



SESSION ORDINAIRE 2022-2023

28 SEPTEMBRE 2022

PARLEMENT DE LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE

PROJET D'ORDONNANCE

portant sur l'électromobilité et exposant  
les éléments essentiels du traitement  
de données à caractère personnel pour  
l'octroi de mesures d'accompagnement  
dans le cadre de la mise en œuvre  
de la zone de basses émissions

RAPPORT

fait au nom de la commission  
de l'Environnement et de l'Énergie

par Mmes Ingrid PARMENTIER (F) et Aurélie  
CZEKALSKI (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs* : Mme Isabelle Emmery, M. Martin Casier, Mme Véronique Jamoulle, Mme Ingrid Parmentier, Mmes Aurélie Czekalski, Vivianne Teitelbaum, M. Jonathan de Patoul, Mme Marie Nagy, M. Yousef Handlichi, Mme Gladys Kazadi, Mme Cieltje Van Achter et Mme Hilde Sabbe

*Membre suppléant* : M. Christopher De Beukelaer.

*Autres membres* : M. John Pitseys et Mme Anne-Charlotte d'Ursel.

*Voir* :

**Document du Parlement :**

A-584/1 – 2021/2022 : Projet d'ordonnance

GEWONE ZITTING 2022-2023

28 SEPTEMBER 2022

BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

inzake elektromobiliteit en tot  
vaststelling van de essentiële  
elementen voor de verwerking van  
persoonsgegevens voor het toekennen  
van steunmaatregelen in het kader van de  
uitvoering van de lage-emissiezone

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie  
voor het Leefmilieu en de Energie

door mevrouw Ingrid PARMENTIER (F) en  
mevrouw Aurélie CZEKALSKI (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

*Vaste leden* : mevr. Isabelle Emmery, de heer. Martin Casier, mevr. Véronique Jamoulle, mevr. Ingrid Parmentier, mevr. Aurélie Czekalski, mevr. Vivianne Teitelbaum, de heer. Jonathan de Patoul, Mevr. Marie Nagy, de heer. Yousef Handlichi, Mevr. Gladys Kazadi, mevr. Cieltje Van Achter en mevr. Hilde Sabbe

*Plaatsvervanger* : de heer Christophe De Beukelaer.

*Andere leden* : de heer John Pitseys en Mevr. Anne-Charlotte d'Ursel

*Zie* :

**Stuk van het Parlement :**

A-584/1 – 2021/2022 : Ontwerp van ordonnantie

## I. Exposé introductif du ministre Alain Maron

Le ministre Alain Maron a tenu devant les députés l'exposé introductif suivant :

« Mesdames et messieurs,

### 1. Introduction

La qualité de l'air et la mobilité durable sont des sujets importants pour une ville comme Bruxelles, et une thématique de discussion récurrente au sein de cette commission. Je me permets aujourd'hui de vous solliciter pour vous présenter un projet d'ordonnance visant à fixer dans notre législation une série d'éléments importants, relatifs au déploiement de bornes de recharge sur le territoire de notre Région, et au bon fonctionnement de la prime Bruxell' AIR.

Avant toutes choses, vous le savez, la Région bruxelloise s'est récemment engagée sur la voie de la décarbonation de ses activités. En rehaussant nos ambitions climatiques, en investissant des sommes sans précédent dans la rénovation des bâtiments, dans l'amélioration de l'offre et de la qualité de nos transports en commun, dans la résilience de nos quartiers et dans de nombreuses autres actions visant à soutenir des modes de vie plus durables, notre ville démontre au quotidien qu'elle prend le principal défi auquel elle devra faire face dans les décennies à venir au sérieux.

Dans le domaine de la mobilité, au-delà du report modal – qui doit rester notre priorité absolue – la sortie progressive des véhicules thermiques est amorcée : nous avons récemment adopté les jalons 2025 - 2036 de la zone de basses émissions, qui donnent une puissante impulsion en direction d'une mobilité moins polluante, à Bruxelles. Cette importante transition à venir implique évidemment d'entreprendre une série de mesures de soutien aux alternatives, telles que notamment le déploiement d'une offre de recharge de véhicules électriques accessible publiquement (notamment car tout le monde ne dispose pas d'un emplacement de stationnement privé), mais implique aussi que les autorités publiques doivent se montrer exemplaire dans ce contexte.

### 2. Contenu de l'ordonnance

Le présent projet d'ordonnance est donc composé de deux parties distinctes et contient des éléments de modal shift (Bruxell' AIR) et de motor shift (bornes). Ces deux facettes de la transition vers une mobilité plus durable sont complémentaires, et améliorent la qualité de vie à Bruxelles, tout en luttant contre la pollution de l'air, le bruit et le dérèglement de notre climat. Ainsi, la première partie de cette ordonnance vise à encadrer le déploiement du réseau de bornes de recharge installées en voirie à Bruxelles, tandis que la seconde vise à pérenniser le fonctionnement de la prime Bruxell' AIR.

#### Concernant le premier volet de ce document :

Vous le savez, depuis le début de la législature je mène un travail de fond très important pour accélérer le déploiement

## I. Inleidende uiteenzetting van minister Alain Maron

Minister Alain Maron hield voor de commissieleden de volgende uiteenzetting:

« Dames en heren,

### 1. Inleiding

Luchtqualiteit en duurzame mobiliteit zijn belangrijke kwesties voor een stad als Brussel, en een terugkerend thema voor de besprekingen binnen deze commissie. Ik zou u vandaag een ontwerp van ordonnantie willen voorleggen dat tot doel heeft in onze wetgeving een reeks belangrijke elementen vast te leggen met betrekking tot de uitrol van laadpalen op het grondgebied van ons gewest en de goede werking van de Brussel' Air-premie.

Om te beginnen is het Brussels Gewest, zoals u weet, onlangs de weg ingeslagen van het koolstofvrij maken van zijn activiteiten. Door onze klimaatambities te verhogen, door ongekende bedragen te investeren in de renovatie van gebouwen, door het aanbod en de kwaliteit van ons openbaar vervoer te verbeteren, door onze wijken veerkrachtiger te maken en door vele andere acties ter ondersteuning van een duurzamere levensstijl, laat onze stad dagelijks zien dat ze de grootste uitdaging waar ze de komende decennia voor staat, ernstig neemt.

Op het gebied van de mobiliteit is, naast de modal shift – die onze absolute prioriteit moet blijven –, de geleidelijke afschaffing van voertuigen met een verbrandingsmotor begonnen hebben we onlangs de doelstellingen 2025-2036 van de lage-emissiezone goedgekeurd. Die geven een krachtige impuls voor een minder vervuilende mobiliteit in Brussel. Die belangrijke aankomende transitie impliceert uiteraard een reeks maatregelen ter ondersteuning van alternatieven, zoals de uitrol van een openbaar toegankelijk laadaanbod voor elektrische voertuigen (vooral omdat niet iedereen over een privéparkeerplaats beschikt), maar impliceert ook dat de overheid in dit verband het goede voorbeeld moet geven.

### 2. Inhoud van de ordonnantie

Dit ontwerp van ordonnantie bestaat dus uit twee afzonderlijke delen en bevat elementen van de modal shift (Brussel' Air) en de motor shift (laadpalen). Die twee facetten van de transitie naar een duurzamere mobiliteit vullen elkaar aan en verbeteren de levenskwaliteit in Brussel, terwijl luchtvervuiling, luidshinder en klimaatverandering worden bestreden. Het eerste deel van deze ordonnantie heeft dus tot doel een kader te scheppen voor de uitrol van het netwerk van laadpalen op de openbare weg in Brussel, terwijl het tweede deel tot doel heeft de Brussel' Air-premie een permanent karakter te geven.

#### Wat het eerste deel van dit document betreft:

Zoals u weet, werk ik sinds het begin van de regeerperiode hard aan de versnelde uitrol van laadpalen voor elektrische

de bornes de recharge pour véhicules électriques à Bruxelles, que ce soit dans l'espace public ou hors voirie. En 2020, Bruxelles se dotait par exemple de sa première vision stratégique régionale en la matière. Celle-ci, basée sur une consultation approfondie des parties prenantes et les bonnes pratiques internationales, fixe des balises claires pour le déploiement accéléré du réseau de bornes bruxellois.

Elle contient notamment une série de principes clairs que nous avons souhaité y introduire. Par exemple :

- Le réseau de borne doit être aligné avec les priorités de la Région en matière de mobilité. En effet, nous souhaitons en priorité rééquilibrer l'espace public et réduire notre utilisation de la voiture individuelle, plutôt qu'électrifier l'entièreté des usages actuels. Ceci afin d'offrir plus d'espace de vie aux Bruxellois.
- Il devra également être alimenté par de l'électricité verte, afin d'être conforme avec les ambitieux objectifs de décarbonation que l'Union européenne et la Belgique se sont fixés.
- Enfin, il devra majoritairement être financé par ses utilisateurs plutôt que par l'entièreté des ménages bruxellois (plus d'un ménage sur deux ne possède pas de voiture à Bruxelles, et il n'y a pas de raison qu'ils payent pour le déploiement des bornes. Tout comme les stations-service, en fait !).

Cette vision nous a également permis de nous fixer des objectifs de déploiement (11.000 bornes de recharge accessibles au public, en voirie et hors voirie) et de détailler le système de lots de bornes qui est utilisé par la Région, en collaboration avec les communes, pour déployer les points de charge installés en voirie à Bruxelles.

Cette ordonnance a donc pour objectif principal de fixer dans notre législation un des « building blocks » importants du mécanisme de déploiement de bornes en Région bruxelloise : le système de planification et de déploiement de bornes en voirie décrit dans la vision bruxelloise. Celui-ci réunit les différents acteurs pertinents dans notre ville : Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité, Sibelga, Brugel et les 19 communes (en tant que gestionnaires des voiries communales et du domaine public communal) et permet un développement cohérent et fluide du réseau sur l'ensemble des voiries de la Région, à un coût accessible pour les Bruxellois.

