



Vlaanderen
is milieubewust

DEPARTEMENT
LEEFMILIEU,
NATUUR &
ENERGIE

Oplaadpunten in steden en gemeenten

Welke mogelijkheden zijn er?



De Vlaamse overheid zet actief in op het verbeteren van de luchtkwaliteit, het inperken van de emissies van broeikasgassen en het beperken van de geluidshinder. Milieuvriendelijke wagens promoten is een belangrijk aspect van dit beleid. Daarbij gaat het over wagens die rijden op elektriciteit, waterstof of aardgas. In deze brochure focussen we specifiek op volledig elektrische wagens en de bijbehorende oplaadpunten.

De verkoop van nieuwe elektrische wagens neemt toe, onder meer dankzij de stimulerende maatregelen van de Vlaamse overheid: de zero-emissiepremie voor particulieren en de vrijstelling voor de belasting op inverkeerstelling en de jaarlijkse verkeersbelasting. (Meer informatie daarover vind je op www.milieuvriendelijkevoertuigen.be)

De behoefte aan publiek toegankelijke oplaadpunten neemt daardoor toe. Steden en gemeenten spelen hierin een cruciale rol, zeker in stedelijke zones waar de bevolking is aangewezen op de publieke ruimte om een elektrische wagen te parkeren en op te laden. De Vlaamse overheid wil lokale overheden hierbij ondersteunen en begeleiden in het kader van haar actieplan *Clean Power for Transport*. Zo hebben Vlaamse steden en gemeenten vandaag al de keuze om oplaadpunten te voorzien via de distributienetbeheerders of om ze zelf aan te besteden.

Deze brochure wil steden en gemeenten informeren over het huidige beleid rond oplaadpunten en de openbare dienstverplichting in dat kader. Daarnaast wil de brochure elementen aanreiken om een onderbouwde keuze te maken indien ze zelf een aanbesteding voor oplaadpalen wensen uit te schrijven.

Deze brochure is een voorloper op de *Gids elektrisch rijden voor lokale overheden*. Die verschijnt dit najaar en bevat meer gedetailleerde informatie over elektrisch rijden en alles wat daarmee te maken heeft.

Inhoud

1. Elektrische wagens en oplaadpunten
2. Beleidskader voor oplaadpunten
3. Versnelde uitrol van oplaadpunten: besluit openbare dienstverplichting
4. Hoe ga je als stad of gemeente aan de slag met het oplaadpuntenbeleid?

1. Elektrische wagens en oplaadpunten

Elektrische wagens verschillen van diesel- en benzine wagens doordat de aandrijving gebeurt via een elektromotor. Wagens die kunnen opladen via het elektriciteitsnet en die de energie op een accu opslaan, volledig of gedeeltelijk, zijn elektrische wagens.

1.1 Elektrische wagens opladen

Op dit moment bestaan twee systemen om elektrische wagens op te laden: het AC-laden oftewel laden op wisselstroom, en het DC-laden oftewel laden op gelijkstroom. Over het algemeen zijn laadstations in de openbare ruimte AC-oplaadpunten.

In het kader van de uitbouw van een uniforme AC-laadstandaard heeft de Vlaamse overheid in september 2012 een standaardvorm voor het stopcontact vastgelegd. Het gaat om het 'type 2'-stopcontact (ook wel Mennekes genoemd). Bij het DC-laden daarentegen zijn de standaarden nog in evolutie. De twee meest voorkomende vormen zijn het CHAdeMO- en het COMBO-systeem. In de praktijk maken de Japanse automerken voornamelijk gebruik van het CHAdeMO-systeem. Europese autoconstructeurs kiezen vandaag vooral voor het COMBO-systeem.



Mennekes



CHAdeMO



COMBO

1.2 Oplaadpunten en laadsnelheden

De duidelijkste manier om oplaadpunten te beschrijven gaat via de laadsnelheden of beschikbare vermogens. In hoofdlijnen kunnen we drie categorieën onderscheiden: normaal laden (AC, tot 11 kW), versneld laden (AC, vanaf 11 tot 43 kW) en snelladen (DC, meer dan 43 kW).

