

Een laadpaal voor elektrische deelwagens aan een mobipunt

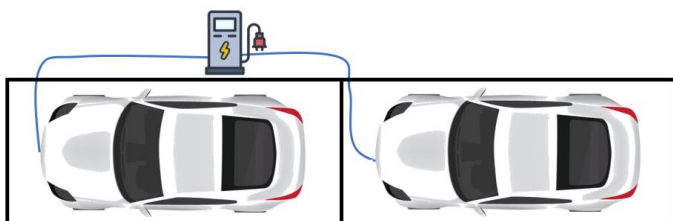
Versie najaar 2021

Een essentieel element van een mobipunt is de aanwezigheid van deelwagens. Dit biedt aan de gebruikers een flexibel alternatief voor verplaatsingen met de eigen wagen. De deelwagens zijn bij voorkeur voor iedereen toegankelijk (een open deelsysteem). Steeds meer gemeenten denken eraan om meteen elektrische deelwagens te plaatsen. Ze zetten hiermee zowel in op de gewenste modal shift als op de vergroening van het wagenpark. Er komen hiervoor ook steeds meer mogelijkheden op de markt. Een elektrische deelwagen moet kunnen opladen. Het liefst gebeurt dit op het mobipunt waar de deelwagen een vaste parkeerplaats heeft. Onderstaande fiche geeft wat meer informatie omtrent de mogelijkheden van laadinfrastructuur voor deelwagens aan een mobipunt.

1. Technische informatie

Een laadpaal is doorgaans een zuil met twee stopcontacten (twee laadpunten). Dit betekent dat er twee wagens tegelijkertijd kunnen opladen aan een laadpaal. De elektrische deelwagens zijn voorzien van een eigen oplaadkabel waarmee ze kunnen aansluiten op de laadpaal.

Tip: *de oplaadkabel is vaak niet erg lang. Als je een laadpaal wilt plaatsen tussen twee parkeerplaatsen die achter elkaar gelegen zijn, plaats de laadpaal dan niet in het midden, maar net iets meer naar voor of naar achter (afhankelijk van waar de oplaadaansluiting aan de deelwagens zijn). Zo kunnen beide wagens gemakkelijk aangesloten worden. Onderstaande schets toont het voorbeeld voor deelwagens met een oplaadaansluiting aan de voorkant (zoals het geval bij de stadswagens van Cambio).*



De laadpaal heeft een totaal laadvermogen van 22 kW, dat verdeeld wordt over de twee stopcontacten (twee laadpunten van 11 kW). De meeste oplaadpalen zijn EU-standaard op 3N400V met nulgeleider. Op deze elektriciteitsnetten is er dus geen probleem om een laadpaal op aan te sluiten. Op sommige plaatsen in Vlaanderen komt het 3x230V-net nog voor, deze zijn minder ideaal om wagens op te laden. Het is soms mogelijk mits de plaatsing van een scheidingstransformator, maar niet alle voertuigen zullen hier kunnen opladen. Bij de locatiekeuze van een mobipunt of deelwagenstation wordt er dus best rekening gehouden met het aanwezige net. De gemeente kan bij Fluvius navragen of er een 400V-net aanwezig is op de locatie die ze voor ogen hebben.

2. Verschillende scenario's om een laadpaal te plaatsen

Er zijn verschillende scenario's mogelijk om een laadpaal (voor deelwagens) aan een mobipunt. De volgende drie opties worden in deze fiche besproken:

- 2.1 -

Er staat al een publieke laadpaal

- 2.2 -

Er staat geen laadpaal en ik wil een publieke laadpaal plaatsen

- 2.3 -

Er staat geen laadpaal en ik wil een laadpaal exclusief voor deelwagens plaatsen

2.1 Er staat al een publieke laadpaal van het Vlaams Actieplan Clean Power for Transport (CPT)

Mag deze gereserveerd worden om elektrische deelwagens aan op te laden?