Ce système s'articule autour de plusieurs étapes distinctes. Ainsi, sur base d'une cartographie des besoins de recharge réalisée par Bruxelles Environnement (en étroite collaboration avec de nombreux experts), le gestionnaire du réseau de distribution est chargé de lancer des appels à concession de services en vue d'attribuer des lots relatifs à la fourniture, l'installation et l'exploitation des bornes de recharge aux lieux identifiés. Afin d'assurer une répartition équitable sur l'ensemble du territoire régional, les différentes localisations choisies sont en effet regroupées en lots constitués de bornes situés dans des lieux diversement attractifs, de manière à équilibrer les lots et éviter un scénario dans lequel des localisations importantes en terme de service,

voertuigen in Brussel, zowel in de openbare ruimte als buiten de openbare weg. Zo heeft Brussel in 2020 zijn eerste gewestelijke strategische visie op dat gebied aangenomen. Die visie, gebaseerd op een grondige raadpleging van de belanghebbenden en internationale goede praktijken, bevat duidelijke richtsnoeren voor de versnelde uitrol van het Brusselse netwerk van laadpalen.

Ze bevat met name een aantal duidelijke principes die we wilden invoeren. Bijvoorbeeld:

- Het netwerk van laadpalen moet worden afgestemd op de prioriteiten van het gewest op het gebied van mobiliteit. Onze prioriteit is namelijk om het evenwicht in de openbare ruimte te herstellen en ons gebruik van de privéwagens te verminderen, in plaats van alle huidige toepassingen te elektrificeren. Dit om de Brusselaars meer leefruimte te bieden.
- Het netwerk zal ook moeten worden voorzien van groene stroom, om te voldoen aan de ambitieuze doelstellingen van de Europese Unie en België met het oog op een koolstofvrije toekomst.
- Ten slotte zal het netwerk voornamelijk door de gebruikers ervan moeten worden gefinancierd en niet door alle Brusselse gezinnen (meer dan één op de twee gezinnen bezit geen auto in Brussel, en er is geen reden voor hen om de uitrol van laadpalen te betalen. Net als tankstations, eigenlijk!)

Die visie heeft ons ook in staat gesteld om doelstellingen voor de uitrol vast te stellen (11.000 publiek toegankelijke laadpalen, zowel op als naast de openbare weg) en om het systeem van reeksen van laadpalen dat door het gewest, in samenwerking met de gemeenten, wordt gebruikt voor de uitrol van de laadpunten op de openbare weg in Brussel, te specificeren.

Het hoofddoel van deze ordonnantie is dus om in onze wetgeving een van de belangrijke bouwstenen van het mechanisme voor de uitrol van laadpalen in het Brussels Gewest vast te leggen: het plannings- en uitrolsysteem voor laadpalen op de openbare weg dat in de Brusselse visie wordt beschreven. Daarbij worden de verschillende relevante actoren in onze stad samengebracht: Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit, Sibelga, Brugel en de 19 gemeenten (als beheerders van de gemeentelijke wegen en het gemeentelijk openbaar domein). Het maakt ook een coherente en vlotte ontwikkeling van het netwerk op alle wegen van het gewest mogelijk, tegen een betaalbare prijs voor de Brusselaars.

Dat systeem is opgebouwd rond afzonderlijke fasen. Zo is de distributienetbeheerder, op basis van de door Leefmilieu Brussel in kaart gebrachte laadbehoeften (in nauwe samenwerking met tal van deskundigen), belast met het plaatsen van concessies voor diensten om percelen voor de levering, de plaatsing en de uitbating van laadpalen op de vastgestelde plaatsen toe te wijzen. Met het oog op een billijke verdeling over het volledige gewest, zijn de verschillende gekozen locaties namelijk gegroepeerd in percelen, samengesteld uit laadpalen op plaatsen die minder of meer aantrekkelijk zijn, zodat de percelen in evenwicht zijn en een scenario wordt vermeden waarin locaties die belangrijk zijn voor de dienstverlening, maar minder rendabel

mais moins rentables, seraient négligées. Les localisations précises de chacun de ces emplacements passe évidemment par une nécessaire étape de validation par les communes concernées, qui sont donc étroitement impliquées dans l'ensemble du processus.

Grâce à l'excellent travail de Sibelga, ce système porte aujourd'hui ses fruits. Le premier lot de bornes bruxellois a été lancé avec succès cette année, et son déploiement a aujourd'hui démarré. Alors que nous étions à une dizaine de bornes installées en voirie au début de la législature, nous en sommes aujourd'hui à plus de 400, et devrions dépasser les 600 en fin d'année. Le prix de la recharge, très concurrentiel (environ 0,24 €/kWh), obtenu grâce à ce premier lot est également une bonne nouvelle, qui tend à confirmer le bien-fondé de la démarche. Ce réseau est appelé à augmenter progressivement, notamment grâce au lot 2023 que nous validerons d'ici peu, et donc à offrir un nombre croissant de solutions de recharge aux automobilistes bruxellois.

Dans le cadre de ce déploiement, l'ordonnance prévoit également une série d'obligations s'imposant aux opérateurs de bornes, qui devront partager certaines de leurs données de consommation avec Sibelga, afin de permettre au gestionnaire du réseau d'optimiser son réseau de distribution d'électricité et de bénéficier d'informations utiles pour informer le déploiement futur des infrastructures. Une disposition est également prévue dans notre texte, visant à obliger les utilisateurs du réseau installant un point de recharge d'informer le gestionnaire de réseau de la présence de ce point de recharge. Ces deux éléments sont très importants pour garantir la sécurité de notre réseau face à l'électrification croissante que nous allons observer. Il s'agit d'un sujet auquel nous sommes attentifs, et que Sibelga suit attentivement, année après année, dans le cadre de ses plans d'investissements.

Notez aussi qu'à côté de ce système de lots de bornes, l'ordonnance octroie également au gestionnaire de réseau un rôle de soutien des autorités locales et régionales dans la décarbonation de leurs flottes. Celles-ci se posent de nombreuses questions sur ce défi important auxquelles elles font face, alors qu'en parallèle de nombreuses opportunités existent également. Grâce à un helpdesk technique et administratif et la mise en place d'une centrale d'achat, Sibelga pourra donc jouer un rôle important dans la transition progressive du parc des autorités publiques vers des motorisations moins polluantes, et ce à moindre coût et de manière efficace.

### **Concernant le second volet de ce texte**

Vous le savez, le gouvernement accorde également une attention toute particulière à l'accompagnement des acteurs concernés par la décarbonation du transport. Une série de mesures d'accompagnement sont donc mises en œuvre (investissements dans les transports en commun, création de pistes cyclables, primes et facilitateurs divers, etc) pour permettre à chacun.e de se déplacer de manière plus durable. Le COBRACE prévoit notamment la possibilité de mettre en place des aides financières pour les particuliers et les entreprises, telles que la prime Bruxell'Air.

zijn, zouden worden verwaarloosd. De precieze locatie van elk van die plaatsen moet uiteraard worden goedgekeurd door de betrokken gemeenten, die dus van nabij het hele proces worden betrokken.

Dankzij het uitstekende werk van Sibelga werpt dat systeem nu zijn vruchten af. Het eerste Brusselse perceel van laadpalen werd dit jaar met succes ingevoerd, en de uitrol ervan is nu begonnen. Terwijl er aan het begin van de regeerperiode een tiental laadpalen op de openbare weg waren geplaatst, zijn het er nu meer dan 400, en tegen het einde van het jaar zouden het er meer dan 600 moeten zijn. De zeer concurrentiële oplaadprijs (ongeveer € 0,24/kWh) die dankzij dit eerste perceel is verkregen, is ook goed nieuws, en lijkt de gegrontheid van de aanpak te bevestigen. Dat netwerk zal geleidelijk aan worden uitgebreid, met name dankzij het perceel 2023 dat we binnenkort zullen goedkeuren, om zo de Brusselse automobilisten een groeiend aantal oplaadoplossingen aan te bieden.

In het kader van die uitrol bevat de ordonnantie ook een reeks verplichtingen voor de laadpaaloperatoren, die een deel van hun verbruiksgegevens met Sibelga zullen moeten delen, zodat de netbeheerder zijn elektriciteitsdistributienet kan optimaliseren en om nuttige informatie te verkrijgen voor de toekomstige uitrol van de infrastructuur. In onze tekst is ook een bepaling opgenomen om de netgebruikers die een laadpunt plaatsen te verplichten de netbeheerder op de hoogte te brengen van de aanwezigheid van dat laadpunt. Die twee elementen zijn zeer belangrijk om de veiligheid van ons net te garanderen met het oog op de toenemende elektrificatie die eraan zit te komen. Dit is een onderwerp waaraan wij veel aandacht besteden en dat Sibelga jaar na jaar op de voet volgt in het kader van haar investeringsplannen.

Er moet ook worden opgemerkt dat de ordonnantie, naast dat systeem van percelen van laadpalen, de netbeheerder ook een rol toebedeelt bij de ondersteuning van de lokale en gewestelijke overheden om hun wagenpark koolstofvrij te maken. Die overheden stellen zich namelijk veel vragen over deze belangrijke uitdaging waarvoor zij staan, terwijl er tegelijkertijd ook veel mogelijkheden zijn. Dankzij een technische en administratieve helpdesk en de oprichting van een aankoopcentrale zal Sibelga een belangrijke rol kunnen spelen bij de geleidelijke overgang van het wagenpark van de overheden naar minder vervuilende motoren, tegen lagere kosten en dit op een efficiënte manier.

