClick’?**

**Nicolas Spilleboudt:** “We kozen voor ‘ChargyClick’ omdat die naam in de lijn ligt van onze andere omkaderingsopdrachten ten gunste van de gemeenten waar we sinds 2017 voor instaan, zoals SolarClick of NRClick

*Het succesverhaal SolarClick of NRClick verklaart ook mee waarom het Gewest ons heeft gekozen om ‘de krachten te bundelen’ van de openbare besturen. In het kader van die twee andere opdrachten gunden we ook overheidsopdrachten, begeleiden we ook de uitgevoerde werken op het terrein en vroegen we ook regelmatig feedback aan de openbare besturen. Op het vlak van coherentie is dat dus een goede zaak.”*

**Welke rol spelen de gemeenten in de plaatsing van de laadpalen?**

**Nicolas Spilleboudt:** “Als wegbeheerders zijn de gemeenten hierin betrokken, want zij zijn het die de vergunningen afleveren voor het gebruik van de openbare weg. Ze worden geflankeerd door nog een twintigste speler, Brussel Mobiliteit, die de gewestwegen beheert.

Daartoe legden ze het afgelopen jaar mee de potentiële plaatsen vast voor de plaatsing van de laadpalen tijdens zeer constructieve vergaderingen.”

**... En daar komt nog bij dat de gemeenten hun procedures eenvormig maken.**

**Nicolas Spilleboudt:** “Dat is inderdaad een nieuw en groot pluspunt. Dankzij onder meer de tussenkomst van Brulocalis, hebben de gemeenten een eenvormig model voor wegvergunningen opgesteld. We brengen in herinnering dat de inschrijver aan wie de overheidsopdracht is toegewezen, telkens een vergunning bij de gemeenten moet aanvragen voor de installatie van de laadpalen. Dat komt

voor dit perceel alleen al op 250 aanvragen. Een eenvormige procedure is dus van belang, zoveel is duidelijk. De aanvragen kunnen zo veilig en ook sneller behandeld worden. Voor de opstelling van het model is ook rekening gehouden met het bestek.”

**Toch is dat wegvergunningmodel een voorlopige oplossing, aangezien de gemeenten en Brulocalis aan een model voor een gemeentelijk reglement werken.**

**Nicolas Spilleboudt:** “Dat klopt. In 2021 moest iedereen snel te werk gaan, met name voor het bestek. Daardoor konden we voor het eerste perceel minder ver gaan dan gewild om de praktijken binnen de gemeenten eenvormiger te maken of al hun verwachtingen in te lossen.

*Het wegvergunningmodel is wel al een grote stap, maar het zal pas in 2022 gebruikt kunnen worden voor dat eerste perceel laadpalen.*

*Dit jaar zullen de gemeenten en Brulocalis een model van het gemeentelijk reglement uitwerken. Dat zou dan goedgekeurd moeten worden bij de gunning van de percelen voor de tweede overheidsopdracht. Voor dat bestek, dat voor september 2022 is gepland, zouden we dus de vruchten moeten kunnen plukken van al het werk van de gemeenten én van de ervaring met de installatie van de laadpalen van het eerste perceel.*

*In 2018 moest er over elke laadpaal afzonderlijk onderhandeld worden met elke gemeente, wat dan leidde tot een enorm aantal afzonderlijke wegvergunningen. Er is sindsdien dus al een hele weg afgelegd.”*

**Hoe zijn jullie de eerste maanden te werk gegaan?**

**Nicolas Spilleboudt:** “Er waren ontmoetingen met de gemeenten op basis van het gewestelijke implementatieplan. Er werd een netwerk opgezet

met daarbinnen zones waar de laadpalen moesten komen. De gemeenten hadden daarna een zekere speelruimte om te specificeren welke locaties ze verkozen binnen die zones. In een tweede fase trekken we met hen naar het terrein om samen te bepalen waar de laadpalen precies moeten komen, in functie van hun wensen maar ook van bepaalde vereisten waar we ons op het vlak van de openbare weg en de uitrusting ervan moeten aan houden.