Indien het een publieke laadpaal van het CPT-actieplan betreft, dan moet de laadpaal 24/7 publiek toegankelijk zijn. Wanneer de parkeerplaatsen langs de laadpaal gereserveerd worden om de deelwagens een vaste standplaats te kunnen aanbieden, dan wordt dus niet aan deze voorwaarde voldaan. De ervaring leert echter dat het (momenteel) wordt gedoogd wanneer een van de twee parkeerplaatsen publiek toegankelijk wordt gehouden, en de andere voorbehouden is voor een elektrische deelwagen. Men gaat hier tolerant mee om aangezien men in eerste instantie nog op zoek is naar gebruikers. De aanbieder Allego, die een aantal jaar de aanbesteding van het Vlaams Actieplan CPT won, staat positief ten opzichte van elektrische deelwagens aan hun CPT-laadinfrastructuur.

Het is wel zo dat op termijn gevraagd zal worden de twee laadplaatsen aan een laadpaal voor te behouden voor publiek gebruik en om dan een paal bij te plaatsen voor de deelwagens. De parkeerplaatsen aan gratis laadpalen mogen dus tijdelijk wel gereserveerd worden voor deelwagens, maar de gemeente moet zich engageren om bijkomende laadinfrastructuur te plaatsen op de locatie zodat de Allego-laadpaal naderhand terug volledig publiek wordt.

Is het zinvol om hier een tweede laadpaal langs te zetten die exclusief voor de deelwagens wordt gebruikt?

Gezien het beperkte gebruik lijkt een tweede laadpaal momenteel niet erg zinvol. Als er reeds een laadpaal staat op het mobipunt, dan kan een van de twee parkeerplaatsen gereserveerd worden voor een deelwagen. Dit wordt momenteel getolereerd. Uiteraard is dit geen ideale oplossing wanneer er twee of meerdere elektrische deelwagens te vinden zijn aan het mobipunt.

Indien de capaciteit aanwezig is op de gekozen locatie en er is budget voorhanden, dan kan het wel zinvol zijn om te investeren in een laadpaal exclusief voor deelwagens. Aan de tweede laadpaal kunnen dan beide parkeerplaatsen gereserveerd worden voor deelwagens. Dit plan is momenteel al bij verschillende mobipunten gerealiseerd of in uitvoering.

2.2 Er staat geen laadpaal en ik wil een publieke laadpaal plaatsen

De gemeente kan Fluvius contacteren – uitdovende optie

In kader van het Vlaams Actieplan Clean Power for Transport kon iedere lokale overheid op een of meerdere gratis laadpalen rekenen die voor eind 2020 geplaatst moesten zijn. Het betrof een laadpaal van Allego, aangezien zij de opdracht van netbeheerder Fluvius binnenhaalden. Deze opdracht is ondertussen afgelopen. Fluvius heeft echter nog steeds een openbare dienstverlening waarvan gebruik gemaakt kan worden en een gemeente kan de distributienetbeheerder dus nog steeds contacteren om aan betalende laadpaal aan te vragen.

Deze laadpaal mag zowel publiek gebruikt worden als gereserveerd worden voor het gebruik van elektrische deelwagens. De gemeente komt hiermee niet in de problemen met de wet op overheidsopdrachten.

De gemeente betaalt een kostprijs van ongeveer €3.000 tot €6.000 voor de laadinfrastructuur. Hierin zit het bestellen, plaatsen en aansluiten van de laadpaal in vervat. De exacte prijs hangt onder andere af van de beschikbaarheid en toegankelijkheid van het gepaste elektriciteitsnet. De gemeente dient wel zelf de twee bijhorende parkeervlakken in te richten.

Deze piste zal in de toekomst steeds minder een optie zijn. Fluvius schreeft deze dienstverlening terug.

Moet de gemeente dan zelf aanbesteden? En is Allego de enige marktpeler voor openbare laadinfrastructuur?

Het is zeker toegelaten om als gemeente zelf een aanbesteding te organiseren voor openbare laadinfrastructuur, maar het wordt op zich niet aangeraden. Er is namelijk een nieuwe Vlaams-breed georganiseerde aanbesteding in voorbereiding. Hierover wordt meer uitleg gegeven onder het titeltje "aanpak uitrol laadinfrastructuur 2021-2025".