### **Wat het tweede deel van deze tekst betreft:**

Zoals u weet, besteedt de regering ook een bijzondere aandacht aan de begeleiding van de actoren die betrokken zijn bij het koolstofvrij maken van het vervoer. Er wordt dus een reeks begeleidingsmaatregelen uitgevoerd (investeringen in openbaar vervoer, aanleg van fietspaden, diverse premies en facilitateurs, enz.) om iedereen in staat te stellen zich op een duurzamere manier te verplaatsen. Het BWLKE voorziet met name in de mogelijkheid om financiële steunmaatregelen voor particulieren en ondernemingen in te voeren, zoals de Brussel'Air-premie.

Celle-ci a récemment subi une refonte complète, et a vu son budget fortement augmenter. Elle est désormais modulée sur le revenu et le statut des ménages (de 500-700-900 euros en fonction des revenus, les PMR bénéficient automatiquement du montant maximal) et permet d'accéder à de très nombreuses alternatives de mobilité à Bruxelles. Un très important travail de simplification administrative a également eu lieu, afin de rendre la demande et l'octroi de cette prime beaucoup plus facile. Les premières évaluations réalisées par Bruxelles Environnement démontrent que celle-ci répond à un vrai besoin : trois mois après son entrée en vigueur, plus de 700 primes avaient déjà été distribuées (plus que sur toute l'année 2021). Nous avons aujourd'hui dépassé le cap des 1.600 primes distribuées. C'est un beau succès, et cette tendance continue !

La mise en place de cette prime nécessite d'avoir accès à un certain nombre de données personnelles (relative à la possession d'un véhicule ou au statut économique d'un ménage), qui permettent par exemple de moduler son montant, de tenir compte de formules tarifaires spécifiques dans les transports en commun ou de simplifier une série de démarches administrative. Pour garantir le droit à la vie privée et familiale des bénéficiaires de la prime, un important travail a donc été réalisé par les administrations concernées. L'objectif de cette modification de l'ordonnance est donc d'encadrer strictement les données qui seront collectées dans le cadre de la prime, la durée durant laquelle celles-ci seront conservées et la manière selon laquelle celles-ci seront traitées durant la période concernée. Ce travail a notamment été fait en étroite collaboration avec les autorités fédérales concernées, et sur avis de l'autorité de protection des données.

### **3. Contexte plus général : la stratégie bruxelloise de déploiement de bornes**

Vous vous en doutez, et comme je le signalais en préambule de mon intervention, le système de lots de bornes dont nous discutons n'est évidemment qu'une partie de la stratégie mise en œuvre par la Région pour déployer son réseau de bornes. Celle-ci doit en effet permettre d'installer 11.000 bornes (22.000 points de recharge) à l'horizon 2035. Ces points de recharge devront être installés en voirie, mais aussi en hors voirie (afin de limiter leur emprise sur l'espace public). De très nombreuses initiatives sont donc prises pour permettre ce déploiement, et permettre à toutes et à tous de bénéficier d'une solution de recharge. N'oublions pas qu'avec seulement une dizaine de bornes installées en voirie en début de législature, nous partions de loin.

Je peux évidemment vous faire très rapidement un état des lieux de la situation :

- En voirie, le travail s'est fait en deux phases : dans un premier temps, la task force a dû énormément travailler sur le projet Pitpoint, qui faisait face à quelques retards de jeunesse. Nous avons donc renforcé et mis en place des procédures administratives accélérées pour l'installation de bornes en voirie, qui ont permis d'installer un peu

Die is onlangs volledig herzien en het budget ervoor is aanzienlijk verhoogd. De premie wordt nu gemoduleerd op basis van het inkomen en de status van het huishouden (500-700-900 euro in functie van het inkomen, waarbij personen met een beperkte mobiliteit automatisch het maximumbedrag ontvangen) en biedt toegang tot een breed scala aan mobiliteitsalternatieven in Brussel. Er is ook een aanzienlijke administratieve vereenvoudiging doorgevoerd om het aanvragen en ontvangen van de premie veel gemakkelijker te maken. Uit de eerste door Leefmilieu Brussel uitgevoerde evaluaties blijkt dat de premie in een reële behoefte voorziet: drie maanden na de inwerkingtreding waren al meer dan 700 premies toegekend (meer dan in heel 2021). Vandaag zijn er al meer dan 1.600 premies toegekend. Dit is een groot succes, en de trend zet zich voort!

Voor de invoering van die premie is toegang tot een aantal persoonsgegevens nodig (met betrekking tot het bezit van een voertuig of de economische status van een gezin). Die maken het bijvoorbeeld mogelijk om het bedrag van de premie aan te passen, om rekening te houden met specifieke tariefformules voor het openbaar vervoer of om een reeks administratieve procedures te vereenvoudigen. Om het recht op eerbiediging van het privé- en gezinsleven van de begunstigen van de premie te waarborgen, hebben de betrokken administraties dus veel werk verricht. Het doel van deze wijziging van de ordonnantie is dus om de gegevens die in het kader van de premie worden verzameld, de periode waarin ze worden bewaard en de manier waarop ze gedurende de betrokken periode worden verwerkt, strikt te regelen. Dat werk gebeurde in nauwe samenwerking met de bevoegde federale autoriteiten en op advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit.

### **3. Bredere context: de Brusselse strategie voor de uitrol van laadpalen**

Zoals u zich kunt voorstellen, en zoals ik in de inleiding van mijn toespraak al aangaf, is het systeem van percelen van laadpalen waarover we het hebben uiteraard slechts een onderdeel van de strategie die het gewest toepast om zijn netwerk van laadpalen uit te rollen. Die strategie moet de plaatsing van 11.000 laadpalen (22.000 laadpunten) tegen 2035 mogelijk maken. Die laadpunten moeten op de openbare weg worden geplaatst, maar ook buiten de openbare weg (om hun invloed op de openbare ruimte te beperken). Er worden dus tal van initiatieven genomen om die uitrol mogelijk te maken en ervoor te zorgen dat iedereen gebruik kan maken van een laadoplossing. Laten we niet vergeten dat we, met slechts een tiental laadpalen op de openbare weg aan het begin van de regeerperiode, al een lange weg hebben afgelegd.

Ik kan u natuurlijk een hele korte stand van zaken van de situatie geven:

- Op de openbare weg werd het werk in twee fasen uitgevoerd: in de eerste fase moest de task force veel werk verrichten voor het PitPoint-project, dat door groeipijnen wat vertraging opliep. Daarom hebben we de administratieve procedures voor het plaatsen van laadpalen op de openbare weg versterkt en versneld, waardoor tot nu toe iets meer dan 400 laadpalen op de

plus de 400 bornes en voirie à ce jour. Dans un second temps, nous avons travaillé sur ce fameux système de lots de bornes qui a été lancé au début de cette année et permettra une bonne planification du réseau à l'avenir. Celui-ci devrait nous permettre de dépasser les 600 bornes installées en 2022, et de probablement doubler, en bonne collaboration avec les communes, ce chiffre l'année prochaine. Ceci nous permettra de garantir une solution de recharge en voirie à proximité de chaque bruxellois.

- Nous n'avons pas non plus négligé le réseau hors voirie, qui doit également se déployer sur le territoire de notre Région. Dans ce domaine, les pouvoirs publics ont un peu moins de prises puisqu'il s'agit en grande partie de domaine privé, mais il reste néanmoins crucial de fixer un cadre législatif clair pour donner un maximum de prévisibilité aux acteurs concernés. A ce sujet, nous avons :
  - Adopté un arrêté « conditions d'exploitation parking », qui oblige les nouveaux parkings à être « EV ready » (= toutes les places doivent être équipées du gainage nécessaire pour installer, à terme, une borne).
  - Travaillé sur un arrêté « ratios », qui fixe un nombre minimum de bornes à installer dans tous les parkings existants de la Région. Celui-ci sera adopté en 3<sup>e</sup> lecture demain au gouvernement et est un levier très important pour accélérer l'installation de points de recharge hors voirie.
  - Nous avons également mené des discussions intenses avec le SIAMU, afin de clarifier les règles d'installation de bornes dans les parkings bruxellois. Il s'agissait d'un obstacle majeur pour de nombreux acteurs bruxellois, qui est désormais levé.
  - Pour accélérer l'apparition de hubs de recharge hors voirie, nous finançons également un appel à projet « Bornes » qui soutiendra l'émergence de projets de recharge semi publics, rapides et de soutien à la décarbonation du secteur de la logistique et des taxis.
  - Depuis peu, il existe également un facilitateur bornes au sein de mon administration, qui réponds aux nombreuses questions des entreprises et des citoyens sur l'installation de bornes en RBC.
  - Enfin, un site internet est également en préparation au sein de Bruxelles Environnement, et regroupera de nombreuses informations relatives au réseau de bornes bruxellois et à la législation qui s'y applique.

openbare weg konden worden geplaatst. In de tweede fase hebben we gewerkt aan het zogenaamde systeem van percelen van laadpalen, dat begin dit jaar werd ingevoerd en dat in de toekomst een goede planning van het netwerk mogelijk zal maken. Het moet ons in staat stellen om in 2022 meer dan 600 laadpalen te hebben, en volgend jaar waarschijnlijk het dubbele daarvan, in goede samenwerking met de gemeenten. Zo kunnen we garanderen dat er in de buurt van elke Brusselaar een laadpaling op de openbare weg is.

