

---

# 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
Aanvraag behandeld door	Commissie Leefmilieu
Advies aangenomen door de Plenaire zitting van	22 april 2021

## Vooraf

Dit ontwerpbesluit beoogt een Aankoopcentrale op te richten voor de aankoop van voertuigen op alternatieve brandstoffen en een laad- of tankinfrastructuur op te zetten. Daarnaast wordt voorgesteld een project voor de installatie van voor het publiek toegankelijke oplaadpunten te organiseren (installatie van 200 oplaadpalen, hetgeen neerkomt op 400 oplaadpunten).

**Brupartners** herinnert eraan dat hij de volgende twee adviezen heeft uitgebracht die rechtstreeks verband houden met het behandelde thema :

- Op 21 februari 2019, het initiatiefadvies inzake de principiële nota betreffende de diesel- en benzineuitstap ([A-2019-011-ESR](#)) ;
- Op 20 december 2018, het advies inzake het ontwerpbesluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende invoerende maatregelen betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen ([A-2018-094-ESR](#)).

Daarnaast herinnert **Brupartners** eraan dat hij de volgende adviezen heeft uitgebracht, die eveneens verband houden met het behandelde thema :

- Op 20 december 2018, het initiatiefadvies betreffende de Brusselse bijdrage tot Energie-Klimaatplan 2030 ([A-2018-092-ESR](#)) ;
- Op 18 oktober 2018, het advies betreffende de vragenlijst GOOD MOVE ([A-2018-072-ESR](#)) ;
- Op 20 april 2017, het advies betreffende het voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (« LEZ ») ([A-2017-024-ESR](#)).

## Advies

### 1. Algemene beschouwingen

#### 1.1 Elektrificatie van het wagenpark en energievoorziening

Verschillende ambities vanwege het Gewest (meer in het bijzonder op het vlak van klimaatbeleid) ondersteunen een aanzienlijk gebruik van elektriciteit uit hernieuwbare energiebronnen. **Brupartners** plaatst dan ook vraagtekens bij het ontbreken van uitdrukkelijke bepalingen die voorschrijven dat de oplaadpalen met deze « groene » stroom moeten worden gevoed. Hij vraagt dat het ontwerpbesluit in dit opzicht uitdrukkelijker zou zijn.

Vanuit een meer globaal oogpunt is **Brupartners** van mening dat de wens om alternatieve motoriseringen tegenover verbrandingsmotoren te bevorderen (voornamelijk via elektrificatie) het volgende vereist :

- De mogelijkheid evalueren om de toename van het elektriciteitsverbruik op te vangen die het gevolg zou zijn van de elektrificatie van een aanzienlijk deel van het Brusselse wagenpark. Het netvermogen en de bevoorradingszekerheid zouden door dit streven immers kunnen worden ondermijnd. Dit risico zou des te groter zijn als andere steden of andere Gewesten dezelfde ambitie zouden nastreven. Bovendien zal de energiebehoefte voor het opladen van elektrische voertuigen ook door het gewicht en de cilinderinhoud van deze voertuigen worden beïnvloed.

Voorts zou het opportuun zijn om de gevolgen van deze stijging van het elektriciteitsverbruik te evalueren op het gebied van het vermogen en de middelen die het Gewest zal moeten inzetten om de doelstellingen te behalen die het zich heeft gesteld inzake de bestrijding van de opwarming van de aarde, en meer in het bijzonder met betrekking tot het aandeel van het energieverbruik dat uit hernieuwbare bronnen wordt gewonnen. Het behalen van deze doelstellingen is immers nu al een uitdaging voor ons Gewest en deze zouden in de toekomst nog ambitieuzer moeten worden.

Een aanzienlijke elektrificatie van het wagenpark kan echter ook een opportuniteit zijn, in zoverre de op het net aangesloten elektrische voertuigen een bron van stabilisatie van het elektriciteitsverbruik kunnen vormen door de opslag van elektriciteit mogelijk te maken, waarvan ingeval van een grote energievraag gebruik zou kunnen worden gemaakt.