Bij normaal laden kun je de wagen opladen aan een gewoon stopcontact of aan speciaal ontwikkelde oplaadpunten. Die kunnen geïnstalleerd worden in openbare ruimten, thuis of op het werk. Versneld laden op een hoger vermogen verkort de laadtijd al aanzienlijk. Snelladen maakt het mogelijk om de accu van de wagen op een zeer korte tijdsspanne op te laden. Grosso modo duurt het dan 30 minuten om een lege batterij op te laden tot 80% van de batterijcapaciteit.

Meer informatie over milieuvriendelijke wagens en oplaadpunten vind je op www.milieuvriendelijkevoertuigen.be.

2. Beleidskader voor oplaadpunten

De laatste maanden zijn verschillende initiatieven in gang gezet om milieuvriendelijke wagens te stimuleren. De meerderheid van deze maatregelen is gekoppeld aan recente Europese en Vlaamse wetgeving. Hierna volgt een overzicht.

2.1 Vlaams actieplan ‘Clean Power for Transport’

In 2014 heeft de Europese Commissie¹ beslist om actief in te zetten op oplaadpunten voor elektrische wagens. Europa trekt duidelijk de kaart van het vergroenen van de transportsector. In Vlaanderen werd eind 2015 een actieplan goedgekeurd om de doorbraak van deze wagens te ondersteunen. (Zie www.milieuvriendelijkevoertuigen.be/beleid voor meer informatie)

Het plan schuift een aantal acties naar voren om de bestaande barrières te doorbreken. De voornaamste maatregelen moeten de markt van milieuvriendelijke wagens en de snelle uitbouw van de nodige infrastructuur stimuleren. Om op dit vlak vooruitgang te boeken en een betekenisvolle uitrol van oplaadpunten op gang te krijgen,

¹ Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen

zijn actieve stimulansen nodig. De overheid wil daarom de belangrijkste drempels wegwerken, zoals de hoge aankoopprijs, het beperkt aantal oplaadpunten en de beperkte kennis van *clean power*.

Het Vlaamse actieplan bevat doelstellingen tot 2020. Het streeft naar een voertuigvloot van zo'n 100.000 milieuvriendelijke wagens waarvan 60% elektrische (inclusief brandstofcellen) en 40% wagens op CNG (compressed natural gas). Het doel op lange termijn is *zero emissie*.

De Vlaamse overheid wil deze doelstellingen realiseren met een aantal specifieke maatregelen, onder meer het opzetten van een *Clean Power for Transport*-team, het toepassen van fiscale stimuli voor milieuvriendelijke wagens en, specifiek voor elektrische wagens, het creëren van 7400 laadpunten of 3700 laadpalen.

2.2 Kernprincipes van het oplaadpuntenbeleid

Een oplaadpuntenbeleid uitwerken en oplaadpunten uitrollen in de publieke ruimte vraagt om een aantal kernprincipes: de creatie van een basislaadinfrastructuur of de proactieve uitrolstrategie, de 'ladder van laden', het principe van een reactieve uitrolstrategie 'laadpaal volgt wagen' en ten slotte de 'code publiek toegankelijk laden'. We lichten ze even toe.

2.2.1 Basislaadinfrastructuur

Het voorzien van oplaadpunten op strategisch interessante locaties (bijvoorbeeld sportcentra, musea, congrescentra...) is een proactieve uitrolstrategie. Deze oplaadpunten resulteren in een basisnetwerk. Om elektrisch rijden met de wagen te stimuleren is het noodzakelijk dat (in volgorde van belangrijkheid):

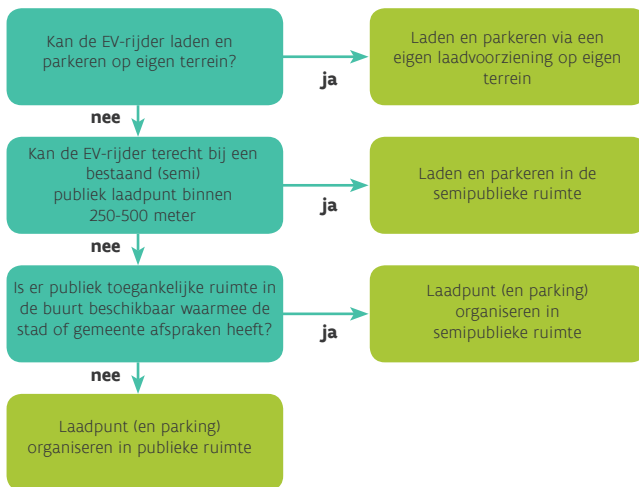
1. "thuis" laden mogelijk is (70 % van de laadpalen)
2. laden op het "werk" wordt voorzien (20 % van de laadpalen)
3. onderweg oplaadinfrastructuur ter beschikking staat van de EV-rijder (10 % van de laadpalen)