- Ook het netwerk buiten de openbare weg, dat ook in ons gewest moet worden uitgerold, hebben we niet verwaarloosd. Op dat gebied heeft de overheid iets minder controle omdat het grotendeels om privaat domein gaat, maar het is niettemin van cruciaal belang een duidelijk wetgevingskader vast te stellen om de betrokken actoren maximale voorspelbaarheid te bieden. In dat verband hebben we:
  - een besluit 'uitbatingvoorwaarden van parkings' goedgekeurd, dat nieuwe parkings verplicht om « EV ready » te zijn (= alle plaatsen moeten zodanig aangelegd zijn dat ze op termijn een laadpaal kunnen bevatten)
  - gewerkt aan een besluit « verhoudingen », waarin een minimumaantal laadpalen wordt vastgesteld dat moet worden geplaatst in alle bestaande parkings in het gewest. Dat besluit zal morgen in derde lezing door de regering worden goedgekeurd en is een zeer belangrijke hefboom om de plaatsing van laadpunten buiten de openbare weg te versnellen.
  - We hebben ook intensief overlegd met de DBDMH om de regels voor het plaatsen van laadpalen in Brusselse parkings te verduidelijken. Dat was een groot obstakel voor veel Brusselse actoren, dat nu is weggenomen.
  - Om de opkomst van laadhubs buiten de openbare weg te versnellen, financieren we ook een projectoproep 'Laadinfrastructuur' die de opkomst van semiopenbare, snelle oplaadprojecten en projecten ter ondersteuning van het koolstofvrij maken van de logistieke sector en taxisector zal ondersteunen.
  - Sinds kort bestaat er ook een facilitator 'Laadinfrastructuur' in mijn administratie, die de vele vragen van ondernemingen en burgers over de plaatsing van laadpalen in het BHG beantwoordt.
  - Ten slotte wordt ook een website voorbereid door Leefmilieu Brussel. Die zal een schat aan informatie bevatten over het Brusselse netwerk van laadpalen en de wetgeving die erop van toepassing is.

Au total, donc, de 400 points de recharge accessibles au public en 2019, nous sommes passés à plus de 2.000 aujourd'hui. Vu les récents développements que je viens de mentionner, qui fixent un cadre clair pour le déploiement du réseau à Bruxelles, nous pouvons nous attendre à une accélération de cette tendance au cours des mois et des années à venir.

Pour conclure, donc, vus l'aurez donc compris, la proposition d'ordonnance que je vous soumet aujourd'hui est l'objet d'un travail de longue haleine mené par de nombreux acteurs bruxellois, est porteuse d'importantes avancées en matière de mobilité pour la Région bruxelloise et fait partie d'une stratégie plus large de décarbonation que nous mettons en œuvre dans la capitale. À titre personnel, je me réjouis de voir les choses évoluer dans le bon sens dans notre ville, et vous invite donc à considérer positivement le texte que je vous soumet aujourd'hui. »

## II. Discussion générale

Mme Aurélie Czekalski déplore le timing et le manque de vision car le travail aurait pu être fait il y a déjà plusieurs années, notamment au niveau de l'établissement d'une cartographie régionale. De plus, il faut regretter que le gouvernement n'aille pas plus loin dans l'accompagnement de cette transition.

De manière générale, la collecte de données ici proposées ne semble pas disproportionnée et a d'ailleurs été validée par l'Autorité de Protection des Données qui a rendu un avis largement suivi par le gouvernement. Les remarques du Conseil d'État ont été intégrées dans le présent projet.

Il était temps car la directive européenne devait être transposée avant le 18 novembre 2016. Nous sommes en 2022 et une série d'éléments visés ici, notamment ceux portant sur l'interopérabilité des bornes, devenaient cruellement urgents.

Le gouvernement, qui a implémenté la LEZ en 2018, a attendu tout aussi longtemps pour réformer les deux primes qui ne fonctionnaient résolument pas.

Que dire également de la lenteur de l'installation des bornes de recharge à l'heure même où, en décrétant une interdiction, il fallait proposer une stratégie claire de déploiement et d'alternatives crédibles en matière d'offres de transports en commun aux quatre coins de notre Ville-Région ?

Cependant, l'infrastructure de recharge trop peu développée, les parkings de dissuasion pas accessibles dans la LEZ, l'absence de politique de soutien à l'achat de véhicules électriques pour les particuliers, le flou quant aux motorisations alternatives (GNC, hydrogène, ...) continuent de générer de lourdes inquiétudes, chez les citoyens comme dans le monde économique.

In totaal is het aantal publiek toegankelijke laadpunten dus gestegen van 400 in 2019 tot meer dan 2.000 vandaag. Gezien de recente ontwikkelingen die ik zojuist heb vermeld en die een duidelijk kader vormen voor de uitrol van het netwerk in Brussel, kunnen we verwachten dat die trend in de komende maanden en jaren zal versnellen.

Tot slot, zoals u dus zult hebben begrepen, is het voorstel van ordonnantie dat ik u vandaag voorleg het resultaat van een lang proces dat door vele Brusselse actoren is uitgevoerd, en zal het een belangrijke vooruitgang betekenen voor de mobiliteit in het Brussels Gewest. Het voorstel maakt ook deel uit van een bredere strategie voor het koolstofvrij maken van de hoofdstad. Persoonlijk ben ik blij om te zien dat het de goede kant op gaat in onze stad, en ik nodig u dan ook uit om de tekst die ik u vandaag voorleg positief in overweging te nemen. »

## II. Algemene bespreking

Mevrouw Aurélie Czekalski betreurt de timing en het gebrek aan visie, want het werk had al jaren geleden gedaan kunnen worden, met name wat betreft het opstellen van een gewestelijke cartografie. Bovendien valt het te betreuren dat de regering niet verder gaat in de begeleiding van deze transitie.

In het algemeen lijkt de hier voorgestelde gegevensverzameling niet onevenredig en is zij overigens gevalideerd door de Gegevensbeschermingsautoriteit, die een advies heeft uitgebracht dat de regering grotendeels heeft gevolgd. De opmerkingen van de Raad van State werden in dit ontwerp verwerkt.

Dat werd tijd, want de Europese richtlijn moest uiterlijk op 18 november 2016 omgezet zijn. Het is intussen 2022 en een aantal van de hier beoogde elementen, met name in verband met de interoperabiliteit van de laadpalen, zijn erg dringend geworden.

De regering, die de LEZ in 2018 heeft ingevoerd, heeft wel erg lang gewacht om de twee premies te hervormen die gewoon niet werkten.

En wat met de trage plaatsing van de laadpalen, die men, door een verbod uit te vaardigen, had moeten leiden tot een duidelijke uitrolstrategie en geloofwaardige alternatieven in termen van openbaar vervoer in alle uithoeken van ons stadsgewest?

De onderontwikkelde oplaadinfrastructuur, de ontoegankelijke ontradingsparkings in de LEZ, het ontbreken van een beleid ter ondersteuning van de aankoop van elektrische voertuigen voor particulieren, en het gebrek aan duidelijkheid over alternatieve motoriseringen (CNG, waterstof ....) blijven echter aanleiding geven tot grote bezorgdheid, zowel bij de burgers als in het bedrijfsleven.

Récemment les deux primes accordées dans le cadre de la LEZ (prime Bruxell’AIR et prime LEZ) ont été réformées. Ces deux réformes vont dans le bon sens, en particulier celle de la prime LEZ. Elles ne vont cependant pas assez loin, notamment la prime Bruxell’AIR qui propose par exemple un budget de 900 euros maximum à une famille qui radierait sa plaque d’immatriculation, ce qui ne constitue pas une alternative crédible pour remplacer une voiture au quotidien pour une famille.

La nouvelle directive européenne sur les carburants alternatifs prévoit que : Les États membres sont également tenus d’assurer, jusqu’au 1<sup>er</sup> janvier 2025, une couverture minimale de points de ravitaillement public en gaz naturel liquéfié destinés aux poids lourds. La possibilité d’installer des infrastructures de recharge pour gaz naturel est prévue dans l’ordonnance. Pourtant, la feuille de route adoptée par le gouvernement bruxellois confirmait bien le bannissement de l’ensemble des motorisations thermiques au profit de l’électrique. Dans la roadmap de plus de 60 pages, on ne parle qu’une fois d’« étudier » le potentiel de l’hydrogène vert et on ne mentionne aucune autre technologie alternative. Exit les carburants de synthèse, bio-carburant, CNG, on se concentre sur l’électrique uniquement. Pourquoi et comment expliquer qu’il soit subitement fait mention de la possibilité de proposer du gaz naturel dans la présente ordonnance alors même qu’on parlait jusqu’ici d’interdiction des moteurs thermiques ?

La députée relaye ensuite les préoccupations de Brupartners qui s’interroge sur les besoins en approvisionnement du réseau électrique générés par le changement de paradigme vers la voiture électrique.

Brupartners a également attiré l’attention du gouvernement sur trois points :

1. La durée d’obtention des permis autorisant les travaux et la durée pour la réalisation de ces travaux ;
2. Le réseau électrique actuel est principalement prévu pour du courant de 230 volts (88% du réseau). Or, l’installation de bornes de chargement rapide (ou semi-rapide) nécessite du courant de 400 volts ;
3. Le peu de place disponible en voirie (notamment pour installer des bornes de recharge).

Qu’est-ce que le gouvernement a mis en place pour répondre à ces trois points d’attention ?

Dans le présent projet, il est fait mention que « les prix pratiqués par l’exploitant d’un point de recharge ouvert au public sont raisonnables, aisément et clairement comparables ». Que signifie « raisonnables » ? Une analyse était d’ailleurs en cours pour garantir un équilibre entre, d’une part, un prix acceptable pour les riverains bruxellois et les utilisateurs qui n’ont pas la possibilité de recharger leur véhicule dans un stationnement privé et, d’autre part, la garantie de recettes suffisantes pour les opérateurs de bornes, afin de les attirer dans la Région. Quels ont été les résultats de cette analyse ?

Onlangs werden de twee premies die in het kader van de LEZ worden toegekend (Brussel’Air-premie en LEZ-premie) hervormd. Beide hervormingen gaan in de goede richting, vooral die van de LEZ-premie. Zij gaan echter niet ver genoeg, met name de Brussel’Air-premie, die een maximumbudget van 900 euro biedt aan een gezin dat zijn nummerplaat laat schrappen, wat voor een gezin geen geloofwaardig alternatief is ter dagelijkse vervanging van een auto.

