
ADVIES

Ontwerpbesluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 15 mei 2014 betreffende het voorbeeldgedrag van de overheden inzake vervoer

Aanvrager	Minister Alain Maron
Aanvraag ontvangen op	25 oktober 2021
Aanvraag behandeld door	Commissie Ruimtelijke Ordening - Mobiliteit
Advies uitgebracht door de plenaire zitting op	18 november 2021

Vooraf

Deze wijziging van het besluit van 15 mei 2014 betreffende het voorbeeldgedrag van de overheden inzake vervoer moet de coherentie verzekeren tussen dit besluit en de verschillende beslissingen die in het kader van het plan voor de uitstap uit de verbrandingsmotoren worden genomen. Dit ontwerp van besluit moet bovendien de omzetting voltooien van de Richtlijn (EU) 2019/1161 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot wijziging van de Richtlijn 2009/33/EG inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen.

Advies

1. Algemene beschouwingen

1.1 Beginsel van de voorbeeldigheid van de overheden

Niettegenstaande zijn opmerkingen betreffende de beschikbaarheid van alternatieven in zijn advies van 16 september 2021 over het ontwerp van besluit tot wijziging van het besluit van 25 januari 2018 betreffende oprichting van een lage-emissiezone met het oog op de invoering van de criteria voor de periode 2025-2035 ([A-2021-063-BRUPARTNERS](#)), herinnert **Brupartners** eraan dat hij het beginsel van het voorbeeldgedrag van de overheden volledig onderschrijft. Hij verwelkomt in dit verband het voornemen om te waken over de coherentie van de bepalingen betreffende het voorbeeldgedrag van de overheden inzake vervoer en de maatregelen genomen of overwogen in het kader van het plan voor de uitstap uit de verbrandingsmotoren.

Behalve de aankoop van voorbeeldige voertuigen, vindt **Brupartners** dat het voorbeeldgedrag van de overheden inzake vervoer eveneens betrekking moet hebben op het gebruik van deze voertuigen. Deze moeten namelijk op de meest optimale wijze worden gebruikt, met name enkel indien een modale overstap niet mogelijk is of – wat betreft de bedrijfsvoertuigen – door erop toe te zien dat het aantal verplaatsingen in lege toestand tot een minimum wordt herleid.

1.2 Elektriciteitsbevoorrading

De wil om de elektrificatie van het voertuigenpark in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uit te breiden leidt tot een toename van de vraag naar elektriciteit. **Brupartners** stelt zich in dit verband vragen bij de mogelijkheid om naar een energiebevoorrading te evolueren op basis van hernieuwbare energiebronnen om de laadpalen van de voertuigen te bevoorraden.

Brupartners stelt zich bovendien heel wat vragen bij de capaciteit om aan de elektriciteitsnoden te voldoen (of deze nu al dan niet uit hernieuwbare bronnen afkomstig is) indien elk bestaand voertuig met een verbrandingsmotor op numerieke wijze door een voertuig met een alternatieve motorisatie zou moeten worden vervangen. Hij wijst er dan ook met nadruk op dat de noden aan elektriciteit eveneens de gevolgen zullen ondergaan van het feit dat de doelstellingen inzake modale overstap, die in het kader van het mobiliteitsplan “Good Move” werden vastgelegd, al dan niet zullen worden gehaald.

Brupartners vraagt daarom dat de overheden tevens van voorbeeldigheid zouden getuigen door er enerzijds op toe te zien dat de modale overstap naar alternatieve verplaatsingswijzen wordt verzekerd

en door anderzijds te waken over de bevoorrading van hun elektrische voertuigen met elektriciteit die uit hernieuwbare energiebronnen afkomstig is.

1.3 Afwijking

Behalve de voertuigen, die uitdrukkelijk in artikel 4 worden vermeld, neemt **Brupartners** akte van het feit dat een beschikking de mogelijkheid voorziet om van de bepaling af te wijken door de aankoop van een voertuig met de Euronorm “die momenteel van kracht is” (eerder dan een meer performant voertuig) toe te staan op grond van een vergelijking tussen de totale aankoopprijs (of leasingprijs) van deze voertuigen en deze van hun geraamd energieverbruik (met inbegrip van de taksen) over een gebruiksduur van 5 jaren.

Brupartners stelt in dit verband voor om eveneens op uitdrukkelijke wijze een afwijking te voorzien voor de voertuigen waarvoor er geen alternatief voor de verbrandingsmotor beschikbaar is.

Brupartners stelt zich bovendien vragen bij de relevantie van de gebruiksduur die in aanmerking wordt genomen om de mogelijkheid te bepalen om af te wijken van de bepaling (5 jaar). Het lijkt hem zo dat een vergelijking over een langere periode dan “5 jaar” voordeliger zou zijn voor de elektrische voertuigen. Hij stelt daarom voor om de mogelijkheid om van de bepaling af te wijken te laten afhangen van de gemiddelde gebruiksduur van een voertuig (die bijgevolg zou kunnen verschillen al naargelang het type van het betrokken voertuig), eerder dan van een vooraf bepaalde duur.

*
* *