De infrastructuur voor “thuis” laden en laden op het “werk” zal, waar mogelijk, via privé-initiatieven geplaatst worden. Het is echter niet altijd mogelijk om op privéterreinen oplaadpalen te plaatsen. De inplanting van de oplaadpalen via de openbare dienstverplichting richt zich op publiek toegankelijke plaatsen. We houden hierbij rekening met bovenstaande volgorde van belangrijkheid (thuis, werk, onderweg). Deze volgorde houden we aan voor de basisinfrastructuur. Hierdoor ontstaat een dekkend netwerk van publieke laadpalen dat economisch interessant is. Het dekkend netwerk is noodzakelijk omdat de EV-rijder zich niet beperkt tot de stedelijke en gemeentelijke kernen.

2.2.2 Ladder van laden

Het is aangewezen om zowel oplaadpunten te voorzien op het private, semipublieke als publieke domein. Een aantal Vlaamse voorloper-steden² ontwikkelden hierover een beleidsvisie en uitvoeringsplan.

Men kijkt eerst of de aanvrager op zijn eigen terrein (privaat) – de eerste trede van de ladder – kan laden. Zo niet, dan wordt gekeken naar de aanwezigheid en bezettingsgraad van bestaande oplaadpunten binnen een aanvaardbare straal op loopafstand (vb. 250 - 500 meter). Als ook daar geen of onvoldoende oplaadpunten zijn, onderzoekt men of een nieuw oplaadpunt geïnstalleerd kan worden in andere publiek toegankelijke parkeervoorzieningen (vb. parkeergarages, parking supermarkt, ...). Pas als ook dat niet kan, komt er een bijkomend oplaadpunt in het straatbeeld – de laatste trede van de ladder.



² De steden Antwerpen, Hasselt, Leuven, Mechelen en Sint-Truiden werkten een beleidsvisie uit binnen het EVORA-project

2.2.3 Laadpaal volgt wagen

Het principe 'laadpaal volgt wagen' wil zeggen dat oplaadpunten er komen op vraag van EV-rijders in de buurt van hun woonplaats. Dit is een reactieve uitrolstrategie, aangezien ze gebaseerd is op de effectieve vraag naar oplaadpunten. Op deze manier is er dus een zekere garantie dat het oplaadpunt gebruikt zal worden.

2.2.4 Code publiek toegankelijk laden

In Vlaanderen ontbrak het tot voor kort aan eenduidige informatie over oplaadpunten en alles wat daarbij komt kijken. Om zo veel mogelijk synergie en analogie van oplaadpunten te stimuleren, kwam er een 'Code publiek toegankelijk laden' (zie www.milieuvriendelijkevoertuigen.be/laden). Die Code behandelt thema's zoals betalingsmogelijkheden, de snelheid van het laden en de toegankelijkheid van de laadpunten.

Een van de belangrijkste eisen is dat er steeds een ad-hocbetalingsmethode zonder contract of abonnement moet zijn aan de oplaadpunten, zoals bijvoorbeeld sms-betaling. Zo ontstaat de garantie dat iedereen altijd en overal kan laden.

Zowel overheden als bedrijven hanteren deze Code als norm voor publiek toegankelijke oplaadpunten. In de praktijk wordt dit ook wel "interoperabiliteit" genoemd.



3. Versnelde uitrol van oplaadpunten: besluit openbare dienstverplichting

Begin 2016 werd het besluit goedgekeurd voor de uitrol van oplaadpunten voor elektrische wagens. Het gaat daarbij om:

- het opstellen van een situeringsplan voor oplaadpunten;
- het opzetten van een open databank en de meldingsplicht voor oplaadpunten;
- het gebruikmaken van de openbare dienstverplichting die is toegewezen aan de distributienetbeheerders of zelf als lokale overheid oplaadpunten aanbesteden;
- de oprichting van een loketfunctie voor de toepassing van 'laadpaal volgt wagen'.