Bij een eigen aanbesteding is het belangrijk de wet op overheidsopdrachten te volgen. Allego is zeker niet de enige marktpeler, ook Blue Corner, New Motion en vele anderen zijn al gekend in Vlaanderen. Het is wel zo dat Allego een sterk uitgebouwd netwerk heeft doordat zij de uitrol van publieke laadpalen in opdracht van Fluvius en het Clean Power for Transport plan hebben binnengehaald en zo 4.000 laadpunten hebben geplaatst in de regio.

De Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VMSG) biedt voorbeeldbestekken aan op aanvraag en raadt daarnaast aan om zoveel mogelijk voorwaarden over te nemen uit het [Besluit van de Vlaamse Regering over de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen](#). Dit besluit werd in september 2021 principieel goedgekeurd.

Aanpak uitrol laadinfrastructuur 2021-2025

Vlaanderen bereidt een nieuwe Vlaams-breed georganiseerde aanbesteding voor, voor (openbare) laadinfrastructuur. Eind 2021 keurde de Vlaamse Regering de conceptnota "[Aanpak uitrol laadinfrastructuur 2021-2025](#)" goed. Hierin worden de basisprincipes vastgelegd, maar de nota moet nog verder geconcretiseerd worden met behulp van potentieelkaarten. Uit deze kaarten zal men kunnen afleiden waar het het meest opportuun is om laadpalen te plaatsen.

Nadat de Vlaamse overheid een laadpaalleverancier (CPO; charge point operator) per regio heeft aangeduid, zullen zowel inwoners (via het principe van Paal volgt Wagen) als gemeenten een laadpaal kunnen aanvragen. De timing voor opstart hiervan wordt verwacht in de loop van 2022. Bij mobipunten (of Hoppinpunten) die eerder al aangelegd zullen worden, wordt er aangeraden om alvast een aansluiting te voorzien. Zo kan op een redelijk eenvoudige manier later nog een laadpaal bijgeplaatst worden op de gewenste locatie.

Meer informatie hierover vindt u terug in het bovenvermelde Besluit van de Vlaamse Regering over laadinfrastructuur voor elektrische deelwagens (principieel goedgekeurd).

2.3 Er staat geen laadpaal en ik wil een laadpaal exclusief voor deelwagens plaatsen

Samenwerken met de aanbieder van de deelwagens

Een laadpaal die exclusief gebruikt wordt voor autodelen betekent dat de beide parkeerplaatsen aan de laadpaal permanent gereserveerd worden als parkeerplaats voor deelwagens. De gemeente kan hiervoor zelf een aanbesteding organiseren, maar soms kan er ook samengewerkt worden met de autodeel-aanbieder die aanwezig is/zal zijn op de gewenste locatie.

Bij het afsluiten van een contract met een autodeel-aanbieder, wordt soms de mogelijkheid aangeboden om een laadpaal te laten plaatsen door een bepaalde CPO waarmee zij samenwerken. In het lopende raamcontract van Interleuven zit bijvoorbeeld de mogelijkheid vervat om een compatibele laadpaal te laten plaatsen voor de elektrische deelwagens. De autodeel-aanbieder (Cambio) zal via Fluvius of via een onderaanneming de laadpaal (laten) installeren en operationeel (laten) houden. De gemeente zorgt voor de inrichting van de publieke ruimte en betaalt een kost aan de autodeel-aanbieder om deze dienst aan te bieden. Volgende basistarieven (excl. BTW) worden gehanteerd: €1.754,00 voor een wandmodel, en €2.923,00 voor een zuilmodel. Meer informatie hierover is [hier](#) te vinden.