*Dat werk moest zeer snel gebeuren. De exclusiviteit die aan Pitpoint was toegekend, liep namelijk ten einde in oktober 2021. We brengen in herinnering dat de Regering de gewestelijke visie pas in juli 2020 goedkeurde. Een aantal wetteksten over de opdracht van Sibelga zijn nog zeer recent (december 2020). Een andere moet nog verschijnen. Maar nood breekt wet en dus zijn we al van start gegaan met ons werk op basis van de gewestelijke visie. Die gaf al aan dat Sibelga de operator zou worden die met de coördinatie wordt belast.*

*Zo konden we het werk opnemen zodra de exclusiviteit van Pitpoint ten einde liep. We hebben aan de gemeenten duidelijk uitgelegd dat het in de eerste plaats zaak was snel een concessie te gunnen voor de eerste 250 laadpalen voor 2022, om dan sneller aan de slag te kunnen gaan voor 2023 en de jaren daarna. Vinden de gemeenten niet alle laadpalen waartoe dit jaar werd verzocht, dan komt dat wel in orde de komende jaren. Uitstel is immers geen afstel. Die eerste gunning hielp ons op weg en maakt het ons mogelijk de volgende percelen beter voor te bereiden.*

*In dat eerste perceel hebben we de inschrijver een zo precies mogelijk beeld willen geven van het type plaatsingen en de locaties ervan, zodat hij zijn rentabiliteit kon berekenen. Vandaar dat de potentiële plaatsen als bijlage bij het bestek zijn gevoegd.”*

**Hoe is het team samengesteld dat voor de laadpalen instaat?**

**Raphaël Lefere:** “Het coördinatieteam telt maar twee of drie personen. Maar uiteraard schakelen we voor zo’n project andere diensten in. Zo beoordelen de technische teams bijvoorbeeld of het net voldoende aangepast is op een gekozen plaats ... We staan ook in nauw contact met onze dienst Klantenwerken. Die dienst staat in voor alle aansluitingen bij de burgers, waardoor we direct de beste oplossingen kunnen vinden.

*Ruimer gezien kan Sibelga ook rekenen op een Consultatiecomité, het zogenoemde ‘Technisch comité’ dat elke maand bijeenkomt. De 19 technische directeurs van de gemeenten of hun ‘energieverantwoordelijken’ maken er deel van uit. Dat comité vormt ons klankbord voor projecten die we samen met de gemeenten gaan ondernemen. Ruim op voorhand kunnen we voorbereidende documenten aan het comité*



voorleggen om de eerste informatie te verzamelen en er zeker van te zijn dat het project in de lijn ligt van de verwachtingen of praktijken van de gemeenten. We hebben ons bestek uiteraard aan dat comité voorgelegd en er het implementatieplan besproken.

Een goede coördinatie van de transitie is van algemeen belang. De installatie van laadpalen is dus een uitdaging op het vlak van openbare-dienstverlening. De gebruikers nemen de kosten voor de exploitatie op zich, maar de coördinatiekosten worden door de gemeenschap gefinancierd. Sibelga moet dan ook elk jaar haar werkprogramma aan de Regering voorleggen, met advies van de regulator, en daarin aangeven hoe de uitvoering aangepakt zal worden. Er is dus controle op zowel de kosten, als de kwaliteit van het werk en het tempo.

Het project staat nog maar in zijn kinderschoenen. Het gaat om nieuwe meters en dus is het niet uitgesloten dat er op operationeel niveau nog moeilijkheden opduiken die niet op papier waren voorzien. Die controle is daarom des te meer van belang."