3.1 Situeringsplan oplaadpunten

Voorafgaand aan de plaatsing van de oplaadpunten hebben de distributienetbeheerders Eandis en Infrax een situeringsplan opgesteld. Dit plan geeft aan hoeveel publiek toegankelijke oplaadpunten (24/7) een stad of gemeente moet installeren tegen 2020. Nadien wordt in overleg met de stad of gemeente bekeken waar de oplaadpunten het best komen. Dit gebeurt in functie van het lokale parkeerbeleid, de aanwezigheid van sites die veel bezoekers aantrekken, knooppunten van openbaar vervoer en de beschikbaarheid en onthaalcapaciteit van het elektriciteitsnetwerk.

3.2 Databank en meldingsplicht

De distributienetbeheerders zetten een gezamenlijke databank op die de gegevens over alle oplaadpunten in Vlaanderen bundelt. De databank zal immers niet alleen de gegevens bevatten van de oplaadpalen van het Vlaamse actieplan 'Clean Power for Transport'. Ook de bestaande en nieuwe laadpalen van laadpaalexploitanten worden gemeld via een nog op te zetten loket. Zo voldoen ze aan de meldingsplicht.

De gegevens uit de databank worden kosteloos en in een platformafhankelijk bestandsformaat ter beschikking gesteld van het publiek. Dit gaat zonder enige beperking voor het hergebruik van de informatie door marktpartijen die daarom verzoeken. Zo worden de gegevens ontsloten via online platformen, kaarten, gps-systemen, apps enzovoort.

³ 25 maart 2016 - Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het Energiebesluit van 19 november 2010, wat betreft de activiteiten en openbare dienstverplichtingen van de distributienetbeheerders ter stimulering van de infrastructuur voor elektrische voertuigen

3.3 Aanbesteding oplaadpunten - gebruikmaken van de openbare dienstverplichting van de distributienetbeheerders of zelf oplaadpunten aanbesteden

De distributienetbeheerders Eandis en Infrac voeren in opdracht van de Vlaamse Regering een openbare dienstverplichting uit. Jaarlijks organiseren ze een aanbesteding voor de installatie, het onderhoud en de commerciële exploitatie van publiek toegankelijke oplaadpunten voor elektrische wagens voor normaal of hoog vermogen.

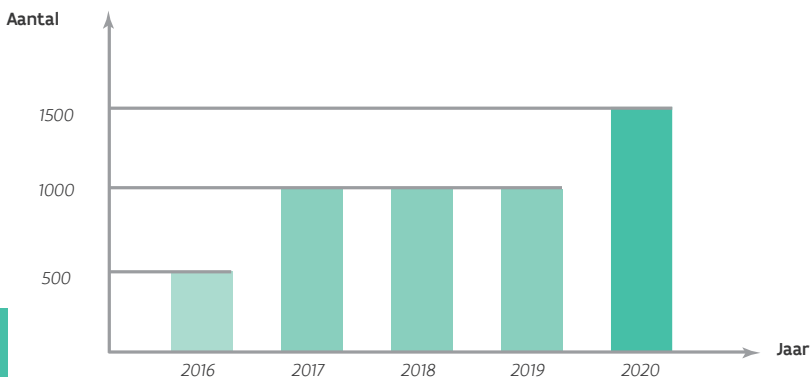
Elke stad of gemeente heeft de keuze om in te tekenen op de openbare dienstverplichting van Eandis en Infrac of om zelf een aanbesteding uit te schrijven. Het bestuur laat dit tijdig weten aan de elektriciteitsdistributienetbeheerder in wiens netgebied de oplaadpunten worden geïnstalleerd. Het kan zijn dat een lokale overheid ervoor kiest om zelf een aanbesteding uit te schrijven en de markt te benaderen. In dat geval moet de stad of gemeente minimaal evenveel oplaadpunten installeren als vastgesteld volgens de objectieve verdeelsleutel van het situeringsplan.

3.3.1 Als lokale overheid gebruikmaken van de openbare dienstverplichting van de distributienetbeheerders

De aanbestedingen van de distributienetbeheerders worden opgedeeld in twee grote onderdelen:

- de basisinfrastructuur voor het publieke domein, waarbij het gaat om 5000 oplaadpunten of 2500 oplaadpalen tegen 2020;
- de toepassing van het principe 'paal volgt wagen' (zie hierna) in de publieke en semipublieke ruimte, met 2400 oplaadpunten of 1200 oplaadpalen tegen 2020.

