ADVIES

Voorontwerp van ordonnantie met betrekking tot de elektromobiliteit en tot diverse bepalingen inzake de steunmaatregelen in het kader van de uitvoering van de lage-emissiezone

Aanvrager	Minister Alain Maron
Aanvraag ontvangen op	25 februari 2022
Aanvraag behandeld door	Commissie Leefmilieu
Advies aangenomen door de Plenaire vergadering van	17 maart 2022

BRUPARTNERS
Bischoffsheimlaan 26 – 1000 Brussel
Tel.: 02 205 68 68 – brupartners@brupartners.brussels – www.brupartners.brussels

Vooraf

Met de bepaling van de maatregelen die de elektrificatie van het automobielpark moeten ondersteunen, en door de uiteenzetting van de elementen die noodzakelijk zijn voor de verwerking van persoonlijke gegevens met het oog op de toekenning van begeleidingsmaatregelen in het kader van de LEZ, wil dit voorontwerp van ordonnantie bijdragen tot de decarbonisatie van het wegverkeer en tot de verbetering van de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De bepalingen van dit voorontwerp van ordonnantie moeten bovendien toelaten om te antwoorden op de opmerkingen van de Raad van State in zijn advies nr. 69.808/1/V van 13 augustus 2021 met betrekking tot het besluit van 10 november 2021 betreffende de begeleiding van de gewestelijke en lokale overheden ten gunste van de uitrol van infrastructuur voor de verdeling van alternatieve brandstoffen.

Het voorontwerp van ordonnantie, dat voor advies aan Brupartners wordt voorgelegd, gaat concreet over tot de wijziging van de volgende teksten :

1. Het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing :
    a. opname van de bepalingen betreffende de elektromobiliteit ;
    b. toevoeging van een hoofdstuk over de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen op het wegennet ;
    c. bepaling van de essentiële elementen voor de verwerking van gegevens met een persoonlijk karakter.
2. De ordonnantie betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt en de ordonnantie betreffende de organisatie van de gasmarkt :
    a. voorzien van een uitzondering op het verbod om private distributienetwerken te installeren ;
    b. uitleg over bepaalde verplichtingen van openbare dienstverlening van de beheerder van het distributienetwerk (inzake de begeleiding van de gewestelijke en lokale overheden bij de vervanging van hun vloot en wat betreft de mogelijkheden tot organisatie van aankoopcentrales).

Advies

Bepaalde beschouwingen van dit advies zijn identiek aan beschouwingen uitgebracht in het advies betreffende het ontwerpbesluit tot bepaling van de verhouding van de laadpunten voor parkings, alsook van bepaalde bijkomende veiligheidsvoorwaarden die daarop van toepassing zijn. Aangezien er twee verschillende adviesaanvragen bij **Brupartners** aanhangig werden gemaakt, neemt hij deze beschouwingen in zijn twee adviezen op opdat beide adviezen afzonderlijk kunnen worden gelezen.

1. Algemene beschouwingen

1.1 Kostprijs van de elektriciteit

Brupartners stelt zich vragen bij de impact van de paradigmawisseling ten voordele van de elektrische auto op de noden aan bevoorrading van het elektriciteitsnet en, als logisch gevolg, op de prijs van elektriciteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit is des te meer het geval daar deze uitgave nu reeds een belangrijke kost vormt, en dit zowel voor de huishoudens als voor de economische actoren.

In dit verband herinnert hij eraan dat hij er reeds op heeft gewezen dat een paradigmawisseling ten voordele van de elektrische auto slechts zou kunnen worden verwezenlijkt indien de mobiliteitsnoden en de omvang van het automobielpark verminderen (mutualisatie van de voertuigen, ontwikkeling van het aanbod van het openbaar vervoer, ruimtelijke ordening en wegeninrichting, enz.).

Brupartners vestigt de aandacht op de mogelijke dualisering met betrekking tot de toegang tot elektriciteit voor mobiliteit tussen de volgende twee soorten actoren :

- actoren die over een eigen parkeerplaats in hun woning beschikken, waardoor ze hun voertuigen met zelf opgewekte elektriciteit kunnen aandrijven ;
- actoren die niet over een eigen garage beschikken, waardoor ze verplicht zijn hun voertuigen door middel van laadpunten op de openbare weg op te laden en ze hun elektriciteit dus bij een exploitant moeten aankopen.