De nieuwe Europese richtlijn inzake alternatieve brandstoffen bepaalt dat de lidstaten ook moeten zorgen voor een minimale dekking van publieke tankpunten voor vloeibaar aardgas voor vrachtwagens tot 1 januari 2025. De ordonnantie voorziet in de mogelijkheid om laadinfrastructuur voor aardgas te plaatsen. Het door de Brusselse regering goedgekeurde stappenplan bevestigde nochtans dat alle verbrandingsmotoren zouden worden verboden ten gunste van elektrische voertuigen. In de meer dan 60 bladzijden tellende roadmap wordt slechts één keer gesproken over het « onderzoeken » van het potentieel van groene waterstof en niet één keer over andere alternatieve technologieën. Geen synthetische brandstoffen, biobrandstoffen, CNG, men concentreert zich enkel op elektrisch. Waarom en hoe kan worden verklaard dat er in de huidige ordonnantie plotseling sprake is van de mogelijkheid om aardgas aan te bieden, terwijl er eerder sprake was van een verbod op verbrandingsmotoren?

De volksvertegenwoordigster brengt vervolgens de bezorgdheid van Brupartners over inzake de leveringsbehoeften van het elektriciteitsnet als gevolg van de paradigmaverschuiving naar elektrische auto’s.

Brupartners heeft ook de aandacht van de regering gevestigd op drie punten:

1. De tijd die nodig is om de vergunningen voor de werkzaamheden te verkrijgen en de tijd die nodig is om de werkzaamheden te voltooien ;
2. Het huidige elektriciteitsnet is hoofdzakelijk ontworpen voor stroom van 230 volt (88% van het netwerk). Voor de plaatsing van snelle (of semi-snelle) laadpalen is echter 400 volt nodig;
3. De beperkte beschikbare ruimte op de openbare weg (met name om laadpalen te plaatsen).

Wat heeft de regering gedaan om deze drie aandachtspunten aan te pakken?

In dit ontwerp staat dat « de prijzen aangerekend door de uitbater van een publiek toegankelijk oplaadpunt redelijk, gemakkelijk en duidelijk te vergelijken zijn »; Wat betekent "redelijk"? Er werd ook een analyse uitgevoerd om een evenwicht te waarborgen tussen, enerzijds, een aanvaardbare prijs voor de Brusselaars en de gebruikers die niet de mogelijkheid hebben om hun voertuig op een privé-parkeerplaats op te laden en, anderzijds, de garantie van voldoende inkomsten voor de laadpaaloperatoren, om naar het gewest te lokken. Wat waren de resultaten van die analyse?



Enfin, la députée souligne avec satisfaction la possibilité de prévoir des bornes réservées au secteur des taxis électriques. Il faudra néanmoins veiller à prévoir les licences suffisantes pour le secteur au moyen d'un marché public en règle, celles-ci se faisant toutes annuler jusqu'ici par le Conseil d'État.

M. Martin Casier se demande si Mme Aurélie Czekalski a déjà roulé avec un véhicule électrique à Bruxelles. Si l'on peut estimer que le déploiement de ces bornes a été trop lent dans le passé, il faut pourtant admettre que le gouvernement a pris ses responsabilités. La situation n'est peut-être pas optimale dans tous les quartiers de Bruxelles mais globalement, cela fonctionne bien.

Il y a également la question de l'accessibilité physique des bornes, notamment lorsque stationnent sur les emplacements des véhicules thermiques qui n'ont rien à y faire.

Le député salue cette ordonnance qui va permettre d'accélérer le déploiement des bornes même si l'objectif n'est pas de remplacer tous les véhicules thermiques par des véhicules électriques, auquel cas nous améliorerions nos émissions de CO<sub>2</sub> mais pas la qualité de vie en ville.

Concernant la question des primes Bruxell'Air, le commissaire n'a rien à ajouter par rapport au contenu du projet d'ordonnance. Il se demande néanmoins si les primes ne sont pas insuffisamment incitatives. L'octroi d'un abonnement Brupass XL, en plus de la prime qui est octroyée aujourd'hui, devrait être étudiée. Cela permettra aux Bruxellois d'avoir un budget leur permettant de mieux s'insérer dans la multimodalité.

L'orateur rappelle que les conflits qu'il y a eu ces dernières semaines sur le territoire bruxellois par rapport à ces enjeux de mobilité démontrent à quel point il est essentiel de parvenir à convaincre les différentes composantes de la population bruxelloise de se déplacer autrement en ville et en dehors de celle-ci.

Mme Cieltje Van Achter se demande pourquoi cette ordonnance arrive si tard par rapport au processus de déploiement des bornes électriques. Il y a beaucoup de préoccupations de la part des Bruxellois sur le nombre de points de rechargement, et cela dans la mesure où toutes les voitures de société devront être électriques en 2026.

M. Youssef Handichi se réfère au début de l'intervention de son collègue Martin Casier qui dit être satisfait de rouler en voiture électrique. La collègue Mme Aurélie Czekalski estime que rouler avec un véhicule électrique est compliqué. Le ministre ricane à demi-mot en évoquant le tram.

Le député précise qu'il n'a pas les moyens de rouler avec un véhicule électrique et qu'il est représentatif d'une majorité des ménages bruxellois.

Nous avons avec cette ordonnance une mobilisation de

Tot slot juicht de volksvertegenwoordigster de mogelijkheid toe om in voorbehouden laadpalen voor de elektrische taxisector te voorzien. Er zal echter voor moeten worden gezorgd dat de sector voldoende vergunningen krijgt door middel van een regelmatige overheidsopdracht, aangezien deze tot dusver allemaal door de Raad van State zijn vernietigd.

De heer Martin Casier vraagt zich af of mevrouw Aurélie Czekalski ooit met een elektrisch voertuig in Brussel heeft gereden. Hoewel kan worden aangevoerd dat de uitrol van deze laadpalen in het verleden te traag is verlopen, moet worden erkend dat de regering haar verantwoordelijkheid heeft genomen. De situatie is misschien niet overal in Brussel optimaal, maar over het geheel genomen werkt alles goed.

Er is ook de kwestie van de fysieke toegankelijkheid van de laadpalen, vooral wanneer er voertuigen met verbrandingsmotor op de parkeerplaatsen staan die daar niets te zoeken hebben.

De volksvertegenwoordiger is blij met deze ordonnantie die de uitrol van laadpalen zal versnellen, ook al is het doel niet om alle voertuigen met verbrandingsmotor te vervangen door elektrische voertuigen, in welk geval we onze CO<sub>2</sub>-uitstoot wel zouden verbeteren, maar niet de levenskwaliteit in de stad.

Wat de kwestie van de Brussel'Air-premies betreft, heeft het commissielid niets toe te voegen aan de inhoud van het ontwerp van ordonnantie. Hij vraagt zich echter af of de premies niet te weinig motiverend zijn. De toekenning van een Brupass XL-abonnement, naast de huidige premie, zou moeten worden bekeken. Zo zouden de Brusselaars over een budget kunnen beschikken waarmee ze zich beter kunnen integreren in het multimodale systeem.

De spreker herinnert eraan dat de conflicten die er de laatste weken in Brussel zijn geweest in verband met deze mobiliteitskwesties aantonen hoe essentieel het is om de verschillende groepen van de Brusselse bevolking ervan te overtuigen zich anders te verplaatsen in en buiten de stad.

Mevrouw Cieltje Van Achter vraagt zich af waarom deze ordonnantie er pas zo laat komt in het proces van de uitrol van de elektrische laadpalen. Er is veel bezorgdheid onder de Brusselaars over het aantal oplaadpunten, aangezien alle bedrijfswagens tegen 2026 elektrisch moeten zijn.

De heer Youssef Handichi verwijst naar het begin van het betoog van zijn collega Martin Casier, die zegt dat hij graag met een elektrische auto rijdt. Collega Aurélie Czekalski is van mening dat elektrisch rijden ingewikkeld is. De minister maakt tussen de regels door een opmerking over de tram.

De volksvertegenwoordiger zegt dat hij zich geen elektrisch voertuig kan veroorloven en dat hij representatief is voor de meerderheid van de Brusselse gezinnen.

Met deze ordonnantie krijgen we een mobilisatie van de

l'État pour favoriser les profits de l'industrie automobile. Cette voie-là ne fait pas suffisamment descendre les émissions, cela reste une solution individuelle et cela pollue énormément.

L'extraction de matières premières pour la fabrication de batteries se déroule principalement en Chine. Il y a un énorme besoin de production d'électricité. Allons-nous supporter cette surcharge au niveau du réseau bruxellois, alors qu'il ne s'agira pas uniquement d'électricité verte ? Sur la base du réseau actuel, seules 130.000 véhicules pourraient être utilisés à Bruxelles, ce qui laisse 150.000 ménages sur le carreau, mettant en place deux systèmes de mobilité. Le premier pour ceux qui peuvent s'acheter un véhicule électrique et le second pour les autres. Les opérateurs privés pourront installer leurs bornes là où c'est le plus rentable et Sibelga devra s'occuper des autres zones.

Le député aimerait avoir des précisions sur les termes de « prix raisonnable » prévu pour l'électricité. Devons-nous vraiment compter sur le secteur privé pour avoir des prix raisonnables ?

Mme Ingrid Parmentier rappelle que si nous voulons atteindre nos objectifs climatiques et en matière de pollution de l'air, il nous faut des mesures fortes. C'est notamment le cas avec le plan Good Move qui, rappelons-le et pour éviter tout procès d'intention, vise à assurer l'accessibilité à tous, accessibilité qui ne passe pas spécialement par la voiture individuelle.

La voiture n'est pas une solution de mobilité durable en ville, c'est aussi simple que cela. Pour autant, la voiture ne disparaîtra pas à Bruxelles car elle demeure indispensable dans certains cas, mais avec une empreinte sera drastiquement réduite.

La députée souligne l'engagement d'avoir de l'électricité verte pour alimenter les bornes de recharge et que le réseau soit financé par les utilisateurs et non l'ensemble des ménages bruxellois, dans la mesure où plus d'un ménage sur deux ne possède pas de voiture.