De plaatsing in het kader van de basisinfrastructuur is als volgt gespreid in de tijd:



Voor de aanbestedingen van de distributienetbeheerders in het kader van hun openbare dienstverplichting heeft de Vlaamse overheid een aantal voorwaarden opgelegd.

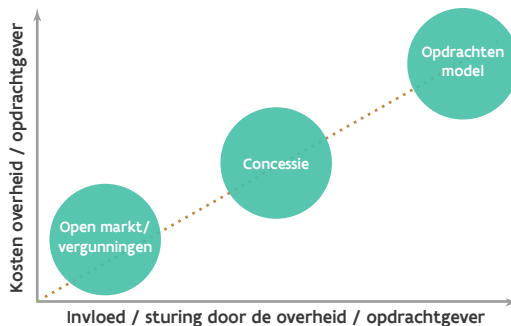
- De uitrol van oplaadpunten mag geen impact hebben op het nettatarief en de factuur mag niet worden doorgerekend aan de lokale overheden (**kostenneutraliteit**). De inrichting van de oplaadlocatie (signalisatie en markering) maakt geen deel uit van de kostenneutraliteit en zijn voor rekening van de steden en gemeenten.
- De **exploitatietermijn** van de oplaadpunten mag maximaal tien jaar bedragen. Bij de gunning dienen de principes van **interoperabiliteit** en **marktconforme laadtarieven voor de e-rijders** te worden gerespecteerd.

3.3.2 Als lokale overheid zelf een aanbesteding uitschrijven

Indien een lokale overheid ervoor kiest om zelf een aanbesteding te organiseren, dan moet ze zich houden aan dezelfde voorwaarden (cfr. exploitatietermijn, interoperabiliteit en marktconforme laadtarieven) waaraan de distributienetbeheerders moeten voldoen. Bovendien zijn de eventuele kosten voor rekening van de lokale overheid.

Grosso modo heeft een lokaal bestuur de keuze uit drie manieren om de markt te benaderen: het vergunningenmodel (open markt), het concessiemodel of het opdrachtenmodel. De verschillen zitten enerzijds in de kosten voor de overheid en anderzijds in de mate van sturing.

- In het **opdrachtenmodel** koopt de overheid de installatie en de exploitatie van de laaddienst in. Hierdoor zijn de kosten en de mate van sturing hoger dan bij de andere twee vormen.
- Bij het **concessiemodel** geeft de overheid het recht voor de installatie en exploitatie voor een bepaalde periode uit.
- In het **vergunningenmodel** geeft de overheid marktpartijen de toestemming om oplaadpunten te plaatsen en te exploiteren.



We vatten hieronder nog even samen welke taken zowel de lokale overheid als de distributienetbeheerder heeft als je ervoor opteert om de aanbesteding zelf uit te schrijven.

- **Je staat zelf in voor:**
 - de aanbesteding voor installatie, onderhoud en commerciële uitbating
 - de kosten voor bovenstaande activiteiten
 - de uitvoering, uitbating, ...
 - de naleving van de vooropgestelde aantallen en andere modaliteiten in het besluit
- **De distributienetbeheerder blijft verantwoordelijk voor:**
 - het opmaken van een jaarlijks geactualiseerd situeringsplan (de plaatsing - van de laadpalen van de lokale besturen moet hierop gebaseerd zijn)
 - een klantloket voor 'laadpaal volgt wagen'
 - het verwerken van de meldingen
 - het voorzien in data van de laadpalen, op vraag

Als lokaal bestuur neem je de verplichtingen van de netbeheerder over, alsook alle rechten en plichten die dit met zich meebrengt.

Eandis en Infrax sturen een oproep naar alle Vlaamse steden en gemeenten over de oplaadpunten. Van de lokale overheden wordt verwacht dat ze **uiterlijk tegen 1 september 2016** hun reactie bezorgen aan de distributienetbeheerders. Als ze dat niet doen, worden ze geacht in te stemmen met het aanbod van Eandis en Infrax. De steden en gemeenten moeten in hun antwoord aangeven of ze meestappen in de openbare dienstverplichting voor de basisinfrastructuur en voor de toepassing van het principe 'paal volgt wagen'.