**Delen we het aantal laadpalen dat er nog moet komen op en buiten de openbare weg door het aantal jaren dat er nog te gaan zijn tot 2035, dan komen we uit op meer dan 800 laadpalen per jaar.**

**Nicolas Spilleboudt:** "Dat is een gemiddelde. De implementatie zal namelijk niet lineair gebeuren, maar dat is inderdaad wel de grootorde waar we over spreken. We moeten op zoek naar een balans. Het is immers ook niet de bedoeling om, door te snel te veel laadpalen te installeren, de gebruikers van thermische motoren te beconcurreren voor parkeerplaatsen. We moeten dus tegemoetkomen aan de vraag van de burgers, zonder er te veel op vooruit te lopen.

Maar die vraag is wel aan het boomen. In bepaalde gemeenten komen de gebruikscijfers van de laadpalen voor het eerste trimester 2021 hoger uit dan die van het hele jaar 2020."

**Zal het bestek dat voor september 2022 is aangekondigd slechts één te implementeren perceel beslaan?**

**Nicolas Spilleboudt:** "Inderdaad. Samen met Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit en de kabinetten van de ministers Alain Maron en Elke Van den Brandt hebben we besloten de gunningen op jaarlijkse basis uit te voeren. Zo kunnen we reageren op de evoluties van de markt enerzijds, en van de implementatie van de laadpalen buiten de openbare weg anderzijds. Binnen enkele jaren zullen we dan zien of die werkwijze bijgestuurd moet worden."

**Zullen jullie wel over gebruiksgegevens beschikken voor de laadpalen die nog door concessiehouders worden beheerd?**

**Nicolas Spilleboudt:** "Ja, alle gegevens van de concessiehouder moeten op termijn op het informaticaplatform van de CIBG terechtkomen. Daar zullen ze beschikbaar zijn in open data, en dus ook voor de wegbeheerders van elke gemeente."

**De gewestelijke visie voorziet erin het systeem op te nemen in de 'Mobility as a service', wat nog niet is uitgerold. Hoe gebeurt de integratie van die gegevens intussen?**

**Nicolas Spilleboudt:** "Voor die eerste concessie wordt de toekomstige concessiehouder gevraagd zijn gegevens enerzijds rechtstreeks aan de gemeenten beschikbaar te stellen via een applicatie ... en anderzijds op middellange termijn ook aan het CIBG. Het Gewest wil namelijk dat alle nieuwe gegevens in Brussel bij het informaticacentrum terechtkomen, zodat die

zo transparant mogelijk beschikbaar gesteld kunnen worden."

**> Meer info**

[Raadpleeg het dossier over Mobility as a service in onze vorige Trait d'Union.](#)

**Zal het elektriciteitsnet de groeiende vraag aankunnen?**

**Raphaël Lefere:** "De implementatie van elektrische voertuigen is een challenge voor ons op het vlak van de dimensionering van het net. Niet dat daar vandaag een risico bestaat, maar we zullen de toename moeten opvolgen van de vraag om vermogens op het net aan te sluiten. Het net kan in elk geval een overschakeling van 30% van de voertuigen van thermische op elektrische motorisering aan. Daarmee zitten we nog wel een aantal jaren safe, terwijl we ook al weten waar we naartoe willen voor ons investeringsbeleid.

Dat rechtvaardigt ook waarom we ons nu volop in het proces bevinden, dat we criteria kunnen invoeren die rekening houden met de staat van de netten of toegang kunnen hebben tot gebruiksgegevens. Dankzij die gebruiksgegevens zullen we exact kunnen weten welke laadpalen het meest gebruikt worden in de verschillende wijken. En in de derde fase zullen we de nieuwe laadpalen dan kunnen verdelen in functie van de gebruiksgegevens. Een goede manier om tegemoet te komen aan de vraag van de verbruikers.

Met hun strategie mikken de distributienetbeheerders op zogenoemde slimme netten. Dat zijn netten die een toenemende vraag niet beantwoorden door te investeren in een globale toename van de capaciteit, maar veeleer door te investeren in informatica-intelligentie. Daarmee kan het net beter geobserveerd worden en kan haast in realtime de belastingssituatie opgespoord worden. Zo kan eventueel ingegrepen worden op lokaal niveau en kunnen de simultane afnames gespreid worden.