Tip: *de intercommunale merkt dat laadinfrastructuur zo goed als altijd de vertragende factor is bij de opstart van elektrische deelmobiliteit. Wacht er dus zeker niet te lang mee!*

Het Lokaal Energie- en Klimaatpact

In juni 2021 keurde de Vlaamse Regering het Lokaal Energie- en Klimaatpact goed, met daarbij onder meer de werv "elke buurt deelt en is duurzaam bereikbaar". Deze werv zet in op koolstofvrije (deel)mobiliteit door 1 toegangspunt voor een (koolstofvrij) deelsysteem te willen voorzien per 1.000 inwoners en 1 laadpunt per 100 inwoners.

De ondertekening van het pact geeft gemeenten automatisch recht op financiële ondersteuning. Je kiest als gemeente zelf waarvoor je het budget gebruikt, zolang de besteding bijdraagt aan de doelstellingen van het pact. Het is dus mogelijk om via deze weg financiële steun te krijgen voor het plaatsen van laadpalen in jouw gemeente. Via [deze website](#) vind je terug hoeveel jouw gemeente (minimaal) zal ontvangen.

Wat met laadinfrastructuur voor deelwagens in stationsomgevingen?

De eerste vraag die gesteld dient te worden is of de gewenste locatie voor de laadpaal zich in eigendom van de NMBS bevindt of in kleine wegenis. Sowieso wordt het aangeraden om zo snel mogelijk in overleg te treden met de NMBS. Algemeen geweten is dat de uitbater van de laadpaal een concessievergoeding zal betalen indien de laadpaal op eigendom van de NMBS wordt geplaatst. Allego heeft een bestaande concessievergoeding met B-parkings. Indien de laadpaal op kleine wegenis wordt geplaatst, zal de NMBS geen vergoeding vragen maar is er wel een overeenkomst nodig om de zakelijke rechten te regelen.

3. Interoperabiliteit

Er zijn veel vragen omtrent de interoperabiliteit van laadpalen. Het type van laadpaal doet er immers weinig toe, wat vooral belangrijk is, is dat de laadpaal interoperabel is. Dit betekent dat iemand die lid is bij Allego bijvoorbeeld ook bij laadpalen van andere aanbieders kan laden. In België zijn de meeste oplaadpassen bruikbaar bij alle laadpalen. Allemaal dezelfde laadpalen hebben in een gemeente is dus zeker niet noodzakelijk. Het is wel een kwestie dat nagevraagd dient te worden bij een marktverkenning.

Normaal gezien heeft iedere elektrische deelwagen een badge (oplaadpas) waarmee je aan verschillende laadpalen kan opladen. Voor gebruikers is er weinig verschil tussen het gebruik van verschillende laadpalen.

4. Richtprijzen

De prijs van een laadpaal wordt door verschillende factoren bepaald: het type laadpaal, de functionaliteit en constructie, aansluiting van de laadpaal op het distributienet of achter een bestaande aansluiting, aansluitkosten en kosten voor een netuitbreiding, installatiekosten, jaarlijkse exploitatie- en energiekosten. De prijs van een laadpaal met twee oplaadpunten met een standaard aansluiting op het bestaande 400V-net kent een grootteorde van €5.000.

5. Meer informatie

Autodelen.net.

<https://www.autodelen.net/project/e-deal-project/>

<https://www.autodelen.net/lokaal-energie-en-klimaatpact/>

Departement Omgeving.

<https://www.vlaanderen.be/publicaties/gids-elektrisch-rijden-voor-lokale-overheden>

Fluvius.

<https://www.fluvius.be/nl/thema/duurzame-mobiliteit>

<https://www.fluvius.be/nl/veelgestelde-vragen/veelgestelde-vragen-over-elektrische-laadpalen>

Milieuvriendelijke Voertuigen.

<https://www.milieuvriendelijkevoertuigen.be/publieke-laadinfrastructuur>

<https://www.milieuvriendelijkevoertuigen.be/beleid>

VVSG.

<https://www.vvsg.be/kennisitem/vvsg/e-mobiliteit>

<https://www.vvsg.be/nieuws/elektrische-mobiliteit-handreiking-lokaal-laden-biedt-inspiratie>