



**RAAD VOOR HET LEEFMILIEU
VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST**

ADVIES

**Ontwerpbesluit van de Brusselse Hoofdstedelijke
Regering betreffende de begeleiding van de
gewestelijke en lokale overheden ten gunste van de
uitrol van infrastructuur voor de verdeling van
alternatieve brandstoffen**

Aanvrager	Minister Alain Maron
Aanvraag ontvangen op	19 maart 2021
Advies aangenomen door de Raad voor het Leefmilieu van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op	9 april 2021

Vooraf

Bij de Raad voor het Leefmilieu van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (hierna « de Raad ») werd op 19/03/2020 een adviesaanvraag ingediend met betrekking tot het ontwerpbesluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de begeleiding van de gewestelijke en lokale overheden ten gunste van de uitrol van infrastructuur voor de verdeling van alternatieve brandstoffen.

Het ontwerpbesluit is in twee hoofdstukken opgedeeld. Het eerste hoofdstuk heeft betrekking op de oprichting van een aankoopcentrale voor voertuigen en oplaad- en bevoorradingsinfrastructuur. Het tweede hoofdstuk betreft de organisatie van een project voor de installatie van oplaadpunten die voor het publiek toegankelijk zijn.

Advies

1. Algemene beschouwingen

De Raad doet opmerken dat het ontwerpbesluit meermaals verwijst naar de « gewestelijke en lokale overheden ». Graag ontving hij meer duidelijkheid hierover. Op welke (gewestelijke en lokale) overheden heeft dit ontwerpbesluit betrekking? Vallen ook de intercommunales onder deze benaming?

De Raad stelt zich bovendien vragen bij de oorsprong van de keuze van Sibelga als beheerder van de aankoopcentrale die in hoofdstuk 1 van het ontwerpbesluit is voorzien. Waarom werd er niet gekozen voor Leefmilieu Brussel dat hiervoor *a priori* bevoegd is? Zoals vermeld in de nota aan de Regering, beheert Leefmilieu Brussel reeds een centrale voor het leasen van voertuigen en deze richt zich eveneens tot de lokale en gewestelijke overheden. **De Raad** stelt zich dan ook vragen bij de gepastheid van een vermenigvuldiging van structuren met een gelijkaardig voorwerp, te meer daar deze opdracht niet rechtstreeks aan de basisopdrachten van de Brusselse beheerder van distributienetwerken gekoppeld lijkt te zijn.

De Raad stelt zich eveneens vragen bij het bestaan – of niet – van een selectie- en/of concurrentieprocedure die tot de keuze van Sibelga heeft geleid.

De Raad betreurt bovendien dat enkel elektriciteit en aardgas als alternatieve brandstoffen worden overwogen. Hij vindt dat ook alternatieven zoals waterstof in aanmerking moeten worden genomen.

De Raad vestigt tevens de aandacht van de Regering op het belang om over volledige effectenstudies te kunnen beschikken. Het zou namelijk nuttig kunnen zijn om na de gewestelijke betoelagingsperiode van drie jaar een financiële analyse uit te voeren. Zo zou men beter de impact van de in het voorontwerp van besluit voorziene maatregelen op het sociale weefsel van Brussel kunnen meten en nagaan of er voor een specifiek (sociaal of ander) tarief voor de deelvoertuigen toelagen kunnen worden behouden.

2. Artikelsgewijze beschouwingen

Artikel 2

De Raad kende graag de redenen waarom de Regering aan Sibelga toestaat om verschillende aankoopcentrales op te richten.

Artikel 5

De Raad stelt zich vragen bij het cijfer van 400 oplaadpunten (dit vertegenwoordigt 200 oplaadpalen) die moeten worden geïnstalleerd. Hoe werd dit cijfer berekend? Stemt dit cijfer overeen met de ambities van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wat betreft de evolutie van het Brussels automobielpark? Daarbij komt dat het woord « maximum » de ambities van de Regering in de toekomst dreigt te beperken. **De Raad** vraagt zich bovendien af of het voldoende is om minstens 5% van deze oplaadpunten aan deelvoertuigen voor te behouden. De elektrificatie van het automobielpark via systemen van autodelen is misschien een van de mogelijke middelen om de sociale gevolgen van deze elektrificatie te beperken¹.

Artikel 6

De Raad wenst dat het volgende toekenningscriterium wordt toegevoegd: « *De bekwaamheid om te garanderen dat de betrokken concessie(s) volledig of gedeeltelijk met hernieuwbare elektriciteit wordt(worden) opgeladen* ».

Zo'n criterium zou enerzijds de milieurelevantie van dit ontwerpbesluit verhogen en zou toelaten om zich beter te schikken naar de aanbevelingen van de werkgroep die in de nota aan de Regering worden vermeld.

Anderzijds vestigt **de Raad** de aandacht op het feit dat de energiegemeenschappen van burgers het recht bezitten om hernieuwbare elektriciteit te produceren, deze intern te verdelen en om diensten van oplaadpalen voor elektrische voertuigen aan te bieden. Dit zijn de ingrediënten voor een lokaal oplaadsysteem voor elektrische voertuigen dat bijzonder deugdzzaam is vanuit economisch, milieukundig en - zelfs - vanuit sociaal oogpunt, op voorwaarde natuurlijk dat dit wordt aangemoedigd via een specifiek criterium van toekenning.

Daarbij komt dat de bevordering van de (fysieke of via het netwerk) verbinding van de oplaadpalen met een productiecentrale eveneens het voordeel biedt dat de gebruikers van deze palen er mogelijks toe kunnen worden aangezet om hun voertuig aan te koppelen wanneer de centrale elektriciteit produceert. Dit zou goed zijn voor het evenwicht van het netwerk vermits de oplaadpaal elektriciteit zou verbruiken op het ogenblik waarop er geproduceerde elektriciteit op het netwerk wordt geïnjecteerd.

De Raad vraagt tenslotte dat een tweede criterium betreffende de landschappelijke integratie van de uitrustingen en de kwaliteit ervan in de openbare ruimte zou worden toegevoegd.

*
* *

¹ <https://www.duurzame-mobiliteit.be/nieuws/e-mobiliteit-wordt-volwassen>