Ook niet ondenkbaar: de vraag in handen nemen door de belasting aan te sturen. Als er zich congestie voordoet, zou Sibelga op termijn zelfs het oplaadvermogen van bepaalde laadpalen tijdelijk moeten kunnen verlagen via haar dispatching. Bedoeling is het net te ontlasten, en uiteraard daarna de volledige capaciteit van die laadpalen terug in te stellen.

De kwestie rond de capaciteit van de netten moet evengoed ruimer worden bekeken dan enkel in verhouding met de elektrificatie van de wagens. Het principe om tegen 2050 een koolstofvrije samenleving op te bouwen mag er dan wel zijn, de middelen om dat doel te bereiken liggen nog niet vast. Niemand kan vandaag zeggen hoe de Brusselaars zich zullen verwarmen als we op een bepaald moment niet



enkel stookolie, maar ook gas vaarwel zullen zeggen.

In ons investeringsplan is voorzien dat er in dat geval op termijn versterkingen van de netcapaciteit nodig zullen zijn.

... Daarom ook dat we een 'slim' net uitbouwen: om na te gaan wat er gebeurt en om te checken welke gedeeltes van het net versterkt moeten worden, eerder dan om de afnames te kunnen beperken."

**Nog een laatste toevoeging?**

Het gaat hier om een nieuw metier voor nieuwe behoeften, iets wat we dus gaan moeten verfijnen tijdens de realisatiefase en dat wordt opgebouwd door ervaring op te doen, maar dat een grote reactiviteit vereist van de openbare autoriteiten.

**> Zie ook**

Het document ['Visie op de implementatie van oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen'](https://environnement.brussels/) dat in juni 2020 door de Regering werd goedgekeurd, is te downloaden op <https://environnement.brussels/>

DE CLIMACT-STUDIE



Koolstofneutraliteit is enkel mogelijk als we inzetten op meerdere hefboomen, zoals het verminderen van de mobiliteitsvraag, het maximale gebruik van duurzame transportmiddelen en meer gedeelde voertuigen. Dat blijkt uit een studie die de onderneming Climact begin 2022 voerde in opdracht van de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling. Om de doelstellingen te bereiken, zo blijkt uit die studie, moet het aantal kilometer dat door alle wagens samen wordt afgelegd, bovendien met 22% dalen tussen 2015 en 2050.

Ook wat de elektrificatiegraad van het voertuigenpark betreft, loopt België achter op heel wat van onze Europese burenen.

Ook wat de elektrificatiegraad van het voertuigenpark betreft, loopt België achter op heel wat van onze Europese burenen.

"Studie over de elektrificatiebehoefte van de mobiliteit in België en de eraan verbonden gevolgen", december 2021, 91 p., te downloaden op <https://www.frdo-cfdd.be>

EEN NIEUW EXPERIMENT: LAADPALEN OP OPENBAREVERLICHTINGSPALEN



Ein experiment in Sint-Pieters-Woluwe: de gemeente liet in 2021 vier oplaadoplossingen voor voertuigen plaatsen ... op verlichtingspalen.

Raphaël Lefere: *"Dit proefproject hebben we uitgevoerd op verzoek van Sint-Pieters-Woluwe. Die gemeente had laadpalen nodig en wou deze oplossing testen. Ook hier trad Sibelga op als facilitator en cöordinator, maar de kosten werden wel gedragen door de gemeente.*

*Dankzij die eerste ervaring konden we dit type laadpalen op verlichtingspalen beschrijven en voorzien in het bestek van de concessie 2022.*

*Toch zal deze implementatie, en zeker in eerste instantie, beperkt blijven. Er blijven immers nog heel wat vragen onbeantwoord. We willen die op een coherentie manier kunnen beantwoorden, op technisch en financieel vlak, maar ook op het vlak van de regulering want het gaat hier om een nieuwe configuratie. Nieuwe uitrusting wordt verbonden met reeds bestaande uitrusting en er moet dus rekening gehouden worden met specifieke eigenschappen. In een eerste fase zullen we ons dus beperken tot een aantal andere implementaties ervan. Zo kunnen we onze kennis uitbreiden en, als de testen doorslaggevend zijn, die oplossingen uitrollen op grotere schaal binnen 2 à 3 jaar."*