Brupartners dringt erop aan dat er bepalingen zouden worden overwogen om dit risico weg te nemen, of op zijn minst te beperken.

Hoewel de relevantie ervan nog moet worden nagegaan, stelt **Brupartners** de volgende mogelijkheid voor : het ter beschikking stellen van openbare ruimten waar elektrische voertuigen in het kader van energiegemeenschappen met zelf opgewekte elektriciteit zouden kunnen worden opgeladen.

1.2 Type voertuigen

Brupartners vraagt om de nodige aandacht te besteden aan de eventuele specifieke noden/vragen voor het opladen van elektrische voertuigen die niet passen in het kader van de categorie « M1 » . Hij acht het met name noodzakelijk om ervoor te zorgen dat aan eventuele specifieke noden voor het opladen van voertuigen van de categorieën « M2 »[1], « M3 »[2] of « N »[3] wordt voldaan.

Het is nodig om een dialoog te voeren met de betrokken actoren teneinde na te gaan of er bijzondere voorwaarden moeten worden bepaald voor het opladen van bepaalde categorieën van voertuigen. Dit moet de transitie met het oog op het einde van de verbrandingsmotor voor elke type voertuig bevorderen.

1.3 Impact op de openbare ruimte

Ook al wil men het opladen van elektrische voertuigen buiten de openbare weg bevorderen, toch stelt **Brupartners** vast dat men heeft voorzien om een aanzienlijk aantal laadpunten op het weggennet op te stellen (NVDR : ongeveer 22.000).

Hij vraagt bijgevolg dat dit op een harmonische wijze zou gebeuren die coherent is met de installatie van andere wegenuitrustingen (parkeerplaatsen voorbehouden aan deelvoertuigen, beschermde parkeergelegenheid voor fietsen, parkeermeters, lichtpalen, ...) en met de politiek van rotatie van parkeerplaatsen voor klanten en bezoekers. Ook moet worden gewaakt over de kwaliteit van de openbare ruimten (vanuit landschappelijk oogpunt, gemakkelijke zachte verplaatsingen, ...). In dit verband raadt **Brupartners** om de laadpunten direct op de parkeerplaatsen te installeren, d.w.z. op het deel van de rijbaan dat voor parkeren is voorbehouden, eerder dan op de trottoirs of delen van de rijbaan die voor een ander gebruik zijn bestemd.

[1] Voor het vervoer van passagiers ontworpen en gebouwde voertuigen met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, en met een maximale massa van ten hoogste 5 ton.

[2] Voor het vervoer van passagiers ontworpen en gebouwde voertuigen met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, en met een maximale massa van meer dan 5 ton.

[3] Voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwde motorvoertuigen met ten minste vier wielen.

1.4 Toegankelijkheid

Brupartners vraagt met aandrang dat men zou waken over de toegankelijkheid, en dit zowel van de parkeerplaatsen als van de laadpalen zelf. Hij is bovendien van mening dat men erop zal moeten toezien dat de geïnstalleerde laadvoorzieningen (met name de kabels) de verplaatsingen van personen met een beperkte mobiliteit niet hinderen.

Hij stelt vast dat de situatie van de personen met een beperkte mobiliteit beter in aanmerking wordt genomen, maar vraagt niettemin dat de bestaande dialoog met de betrokken actoren wordt verdergezet en deze nieuwe kwesties behandelt.

1.5 Herbestemming van de benzinestations

Brupartners wijst erop dat de gewenste evoluties inzake de motorisering van de voertuigen, die zich in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verplaatsen, er snel voor zullen zorgen dat het huidig model van de benzinestations achterhaald zal zijn.

Brupartners vraagt derhalve om nu al de mogelijkheden tot herbestemming van deze benzinestations te overwegen. Hij stelt voor om een strategie uit te werken met het oog op de heroriëntatie van de activiteiten van deze uitrustingen in samenwerking met de betrokken actoren. Zo is hij met name de mening toegedaan dat bepaalde benzinestations zouden kunnen worden omgevormd tot « snel-oplaadhubs », teneinde het opladen van voertuigen van transitweggebruikers (pendelaars, toeristen, ...), die zich in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verplaatsen, mogelijk te maken.

1.6 Rotatie

Brupartners vraagt om te waken over de bepaling van gebruiksvoorwaarden die toelaten om een toereikende parkeerrotatie te verzekeren op de parkeerplaatsen waarop men elektrische voertuigen kan opladen.

*
* *