Il est important que ces bornes soient disponibles pour tous les habitants et ceci à un coût accessible.

De surcroît, l'ordonnance encadre la prime Bruxell'Air qui est un outil indispensable d'accompagnement des ménages. Les premiers chiffres communiqués sont d'ailleurs très encourageants. Existe-t-il des informations sur le profil des demandeurs ?

En outre, qu'en est-il de l'électrification de l'autopartage ? Dans quelle mesure les bornes sont-elles utilisées ? Quel sera le rôle de Sibelga et d'autres d'acteurs dans la préparation et l'attribution des lots ?

M. Jonathan de Patoul estime que cette ordonnance est de nature à faire évoluer la situation. Néanmoins, quelle est la situation par rapport aux autres carburants que l'essence et le diesel puisque nous avons ici un focus sur l'électromobilité ? Quelle est la place laissée à l'hydrogène et aux carburants

staats om de winsten van de auto-industrie te bevorderen. Deze oplossing vermindert de uitstoot onvoldoende, het blijft een individuele oplossing die enorm vervuult.

De winning van grondstoffen voor de vervaardiging van batterijen vindt hoofdzakelijk in China plaats. Er is een enorme behoefte aan elektriciteitsopwekking. Zullen we deze extra belasting van het Brusselse netwerk steunen, ook al zal het niet allemaal groene stroom zijn? Op basis van het huidige netwerk zouden slechts 130.000 voertuigen kunnen worden gebruikt in Brussel, waardoor 150.000 gezinnen uit de boot vallen, en er twee mobiliteitssystemen zouden komen. Het eerste voor diegenen die zich een elektrisch voertuig kunnen veroorloven en het tweede voor alle anderen. De particuliere operatoren zullen hun laadpalen kunnen plaatsen waar dat het meest rendabel is en Sibelga zal zich met de andere zones moeten bezighouden.

De volksvertegenwoordiger wenst een verduidelijking van de term « redelijke prijs » voor elektriciteit. Moeten we echt op de privésector rekenen voor redelijke prijzen?

Mevrouw Ingrid Parmentier zegt dat als we onze doelstellingen inzake klimaat- en luchtverontreiniging willen halen, we krachtige maatregelen nodig hebben. Dat is met name het geval met het Good Moveplan, dat, laten we dat niet vergeten en om elke misvatting te vermijden, gericht is op toegankelijkheid voor iedereen, een toegankelijkheid die niet zozeer afhankelijk is van een privévoertuig.

De auto is geen duurzame mobiliteitsoplossing in de stad, zo simpel is het. De auto zal echter niet uit Brussel verdwijnen, want hij blijft in bepaalde gevallen onmisbaar, maar het gebruik ervan zal drastisch verminderen.

De volksvertegenwoordigster benadrukt de wenselijkheid van groene stroom voor de laadpalen en dat het netwerk moet worden gefinancierd door de gebruikers en niet door alle Brusselse gezinnen, aangezien meer dan één op de twee gezinnen geen auto bezit.

Het is belangrijk dat deze laadpalen voor alle inwoners beschikbaar zijn, aan een toegankelijke prijs.

Bovendien biedt de ordonnantie een kader voor de Brussel'Air-premie, die een essentieel instrument is voor de ondersteuning van gezinnen. De eerste cijfers zijn overigens zeer bemoedigend. Is er informatie over het profiel van de aanvragers ?

Wat met de elektrificatie van het autodelen? In hoeverre worden de laadpalen gebruikt? Wat zal de rol van Sibelga zijn bij de voorbereiding en de toewijzing van de percelen ?

De heer Jonathan de Patoul is van mening dat deze ordonnantie de situatie zal veranderen. Wat is echter de situatie met betrekking tot andere brandstoffen dan benzine en diesel, aangezien wij ons hier richten op elektromobiteit. Welke ruimte is er voor waterstof en synthetische

synthétiques ?

À propos du plan Good Move, le député souhaite insister sur la concertation en vue de la réussite de celui-ci.

Mme Hilde Sabbe estime très positif que Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité se concertent avec les communes pour l'établissement de la carte des bornes électriques.

Mme Gladys Kazadi relate que les mesures d'accompagnement sont indispensables pour qu'un projet tel que celui de la LEZ puisse réussir. Elle estime que celles-ci auraient dû entrer en vigueur plus rapidement.

Elle s'inquiète cependant du rythme actuel de déploiement des points de recharge dans la mesure où 22.000 points de recharge doivent être prêts en 2030.

Le gouvernement a fixé le calendrier de sortie des moteurs thermiques il y a quelques mois, se basant sur des études de faisabilité qu'il serait intéressant de fournir aux membres du parlement.

Le ministre rappelle que la prime Bruxell'Air n'a pas pour vocation le financement de l'achat de nouveaux véhicules. Son objectif est d'inciter à abandonner son véhicule en finançant des alternatives multiples. La prime a été renforcée de façon significative et le budget va probablement être augmenté dans la mesure où elle rencontre du succès. Elle ne profite pas qu'aux « riches » dans la mesure où 58% des primes attribuées sont du montant de 900 euros, à savoir celui qui est octroyé aux ménages ayant les catégories de revenus les plus faibles. Les primes octroyées aux catégories de revenus les plus élevés ne représentent que 10,52% des primes octroyées. 27% des primes sont destinées aux revenus moyens et 3,8% aux personnes ayant un handicap.

La prime fonctionne donc auprès des ménages modestes. La variabilité de la prime fonctionne donc bien et l'objectif n'est pas de financer des voitures individuelles. Bruxelles ne va pas encourager un système similaire à celui des voitures de société, alors qu'il faudrait sortir le plus rapidement de ce système.

Un système de mobility coach a été mis en place au sein de Bruxelles Environnement. Celui-ci a déjà aidé plus de 470 personnes parce qu'il est vrai qu'il n'est pas toujours si simple d'abandonner sa voiture individuelle. Cela peut poser des problèmes au quotidien. L'idée est de leur indiquer un certain nombre de solutions possibles.

En septembre 2022, il y a déjà 1.629 primes qui ont été octroyées. Le budget a été triplé et une évolution budgétaire est envisageable, même si cela doit être confirmé lors des débats budgétaires.

S'il subsiste des voitures, autant qu'elles soient électriques. Même si le débat est lancinant, le ministre souhaite rappeler que le rendement d'un moteur électrique est hautement plus performant que le rendement d'un moteur

brandstoffen ?

Met betrekking tot het Good Move-plan wil de volksvertegenwoordiger benadrukken dat overleg noodzakelijk is om het plan te doen slagen.

Mevrouw Hilde Sabbe vindt het zeer positief dat Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit samen met de gemeenten de elektrische laadpalen in kaart brengen.

Mevrouw Gladys Kazadi zegt dat begeleidende maatregelen essentieel zijn voor het slagen van een project als de LEZ. Zij is van mening dat deze sneller van kracht hadden moeten worden.

Zij maakt zich echter zorgen over het huidige tempo waarin laadpunten worden geplaatst, aangezien er tegen 2030 22.000 laadpunten beschikbaar moeten zijn.

De regering heeft het tijdschema voor de afschaffing van verbrandingsmotoren enkele maanden geleden vastgesteld, op basis van haalbaarheidsstudies. Het zou interessant zijn om deze aan de parlementsleden te bezorgen.

De minister herinnert eraan dat de Brussel'Air-premie niet bedoeld is om de aankoop van nieuwe voertuigen te financieren. Het doel is mensen aan te moedigen hun auto op te geven door meerdere alternatieven te financieren. De premie werd aanzienlijk uitgebreid en het budget zal waarschijnlijk worden verhoogd als zij succesvol is. Niet alleen de « rijken » profiteren ervan, want 58% van de toegekende premies bedraagt 900 euro, d.w.z. het bedrag dat wordt toegekend aan de gezinnen uit de laagste inkomenscategorieën. De aan de hoogste inkomenscategorieën toegekende premies vertegenwoordigen slechts 10,52% van de toegekende premies. 27% van de premies komt toe aan de middeninkomens en 3,8% aan personen met een handicap.

De premie werkt dus voor gezinnen met een laag inkomen. De variabiliteit van de premie werkt dus goed en het doel is niet om individuele auto's te financieren. Brussel zal geen systeem aanmoedigen dat vergelijkbaar is met dat van de bedrijfswagens, die zo snel mogelijk uit het systeem zouden moeten verdwijnen.

Bij Leefmilieu Brussel werd een systeem van een mobility coach opgezet. Die heeft al meer dan 470 mensen geholpen, want het is inderdaad niet altijd zo gemakkelijk om afstand te doen van zijn auto. Dit kan problemen veroorzaken in het dagelijkse leven. Het idee is om hen een aantal mogelijke oplossingen bieden.

In september 2022 waren al 1.629 premies toegekend. Het budget werd verdrievoudigd en een budgettaire ontwikkeling is mogelijk, hoewel dit in de begrotingsdebatten moet worden bevestigd.

Als er dan toch auto's zijn, kunnen ze net zo goed elektrisch zijn. Hoewel het debat vervelend is, wil de minister eraan herinneren dat het rendement van een elektrische motor veel beter is dan dat van een verbrandingsmotor, ongeacht de

thermique, quel que soit le carburant utilisé. Avec un moteur thermique, l'énergie contenue dans du carburant n'aboutit qu'à un rendement de maximum 40%. Le reste est perdu. Cette technologie n'est absolument pas efficiente et c'est la raison pour laquelle on a investi dans l'électricité partout où l'on pouvait se passer de carburant, notamment dans le secteur ferroviaire et pour les tramways.

Si l'on utilisait du carburant « synthétique » qui, en réalité, n'existe toujours pas à ce stade, nous aurions toujours le même problème de pollution de l'air et le rendement énergétique resterait très mauvais.