- Rekening houden met de uitdaging die de aanpassing van het net als gevolg van een aanzienlijke elektrificatie van het wagenpark zal stellen, met inbegrip van de volgende elementen :
  - o de tijd die nodig is om de vergunningen te verkrijgen die de werken toelaten (onder meer omwille van het NIMBY-effect) en de tijd die nodig is om de werken te voltooien ;
  - o het huidige elektriciteitsnet is hoofdzakelijk ontworpen voor 230 volt (88% van het net). Voor de installatie van snelle (of semi-snelle) oplaadpalen is echter 400 volt vereist ;
- Ervoor zorgen dat de aanzienlijke overheidsinvesteringen die in het kader van de elektrificatie van het wagenpark zullen worden gedaan, niet alleen ten goede komen aan het publiek dat al toegang heeft tot individuele mobiliteit en dat over de financiële middelen beschikt om de aankoop van nieuwe voertuigen te overwegen. Naast eventuele stimulansen om van voertuig te veranderen, is het dus met name nodig om :
  - o Steunmaatregelen voor de meest kwetsbare groepen te voorzien ;
  - o Het aanbod van openbaar vervoer, gedeelde voertuigen (met inbegrip van het aanbod van elektrische fietsen en/of bakfietsen) te ontwikkelen ;
  - o Te voorzien in maatregelen inzake ruimtelijke ordening die een mix van functies bevorderen en die tot een vermindering van de vraag naar individuele gemotoriseerde verplaatsingen moeten leiden.

Tot besluit is **Brupartners** van mening dat de doelstelling van een elektrificatiebeleid voor het wagenpark zich niet mag beperken tot een numerieke vervanging van elk voertuig met een verbrandingsmotor door een voertuig met een alternatieve motorisering. De manier waarop energie wordt geproduceerd (ontwikkeling van hernieuwbare energiebronnen) en waarop wij ons verplaatsen (bevordering van gedeelde en « zachte » vervoermiddelen) moet volledig worden herzien.

## 1.2 Impact op het parkeeraanbod

**Brupartners** stelt vast dat artikel 5, §2 bepaalt dat « *ten minste 5% van deze oplaadpunten moet worden geïnstalleerd op plaatsen die voor dit soort voertuigen zijn voorbehouden* », d.w.z. 20 plaatsen op het hele grondgebied van het Gewest (NVDR : dit in zoverre het geplande project 400 plaatsen betreft). Dit ontwerpbesluit leidt dan ook tot een bestemmingswijziging van 380 « klassieke » parkeerplaatsen, die nu als oplaadpunten zullen worden ingericht.

**Brupartners** benadrukt het verband dat tussen het parkeeraanbod en de economische aantrekkelijkheid bestaat. Hij herinnert eraan dat hij onlangs een uitvoerig advies over het onderwerp van het parkeren heeft uitgebracht<sup>1</sup>.

Gelet op de waarschijnlijke economische gevolgen plaatst **Brupartners** vraagtekens bij de effecten van het project inzake de installatie van openbare oplaadpunten in termen van parkeerdruk.

Hij herhaalt dat sommige buurten nu al onder grote parkeerdruk staan. Deze druk zal nog toenemen als er parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen in de plaats zullen komen van parkeerplaatsen die momenteel voor het « klassieke » parkeren zijn bestemd. **Brupartners** vraagt daarom :

- De invoering van een slim systeem te overwegen (waarbij wordt gezorgd voor digitale inclusie) om de bezetting van parkeerplaatsen die voor het opladen van elektrische voertuigen zijn bestemd, te optimaliseren. Een hoge bezettingsgraad van deze parkeerplaatsen die voor het opladen van elektrische voertuigen zijn bestemd, zou de druk op het « klassieke » parkeren immers doen afnemen ;
- De voorkeur te geven aan de installatie van oplaadpalen in gebieden waar de huidige druk op het « klassieke » parkeren niet al te groot is ;
- De installatie van een groter aantal oplaadpunten die voor gedeelde motorvoertuigen zijn voorbehouden, te overwegen.

\*  
\*       \*

---

<sup>1</sup> [A-2021-018-BRUPARTNERS](#) van 18 maart 2021 betreffende het voorontwerp van ordonnantie betreffende de organisatie van het parkeerbeleid en tot herdefiniëring van de taken en de beheersprocedures van het parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.