

---

# 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

25-02-22

Advies aangenomen door de Raad voor het Leefmilieu op 22-03-22

## Vooraf

Op 25/02/2022 heeft de Raad voor het Leefmilieu (hierna « de Raad ») van de regering een adviesaanvraag ontvangen betreffende het 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.

Door bepalingen vast te stellen om de elektrificatie van het wagenpark te ondersteunen en door de elementen uiteen te zetten die nodig zijn voor de verwerking van persoonsgegevens om steunmaatregelen in het kader van de LEZ toe te kennen, wil dit voorontwerp van ordonnantie bijdragen aan de decarbonisatie van het wegverkeer en de verbetering van de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Bovendien moeten de bepalingen van dit voorontwerp van ordonnantie het mogelijk maken om tegemoet te komen aan de opmerkingen van de Raad van State in zijn advies nr. 69.808/1/V van 13 augustus 2021 inzake het besluit van 10 november 2021 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.

Concreet wijzigt het voorontwerp van ordonnantie dat ter advies aan de Raad wordt voorgelegd de volgende teksten :

1. Het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing om er :
  - a) de bepalingen met betrekking tot elektromobiliteit in op te nemen ;
  - b) een hoofdstuk over de oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen op de openbare weg aan toe te voegen ;
  - c) de essentiële elementen voor de verwerking van persoonsgegevens in vast te leggen.
2. De ordonnantie betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om er :
  - a) een uitzondering op het verbod op de aanleg van privé-distributienetten in te voorzien ;
  - b) bepaalde openbare dienstverplichtingen van de distributienetbeheerder in te verduidelijken (op het gebied van begeleiding van de gewestelijke en lokale overheden bij het vervangen van hun vloot door elektrische voertuigen en aangaande de mogelijkheden om aankoopcentrales te organiseren).

## Advies

### 1. Algemene beschouwingen

**De Raad** is ingenomen met de vooruitgang die met het voorontwerp van ordonnantie bij de decarbonisatie van het wegverkeer en de verbetering van de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt geboekt. Hij wenst echter te herinneren aan de doelstelling van de modal shift van het GoodMove-plan, die niet zal kunnen worden bereikt indien elk voertuig met een verbrandingsmotor door een voertuig met een elektrische motor wordt vervangen. Een

paradigmaverschuiving waarbij verbrandingsmotoren door duurzamere alternatieven (elektriciteit, waterstof, enz.) worden vervangen, zal enkel kunnen worden bereikt op voorwaarde dat de behoeften aan mobiliteit en de omvang van het wagenpark worden verminderd (delen van voertuigen, ontwikkeling van openbaar vervoer, ruimtelijke ordening en wegeaanleg, enz.).

**De Raad** vraagt zich af welke gevolgen de paradigmaverschuiving naar elektrische voertuigen zal hebben voor de bevoorradingsbehoeften van het elektriciteitsnet en, bijgevolg, voor de elektriciteitsprijs in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Enerzijds zal de « duurzaamheids- » doelstelling van het onderhavige voorontwerp van ordonnantie gedeeltelijk worden overschreden indien de hernieuwbare energiebronnen niet volstaan om de laadstations te bevoorraden ; anderzijds vormen de uitgaven voor elektriciteit nu al een aanzienlijke last voor zowel huishoudens als voor economische actoren.

**De Raad** herhaalt derhalve dat de mobiliteitsbehoeften en de omvang van het wagenpark moeten worden teruggedrongen. Tevens vestigt hij 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 voertuig(en) met zelf opgewekte elektriciteit kunnen aandrijven ;
- actoren die niet over een eigen garage beschikken, waardoor ze verplicht zijn hun voertuig(en) door middel van laadpunten op de openbare weg op te laden en ze hun elektriciteit dus bij een exploitant moeten aankopen.

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

Tot besluit is **de Raad** van mening dat het behoud van een zeker pluralisme in het aanbod van energiedragers het mogelijk zou maken een antwoord te bieden op bepaalde sociaaleconomische problemen in onze samenleving, waaronder de hierboven vermelde dualisering van de toegang tot elektriciteit, alsmede de toegang tot niet-elektrische voertuigen voor elektro-hypersensitieve personen.

### 1.1 Herbestemming van de benzinestations

**De Raad** 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. Hij vraagt om nu al de mogelijkheden tot herbestemming van deze benzinestations te overwegen en 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 tot « snel-oplaadhubs » zouden kunnen worden omgevormd, teneinde het opladen van voertuigen van transitweggebruikers (pendelaars, toeristen, enz.), die zich in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verplaatsen, mogelijk te maken.

### 1.2 Impact op de openbare ruimte

Hoewel het de bedoeling is om het opladen van elektrische voertuigen buiten de openbare weg aan te moedigen, neemt **de Raad** er akte van dat er ook is voorzien om een aanzienlijk aantal laadpunten op de openbare weg te installeren (NVDR : ongeveer 22.000).

Hij vraagt dan ook dat dit op harmonieuze en samenhangende wijze met de installatie van andere voorzieningen op de openbare weg zou gebeuren (voorbehouden parkeerplaatsen voor gedeelde vervoermiddelen, beveiligde parkeerplaatsen voor fietsen, parkeermeters, verlichting, ...) en dat er rekening zou worden gehouden met de kwaliteit van de openbare ruimten (in termen van landschappen, gemak van zachte verplaatsingen, ...). In dit verband beveelt **de Raad** aan de laadpalen rechtstreeks op de parkeerplaatsen te installeren, d.w.z. op het deel van de rijbaan dat voor parkeren is voorbehouden, dan wel op trottoirs of delen van de rijbaan die voor andere doeleinden zijn bestemd.

\*

\*       \*