Seul le moteur électrique peut nous permettre d'améliorer la qualité de l'air alors que Bruxelles ne respecte toujours pas les normes de l'OMS en la matière, ce qui signifie des dizaines de décès prématurés par an et constitue un énorme problème de santé publique. Nous atteignons aujourd'hui les normes de l'Union européenne mais elles seront probablement renforcées. Il faut donc avancer vers des modes de mobilité moins polluants.

Concernant les voitures à l'hydrogène, les quelques modèles existants sont très coûteux et il faut utiliser de l'électricité pour en fabriquer avec une perte énergétique énorme. L'hydrogène aura sa place mais pour des usages spécifiques où l'électricité ne fait pas sens. C'est dans ce cadre que Bruxelles Propreté et la STIB testent actuellement des véhicules à l'hydrogène. Par ailleurs, si le CNG figure dans le texte, c'est parce que les véhicules roulant avec ce carburant pourront être utilisés jusqu'en 2035.

La vision de déploiement des bornes a été adoptée il y a deux ans et il y a désormais beaucoup plus de bornes en voirie.

Concernant le risque de trou de noir au niveau des bornes, il est inexistant puisque les lots seront attribués avec une répartition géographique. Les concessions sont prévues pour être réparties au niveau géographique.

À propos du prix raisonnable, le gouvernement a eu la faiblesse de faire jouer le marché et la concurrence. Un opérateur a remporté la concession de 2022 et celle de 2023 n'a pas encore été attribuée. Ce sont les opérateurs qui offrent le prix le plus bas qui remportent la concession. Le prix demandé pour la concession de 2022 est de 24 cents par KW/h.

Quant à l'autopartage, une collaboration est en cours avec Cambio pour déployer des points de recharge au niveau des places de stationnement de Cambio.

Concernant l'articulation entre les différents acteurs (Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité et Sibelga et Brugel), il existe un groupe de travail depuis l'élaboration de la stratégie borne. Ils travaillent ensemble dans le cadre du déploiement du réseau de bornes. Bruxelles Environnement travaille avec des experts pour cartographier les besoins de recharge, Sibelga soumet aux communes les propositions, les opérateurs d'autopartage sont consultés et une fois approuvés par les communes, les emplacements sont regroupés par lot de bornes et mis sur le marché pour être ensuite installés par

gebruikte brandstof. Bij een verbrandingsmotor levert de energie in de brandstof slechts een rendement op van maximaal 40%. De rest gaat verloren. Deze technologie is helemaal niet efficiënt en daarom is er geïnvesteerd in elektriciteit overal waar geen brandstof nodig is, met name in de spoorwagensector en voor trams.

Als we « synthetische » brandstof zouden gebruiken, die in werkelijkheid nu nog niet bestaat, zouden we nog steeds hetzelfde probleem van luchtverontreiniging hebben en zou het energierendement zeer laag blijven.

Alleen met de elektrische motor kunnen we de luchtkwaliteit verbeteren, terwijl Brussel nog steeds niet voldoet aan de WHO-normen op dit gebied, wat tientallen vroegtijdige sterfgevallen per jaar betekent en een enorm probleem voor de volksgezondheid vormt. We bereiken nu de EU-normen, maar die zullen waarschijnlijk worden aangescherpt. We moeten dus overstappen op minder vervuilende vormen van mobiliteit.

Wat wagens op waterstof betreft, zijn de weinige bestaande modellen erg duur en moet er elektriciteit worden gebruikt om ze te vervaardigen, met een enorm energieverlies. Waterstof zal zijn plaats hebben, maar dan voor specifieke toepassingen waar elektriciteit geen zin heeft. In dit verband testen Net Brussel en de MIVB momenteel voertuigen op waterstof. Voorts is CNG in de tekst opgenomen omdat voertuigen die op deze brandstof rijden tot 2035 kunnen worden gebruikt.

De visie op de uitrol van de laadpalen is twee jaar geleden vastgesteld en er staan nu veel meer laadpalen op de openbare weg.

Het risico op zwarte gaten wat de laadpalen betreft is onbestaande, aangezien de percelen op geografische basis zullen worden toegewezen. Het is de bedoeling dat de concessies geografisch worden gespreid.

Wat de redelijke prijs betreft, heeft de regering de markt en de concurrentie laten spelen. Één operator heeft de concessie voor 2022 binnengehaald en de concessie voor 2023 is nog niet gegund. Het zijn de operatoren die de laagste prijs bieden die de concessie winnen. De gevraagde prijs voor de concessie van 2022 bedraagt 24 cent per KW/h.

Wat autodelen betreft, wordt samengewerkt met Cambio om oplaadpunten te plaatsen op de Cambio-parkeerplaatsen.

Wat de afstemming tussen de verschillende actoren betreft (Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit, Sibelga en Brugel), bestaat er sinds de uitwerking van de laadpaalstrategie een werkgroep. Zij werken samen aan de uitrol van het laadpalennetwerk. Leefmilieu Brussel werkt samen met deskundigen om de oplaadbehoeften in kaart te brengen, Sibelga legt de voorstellen voor aan de gemeenten, de autodeeloperators worden geraadpleegd en na goedkeuring door de gemeenten worden de parkeerplaatsen gegroepeerd in percelen van laadpalen en op de markt gebracht om

les opérateurs privés. Bruxelles Mobilité et Brugel veillent à ce que les législations concernées soient bien respectées.

Mme Cieltje Van Achter demande si un avis à l'Inspection des Finances a été demandé dans le cadre de cette ordonnance. Les coûts pour Sibelga de la gestion d'un tel dossier se retrouvent-ils dans notre facture ?

Le ministre répond que Sibelga met à disposition de la stratégie borne un temps-plein dans le cadre de ses missions de service public. Concernant le plan d'investissement de Sibelga, il y a des enjeux de renforcement du réseau électrique en raison du déploiement de l'électromobilité mais surtout en raison du remplacement progressif des chaudières à gaz par des pompes à chaleur dans les prochaines années.

### III. Discussion des articles et votes

#### *Articles 1<sup>er</sup> à 6*

Ces articles ne suscitent aucun commentaire

#### **Votes**

Les articles 1<sup>er</sup> à 6 sont adoptés par 11 voix contre 1.

#### *Article 7*

Me Cieltje Van Achter lit à propos des points de recharge qu'ils doivent être accessible sur une base transparente et prioritaire aux personnes ne disposant pas d'un point de recharge privé. Comment cet accès prioritaire sera-t-il effectué en pratique ?

Me Aurélie Czekalski demande si la possibilité de changer de batteries existe au niveau des points de recharge Il est intéressant d'en garantir la possibilité, cette technologie est très utilisée dans d'autres pays.

Le ministre précise que la cartographie effectuée en amont du lancement du marché tient notamment compte du pourcentage de riverains qui n'ont pas d'accès à des points de recharge privés.

#### **Vote**

L'article 7 est adopté par 8 voix contre 1 et 3 abstentions.

#### *Articles 8 et 9*

Ces articles ne suscitent aucun commentaire.

vervolgens door de particuliere operatoren te worden geplaatst. Brussel Mobiliteit en Brugel zien erop toe dat de relevante wetgeving wordt nageleefd.

Mevrouw Cieltje Van Achter vraagt of in het kader van deze ordonnantie een advies van de Inspectie van Financiën werd gevraagd. Zijn de kosten voor Sibelga voor het beheer van een dergelijk dossier verrekend in onze factuur?

De minister antwoordt dat Sibelga voor de laadpaalstrategie één voltijdsequivalent personeelslid ter beschikking stelt in het kader van zijn opdrachten van openbare dienstverlening. Wat het investeringsplan van Sibelga betreft, gaat het om de versterking van het elektriciteitsnet wegens de uitrol van de elektromobiteit, maar vooral wegens de geleidelijke vervanging van gasketels door warmtepompen in de komende jaren.

### III. Artikelsgewijze besprekingen en stemmingen

#### *Artikelen 1 tot 6*

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

#### **Stemmingen**

Artikelen 1 tot 6 worden aangenomen met 11 stemmen tegen 1.

#### *Artikel 7*

Mevrouw Cieltje Van Achter leest over de oplaadpunten dat deze transparant en prioritair toegankelijk moeten zijn voor mensen die geen eigen oplaadpunt hebben. Hoe zal deze prioritaire toegang in de praktijk worden gerealiseerd?

Mevrouw Aurélie Czekalski vraagt of er bij de oplaadpunten een mogelijkheid bestaat om batterijen te vervangen. Het is interessant om die mogelijkheid te garanderen. In andere landen wordt deze technologie veelvuldig gebruikt.

De minister preciseerd dat bij het in kaart brengen vóór het uitschrijven van de opdracht, met name rekening moet worden gehouden met het percentage inwoners dat geen toegang heeft tot particuliere oplaadpunten.

#### **Stemming**

Artikel 7 wordt aangenomen met 8 stemmen tegen 1, bij 3 onthoudingen.

#### *Artikelen 8 en 9*

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

**Votes**

Les articles 8 et 9 sont adoptés par 11 voix contre 1.

*Article 10*

Mme Cieltje Van Achter demande s'il y a déjà une idée du moment où la carte des bornes électriques sera achevée et si celle-ci sera publiée ou s'il s'agit d'un document interne.

Mme Aurélie Czekalski demande si au niveau des paramètres pour établir la cartographie, la typologie des quartiers ne devrait pas être prise en compte comme par exemple les quartiers commerçants avec l'installation de bornes de recharge rapide.

Le ministre explique que la carte des points de recharge est un document interne entre les opérateurs. À priori, les bornes installées à ce stade sont des bornes de recharge normales. Les bornes de recharge rapide sont plutôt imaginées pour des hubs à destination de véhicules qui en auraient besoin en raison de leur usage (par exemple les taxis).

Martin Casier estime qu'il faudrait entamer une réflexion sur le déploiement de bornes de recharge rapide à certains endroits pour les situation d'urgence ou d'oubli. Cela faciliterait le transfert modal.