3.4 Loketfunctie voor de toepassing 'laadpaal volgt wagen'

Aanvragen voor een laadpaal volgens het 'laadpaal volgt wagen' principe worden gecentraliseerd via het loket dat de distributienetbeheerders opzetten. Eandis en Infrac zorgenvoor dat de aanvraag op een uniforme wijze gebeurt (bv. ter beschikking stellen van de nodige documenten). Per goedgekeurde aanvraag wordt contact opgenomen met de steden en gemeenten om de juiste positie van de laadpaal te bepalen. Vervolgens wordt de laadpaal ingepland en wordt de aanvrager op de hoogte gebracht van de planning. Indien lokale overheden ervoor opteren om zelf een aanbesteding uit te werken zijn ze vrij om zelf de loketfunctie te organiseren en in te richten of dit over te laten aan de netbeheerder.

4. Hoe ga je als stad of gemeente aan de slag met het oplaadpuntenbeleid?

Steden en gemeenten hebben een centrale rol in de ontwikkeling van elektrische mobiliteit. De verschillende mogelijkheden die er zijn voor steden en gemeenten om elektrische mobiliteit te bevorderen worden hierna toegelicht. Veelal zullen lokale overheden onderstaande activiteiten gecombineerd toepassen.

4.1 Kaders uitwerken

In principe zou elke lokale overheid, als eigenaar en beheerder van de openbare ruimte, dit sowieso moeten doen. Deze stap kan beperkt blijven tot het uitwerken van aanvullende verkeersreglementen bij het plaatsen van oplaadpunten, het inrichten van de oplaadlocaties (signalisatie en markering) of de handhaving van het correct gebruik van de oplaadpunten.

Praktijkvoorbeelden: beleid of strategie bepalen voor openbare oplaadpunten, samenwerking en afstemming met andere (lokale) overheden, ...

4.2 Faciliteren

Een meer actieve rol kan je als stad of gemeente opnemen door elektrische mobiliteit te ondersteunen. Je kan bijdragen aan de ontwikkeling van elektrisch vervoer, zelfs zonder daar (aanzienlijke) financiële middelen voor beschikbaar te stellen. De ondersteuning van initiatieven van ondernemers en eventueel particulieren staat centraal in deze optie. De lokale overheid kan vanuit deze rol haar beleid en regel-

geving aanpassen. Daarnaast kan ze ondernemers helpen om acties rond elektrische mobiliteit te ontwikkelen door partijen met elkaar in contact te brengen.

Praktijkvoorbeelden: informeren van inwoners en bedrijven over het voorzien van oplaadpunten op eigen terrein, aanduiden of aanstellen van een EV-verantwoordelijke binnen de stad of gemeente, de gemeentelijke website van informatie voorzien rond EV, organiseren van een informatiebijeenkomst rond EV, i.s.m. bedrijven en autodealers, ...

4.3 Stimuleren

De meest actieve rol die je als lokale overheid kan opnemen is het stimuleren en mee ontwikkelen van elektrisch vervoer. In deze variant levert de stad of gemeente ook een financiële bijdrage aan de uitrol en uitbouw van elektrisch vervoer. Ze kan ook participeren aan projecten rond elektrische mobiliteit. Het centrale doel is om de ontwikkeling van elektrisch vervoer te stimuleren bij ondernemers en particulieren. De lokale overheid ondersteunt niet enkel privé-initiatieven. Ze helpt ook actief mee om elektrisch vervoer te ontwikkelen. Daarmee levert ze een rechtstreekse bijdrage aan het behalen van beleidsdoelen. Dat kan bijvoorbeeld door als lokale overheid zelf elektrische wagens in te zetten.

Praktijkvoorbeelden: marketing en promotie van EV, elektrificatie van de eigen vloot, elektrificatie van doelgroepenvervoer (leerlingenvervoer, taxidiensten, ...), tijdelijk aanbieden van gratis parkeren aan laadpunten, ...

Gids elektrisch rijden voor lokale overheden

Het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) werkt aan de opmaak van een Gids elektrisch rijden voor lokale overheden. De gids omvat alle relevante informatie over elektrische mobiliteit en oplaadpunten. Alle Vlaamse steden en gemeenten ontvangen een aantal exemplaren van deze gids in het najaar van 2016.



Colofon

Dit is een uitgave van:

Vlaamse overheid
Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE)
Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid
Dienst Beleidsvoorbereiding en -Evaluatie

Opmaak en redactie:

The **New Drive**

Samen België schoner maken



Lay-out:



Druk en verspreiding:

politeia

Verantwoordelijke uitgever:

J.-P. Heirman, secretaris-generaal,
Departement Leefmilieu, Natuur en Energie