**> Zie ook**

De modaliteiten voor het gebruik van de laadpalen op palen voor de openbare verlichting, op de site van Woluwe: <https://www.woluwe1150.be/nl/gemeentediensten/mobilite-nl/laadpalen/>

Het project dat bij de lancering ervan werd toegelicht, op de site van Sibelga: <https://www.sibelga.be/nl/blog/laadpalen-op-openbareverlichtingspalen>

## MODEL VAN WEGVERGUNNING VOOR LAADPALEN

Na de zomer van 2021 nam de gemeente Elsene contact op met Brulocalis met de vraag om een **gemeenschappelijk juridisch model te maken dat de plaatsing van laadpalen langs gemeentewegen wettelijk regelt**. Het wettelijk kader lag tot dan toe nog niet vast voor de concessiehouders en de gemeenten (als wegbeheerders): de aansprakelijkheden, de taken en verplichtingen van de gemeenten en aangeduide concessiehouders waren niet duidelijk vastgelegd, elke gemeente had zijn eigen wegvergunning en Sibelga van zijn kant maakte zijn eigen bestek op voor het gunnen van de opdracht.

In deze context heeft Brulocalis op **14 oktober 2021**<sup>1</sup> een bijeenkomst belegd met de gemeenten en het Gewest (Brussel Mobiliteit, Leefmilieu Brussel en het kabinet van minister Maron). Brulocalis heeft hier de **gemeenten samengebracht** en stond bijvoorbeeld in voor de coördinatie van een **werkgroep die zich heeft toegelegd op de rechtszekerheid van de gemeenten in het kader van de uitrol van de laadpalen als onderdeel van dat gewestelijk beleid** (en de ad hoc gewestelijke concessie). Aandachtspunt was om de gemeenten als wegbeheerders **de nodige tools aan te reiken zodat ze met de uitbaters van de laadpalen** (die in de toekomst steeds talrijker zouden kunnen worden) **goede relaties kunnen onderhouden**: toelating, installatie, meenemen van oude laadpalen, aansprakelijkheden, onderhoud, garantie, enz.

Samen hebben we een model van **wegvergunning opgesteld dat de beheer- en de plaatsingsmodaliteiten van laadinfrastructuur omkadert**.

Door de scherpe deadlines hebben we geen reglement kunnen uitwerken met daarbij ook een wegvergunning. Dat zou voor de plaatsing van laadpalen de meest complete regeling zijn. Want Sibelga wil inderdaad al in februari 2022 met de concessiehouder starten met nieuwe laadpalen te plaatsen, terwijl een reglement eerst nog naar de gemeenteraad moet.

Zo resulteerden de eerste denkoefeningen in een eerste model van wegvergunning geldig voor **2022 ("testfase")**. Daarna wordt er verder gewerkt aan een model van reglement en een wegvergunning voor **2023 ("consolidatiefase")**.

Werken in twee tijden laat toe om op basis van de feedback van op het terrein lessen te trekken uit die "testfase" waardoor men de documenten kan consolideren voor de tweede fase. Een in de gemeenteraad

goedgekeurd reglement bepaalt dan de voorwaarden voor de uitbaters voor het plaatsen van laadpalen langs de openbare weg en de procedure voor het verlenen van een vergunning. En de wegvergunningen die de praktische modaliteiten van de plaatsing van laadpalen regelen, gaan dan via het college.

De twee documenten vullen elkaar aan: het reglement ligt meer vast en zorgt voor voorspelbaarheid en wettelijkheid, zowel voor het college als voor de uitbaters. Zij weten van tevoren onder welke voorwaarden de laadpalen kunnen geplaatst en uitgebaat worden. De vergunning daarentegen kan makkelijker aangepast worden. Met zo'n vergunning kan men sneller gaan, kan men de praktische modaliteiten van de plaatsing omkaderen en aanpassen aan de specifieke lokale situatie.