Le ministre précise que les bornes de recharge rapide prennent plus de place sur la voirie. Il y a également le secteur privé qui se positionne et une dizaine de demandes auprès de Sibelga sont en cours.

**Vote**

L'article 10 est adopté par 9 voix contre 1 et 3 abstentions.

*Article 11*

Mme Aurélie Czekalski demande où en sont les mobility stores prévus par le plan Good Move. En outre, la députée ne voit pas clairement comment la collecte des données sur la carte Mobib serait pertinente pour octroyer une prime à quelqu'un. En quoi ces données seraient utiles ?

Mme Cieltje Van Achter se demande pourquoi la liste des aides pouvant être octroyées est si restrictive. Ensuite, compte tenu de l'avis négatif de l'APD sur l'avant-projet d'ordonnance, des contacts ont-ils été pris avec celle-ci en vue de l'adaptation de l'avant-projet ?

Le ministre précise que cet article vise à encadrer l'utilisation des données. Il ne s'agit pas d'instaurer une nouveauté mais de mieux encadrer ce qui existe déjà aujourd'hui.

**Stemmingen**

Artikelen 8 en 9 worden aangenomen met 11 stemmen tegen 1.

*Artikel 10*

Mevrouw Cieltje Van Achter vraagt of er al een idee is wanneer de kaart met de elektrische laadpalen klaar zal zijn en of die gepubliceerd zal worden of dat het een intern document betreft.

Mevrouw Aurélie Czekalski vraagt of de parameters voor het in kaart brengen geen rekening moeten houden met de typologie van wijken, zoals winkelgebieden met de plaatsing van snellaadpalen.

De minister legt uit dat de kaart met de oplaadpunten een intern document is voor de operatoren. In principe zijn de in dit stadium geplaatste laadpalen langzame laadpalen. Snellaadpalen worden eerder ontworpen voor hubs voor voertuigen die ze nodig hebben vanwege hun gebruik (bijvoorbeeld taxi's).

De heer Martin Casier vindt dat moet worden overwogen om op bepaalde plaatsen snellaadpalen te plaatsen voor noodgevallen of vergetelheid. Dit zou de modal shift vergemakkelijken.

De minister wijst erop dat snellaadpalen meer ruimte innemen op de weg. Ook is er de privésector die zich positioneert en lopen er een tiental aanvragen bij Sibelga.

**Stemming**

Artikel 10 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 1, bij 3 onthoudingen.

*Artikel 11*

Mevrouw Aurélie Czekalski vraagt hoe het zit met de mobility stores waarin het Good Moveplan voorziet. Bovendien is het haar niet duidelijk hoe het verzamelen van gegevens op de Mobibkaart relevant zou zijn voor het toekennen van een premie aan iemand. Waarvoor zouden deze gegevens nuttig zijn?

Mevrouw Cieltje Van Achter vraagt zich af waarom de lijst van de steun die kan worden toegekend zo restrictief is. Zijn er voorts, gezien het negatieve advies van de GBA over het voorontwerp van ordonnantie, contacten met de GBA geweest om het voorontwerp aan te passen?

De minister preciseert dat dit artikel tot doel heeft het gebruik van de gegevens te regelen. Het gaat er niet om iets nieuws in te voeren, maar een beter kader te bieden voor wat er nu al bestaat.

Concernant l'accès aux données de la carte Mobib, l'idée consiste à offrir l'abonnement le plus adéquat par rapport à la situation de la personne.

Les véhicules spécialement adaptés aux personnes handicapées bénéficient d'une exemption au niveau de la LEZ. Par ailleurs, les personnes souffrant d'un handicap sont également exemptées même si leur véhicule n'est pas spécialement adapté.

Mme Cieltje Van Achter demande pourquoi il y a une limitation dans le temps

Le ministre précise que la LEZ et ses conditions d'accès sont repris dans le COBRACE. Cette ordonnance-ci ne concerne que les données. Les modalités de la prime Bruxell'air sont reprises dans un arrêté spécifique.

#### Vote

L'article 11 est adopté par 9 voix contre 1 et 3 abstentions.

#### Article 12

Mme Aurélie Czekalski demande ce que signifient les termes « économiquement raisonnables ». Comment cela sera-t-il apprécié ?

Le ministre précise que certains réseaux d'électricité à Bruxelles ne dépendent pas directement de Sibelga comme ceux de la STIB et d'Infrabel. Cela pourrait offrir des opportunités à un moment donné.

#### Vote

L'article 12 est adopté par 9 voix contre 1 et 3 abstentions.

#### Article 13

Mme Cieltje Van Achter cite §1<sup>er</sup> qui stipule que « chaque utilisateur du réseau informe, dans les meilleurs délais, le gestionnaire du réseau de l'installation ou de la présence sur le réseau de distribution ou sur le réseau de transport régional d'un point de recharge selon les modalités définies dans le règlement ».

Lu comme cela, cela reviendrait à ce que tous les utilisateurs préviennent Sibelga, ce qui n'est guère un objectif atteignable.

Le ministre précise qu'il s'agit d'une demande de Sibelga, l'objectif étant de prendre connaissance de l'installation des bornes de recharge hors de la voirie publique parce que cela a des conséquences sur son réseau.

Mme Cieltje Van Achter estime que cet article est trop large et qu'il s'agit d'une façon étrange de procéder.

Wat de toegang tot de gegevens van de Mobibkaart betreft, is het de bedoeling het meest geschikte abonnement voor de situatie van de betrokkene aan te bieden.

Voertuigen die speciaal aangepast zijn voor personen met een handicap zijn vrijgesteld van de LEZ. Bovendien zijn personen met een handicap ook vrijgesteld als hun voertuig niet speciaal is aangepast.

Mevrouw Cieltje Van Achter vraagt waarom er een tijdslimiet is.

De minister verduidelijkt dat de LEZ en de toegangsvoorwaarden ervan zijn opgenomen in het BWLKE. Deze ordonnantie heeft alleen betrekking op de gegevens. De voorwaarden van de Brussel'Air-premie zijn vastgelegd in een specifiek besluit.

#### Stemming

Artikel 11 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 1, bij 3 onthoudingen.

#### Artikel 12

Mevrouw Aurélie Czekalski vraagt wat de term « economisch verantwoord » betekent. Hoe wordt dit beoordeeld?

De minister preciseert dat sommige elektriciteitsnetten in Brussel niet rechtstreeks afhankelijk zijn van Sibelga, zoals die van de MIVB en Infrabel. Dit zou op een gegeven moment mogelijkheden kunnen bieden.

#### Stemming

Artikel 12 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 1, bij 3 onthoudingen.

#### Artikel 13

Mevrouw Cieltje Van Achter citeert §1, waarin staat: « Elke gebruiker van het net informeert de netbeheerder zo snel mogelijk over de plaatsing of de aanwezigheid van een oplaadpunt volgens de modaliteiten die zijn vastgesteld in het technische reglement ».

Zo gelezen, zou dit betekenen dat alle gebruikers Sibelga zouden moeten verwittigen, wat een weinig haalbaar doel is.

De minister licht toe dat het gaat om een verzoek van Sibelga om informatie over de plaatsing van de laadpalen buiten de openbare weg, omdat dit gevolgen heeft voor hun netwerk.

Mevrouw Cieltje Van Achter vindt dit artikel te ruim en vindt dit voorts een vreemde aanpak.

**Vote**

L'article 13 est adopté par 11 voix contre 1 et 1 abstention.

*Articles 14 et 15*

Ces articles ne suscitent aucun commentaire.

**Votes**

Les articles 14 et 15 sont adoptés par 11 voix contre 1 et 1 abstention.

*Article 16*

Mme Cieltje Van Achter demande ce qu'il en est des véhicules des autorités publiques.

Le ministre répond que Sibelga reçoit beaucoup d'interrogations de la part des autorités publiques. L'idée est que Sibelga mette en place une centrale d'achat pour certains types de véhicules utilisés spécifiquement par les communes. Bruxelles Environnement a déjà une centrale de leasing pour les autorités publiques voulant utiliser des véhicules zéro émission

**Vote**

L'article 16 est adopté par 12 voix contre 1

*Article 17*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 17 est adopté par 12 voix contre 1.

#### **IV. Vote sur l'ensemble du projet d'ordonnance**

Le projet d'ordonnance, dans son ensemble, est adopté par 9 voix contre 1 et 3 abstentions.

– *Confiance est faite aux rapporteuses pour la rédaction du rapport.*

*Le Rapporteuses*

*La Présidente de la réunion*

Ingrid PARMENTIER  
Aurélie CZEKALSKI

Véronique JAMOULLE

**Stemming**

Artikel 13 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 1, bij 1 onthouding.

*Artikelen 14 en 15*

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

**Stemmingen**

Deze artikelen worden aangenomen met 11 stemmen tegen 1, bij 1 onthouding.

*Artikel 16*

Mevrouw Cieltje Van Achter vraagt hoe het zit met de voertuigen van de overheid.

De minister antwoordt dat Sibelga veel vragen krijgt van de overheid. Het is de bedoeling dat Sibelga een aankoopcentrale opricht voor bepaalde soorten voertuigen die specifiek door de gemeenten worden gebruikt. Leefmilieu Brussel heeft al een leasingcentrale voor overheden die zero-emissievoertuigen willen gebruiken

**Stemming**

Artikel 16 wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 1

*Artikel 17*

Dit artikel behoeft geen commentaar.

**Stemming**

Artikel 17 wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 1.

#### **IV. Stemming over het ontwerp van ordonnantie in zijn geheel**

Het ontwerp van ordonnantie, in zijn geheel, wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 1, bij 3 onthoudingen.

– *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteurs voor het opstellen van het verslag.*

*De Rapporteurs*

*De Voorzitter van de vergadering*

Ingrid PARMENTIER  
Aurélie CZEKALSKI

Véronique JAMOULLE