Brulocalis, het kabinet en Sibelga hebben begin februari het model van wegvergunning 2022, de weg ernaartoe en de next steps voorgelegd aan de Conferentie van burgemeesters. Het model werd goed onthaald, al kwamen er ook een aantal vragen, meer bepaald over een financiële compensatie voor de lokale besturen, de veiligheid rond het opladen in ondergrondse parkings, het recycleren van elektrische voertuigen, de plaatsing van laadpalen op geclassificeerde locaties.

## GEMEENTEN WORDEN GERAADPLEEGD OVER HET PARKEERBELEIDSPLAN

Samen met de herziening van de ordonnantie die het parkeerbeleid en de taken en beheersmodaliteiten van het parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vastlegt, wil het Gewest een nieuw gewestelijk parkeerbeleidsplan (GPBP) uitwerken. Het Gewest wilde hierbij de gemeentebesturen raadplegen.

Brussel Mobiliteit en Brulocalis hebben daarvoor een participatief traject uitgestippeld met meerdere bijeenkomsten en overlegmomenten:

- **Analyse van de uitgebrachte adviezen en aanbevelingen in het kader van de raadpleging over het voorontwerp van parkeerordonnantie die meer betrekking hebben op de ordonnantie en het GPBP;**
- **Politieke bijeenkomst** (8 oktober 2021) met een presentatie van de benchmarkingstudie;
- **Specifieke vragenlijst** over de besluiten en over de doelstellingen van het GPBP teneinde de gemeentelijke behoeften en suggesties in kaart te brengen;

- **Vorbereidende nota voor de workshops** van november, met voorstellen en suggesties op basis van vaststellingen (gebruikmaken van potentiële zones en behoeften, tariefverhogingen, afwijkingen (toekenning en tarieven) en publieke parkings – huidig gebruik en buitenlandse voorbeelden) – verstuurd eind oktober;
- **2 thematische workshops** om de besluiten te stofferen en te beoordelen of de voorstellen van het Gewest in de nota relevant zijn:

– 17 november 2021: **Zones, tarieven en afwijkingen** – fysiek in het MAI Meeting Center (Elsene)

– 24 november 2021: **publieke parkings en parkeren buiten de openbare weg** – op afstand via Teams

Het was niet de bedoeling **om tot een consensus te komen of een sterk standpunt in te nemen, het was ook niet de bedoeling om tot een bepaald politiek standpunt te komen, maar wel om technische bevindingen of strategische aandachtspunten te sprokkelen om tot duidelijke beslissingen te kunnen komen**; de uiteindelijke beslissing over de tarieven bijvoorbeeld komt het Gewest toe, maar het moest mogelijk zijn om bepaalde voorstellen af te tasten en te toetsen aan de doelstellingen van Good Move en de huidige vaststellingen.

De gemeenten vragen **uniforme, eenvoudige en duidelijke parkeerregels** in Brussel. De mensen moeten van het Gewest precieze en duidelijke regels krijgen en een **goed leesbaar** regelgevend parkeerkader.

De gemeenten hebben ook aangegeven dat het voor hen makkelijker is om regels te handhaven die van hogerhand opgelegd worden.

Daarmee is de kous nog niet af. Brulocalis, Brussel Mobiliteit en de gemeenten hebben een werkgroep "Parkeren" opgericht die binnenkort samenkomt om de conclusies van dit overleg en de volgende stappen naar een nieuw GPBP te bespreken. De werkgroep komt in de loop van 2022 meerdere keren bijeen. Niet alleen om het over de hervorming van het Brusselse GPBP te hebben, maar ook om andere parkeeraangelegenheden te bespreken.

1. De WG kwam 'en petit comité' samen op 3 januari en besprak met Sibelga de laatste wijzigingen in het model van wegvergunning.