

**PARLEMENT DE LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE**

---

SESSION ORDINAIRE 2022-2023

7 OCTOBRE 2022

---

**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**

---

**AMENDEMENT**

**après rapport**

---

---

*Voir :*

**Documents du Parlement :**

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

A-584/2 – 2022/2023 : Rapport.

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

---

GEWONE ZITTING 2022-2023

7 OKTOBER 2022

---

**ONTWERP VAN ORDONNANTIE**

**houdende 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**

---

**AMENDEMENT**

**na verslag**

---

---

*Zie :*

**Stukken van het Parlement :**

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

A-584/2 – 2022/2023 : Verslag.

N° 1 (de Mme Aurélie CZEKALSKI (F))

*Article 10*

Remplacer l'article par la disposition suivante :

« Dans la section 3, insérée par l'article 9, il est inséré un article 2.3.66 rédigé comme suit : « Art. 2.3.66. § 1<sup>er</sup> Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité ont la mission, en concertation avec les communes, le Conseil Économique et Social et le gestionnaire du réseau de distribution, d'établir une carte régionale des points de recharge ouverts au public en voirie. La carte régionale est présentée et adoptée par le Gouvernement et est mise à jour de manière régulière pour approbation. La carte régionale des points de recharge ouverts au public en voirie tient notamment compte des paramètres suivants :

- 1° l'évolution de la population et du nombre de véhicules électriques utilisés par les habitants, les opérateurs des services de véhicules à moteur partagés et les services de taxis de la Région de Bruxelles-Capitale à l'horizon temporel considéré ;
- 2° le taux de motorisation actuel des ménages de la Région de Bruxelles-Capitale et les objectifs de diminution de la possession de véhicules personnels prévus dans le plan régional de mobilité visé dans l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité, ainsi que l'évolution des services de taxis et des objectifs de voiture partagée le cas échéant ;
- 3° le nombre d'emplacements de stationnement privés au domicile et réservés pour les véhicules des opérateurs des services de véhicules à moteur partagés et des services de taxis ;
- 4° le nombre et la localisation des points de recharge ouverts au public existant sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ou à proximité directe ;
- 5° la distance moyenne parcourue par un véhicule et de sa consommation moyenne ;
- 6° la puissance des points de recharge exprimée en kW et de leur taux d'utilisation tenant compte de la rotation et de la nécessaire flexibilité pour le stationnement pendant la nuit auprès d'un point de recharge ;
- 7° les besoins spécifiques en matière de recharge des véhicules de catégorie M2, M3 et N3 ;
- 8° l'offre en recharge électrique rapide dans les quartiers ou les zones où la fonction commerçante est prépondérante et entraîne une demande accrue en stationnement de courte et moyenne durée. ».

Nr. 1 (van mevrouw Aurélie CZEKALSKI (F))

*Artikel 10*

Het artikel te wijzigen als volgt :

« In de door artikel 9 ingevoegde afdeling 3 wordt een artikel 2.3.66 ingevoegd dat luidt als volgt : « Art. 2.3.66. § 1. Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit hebben de opdracht om, in overleg met de gemeenten, de Economische en Sociale Raad en de distributienet-beheerder, een gewestelijke kaart van publiek toegankelijke oplaadpunten op de openbare weg op te stellen. De gewestelijke kaart wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de regering en regelmatig bijgewerkt. Op de gewestelijke kaart van publiek toegankelijke oplaadpunten op de openbare weg wordt rekening gehouden met de volgende parameters :

- 1° de evolutie van de bevolking en van het aantal elektrische voertuigen dat wordt gebruikt door de inwoners, de operatoren van gedeelde voertuigen en de taxidiensten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tijdens de betrokken periode ;
- 2° de actuele autodichtheid van de gezinnen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de doelstellingen om het bezit van privéwagens te verminderen, opgenomen in het gewestelijke mobiliteitsplan waarvan sprake is in de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit, evenals de evolutie van de taxidiensten en de doelstellingen inzake autodelen, in voorkomend geval ;
- 3° het aantal privéparkeerplaatsen thuis en het aantal plaatsen, voorbehouden aan operatoren van gedeelde voertuigen en taxidiensten ;
- 4° het aantal bestaande publiek toegankelijke oplaadpunten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest of in de directe omgeving, en hun locaties ;
- 5° de gemiddelde afstand die een voertuig aflegt en zijn gemiddelde verbruik ;
- 6° het vermogen van de oplaadpunten in kW en hun benuttingsgraad, rekening houdend met de rotatie en de noodzakelijke flexibiliteit om 's nachts te parkeren bij een oplaadpunt ;
- 7° de specifieke behoeften inzake het opladen van de voertuigen van categorie M2, M3 en N3 ;
- 8° het aanbod van snel elektrisch opladen in de wijken of de zones waar de handelsfunctie doorslaggevend is en leidt tot een toegenomen vraag naar kort en middellang parkeren. ».

## JUSTIFICATION

Brupartners comme UNIZO ont demandé tous les deux au moment de la récente réforme de l'ordonnance stationnement de mettre en place une politique de stationnement intelligente basée sur la nature du quartier, les besoins spécifiques en stationnement de courte durée et la demande de plus en plus importante de pouvoir bénéficier de bornes de rechargement rapide en fonction de ces besoins spécifiques.

Il est dès lors pertinent d'associer les partenaires sociaux à l'établissement de la cartographie des points de recharge car ceux-ci possèdent une expertise certaine à propos des besoins du monde économique en matière d'électromobilité. Les quartiers commerçants et les grands centres commerciaux entraînent des types de déplacement particuliers, des besoins en stationnement spécifiques, notamment de courte et moyenne durée, et donc des besoins en recharge électrique spécifiques. Il est dès lors proposé d'associer Brupartners à Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité qui pourront travailler avec les communes en bénéficiant d'une connaissance plus fine des besoins spécifiques à chaque quartier.

Enfin, toujours à la demande de Brupartners, il est proposé d'inclure un critère relatif aux besoins spécifiques des véhicules de type M2, M3 et N3. Ces véhicules sont des véhicules conçus et construits pour le transport de passagers comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant une masse maximale ne dépassant pas 5 tonnes (M2), des véhicules conçus et construits pour le transport de passagers comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant une masse maximale supérieure à 5 tonnes (M3) et des véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises et ayant au moins quatre roues (N3). La cartographie régionale devrait nécessairement inclure les paramètres liés aux besoins spécifiques de ces véhicules.

Aurélie CZEKALSKI (F)

## VERANTWOORDING

Zowel Brupartners als UNIZO hebben ten tijde van de recente hervorming van de parkeerordonnantie gevraagd om een intelligent parkeerbeleid, gebaseerd op de aard van de wijk, de specifieke behoeften voor kortparkeren en de toenemende vraag naar snellaadpalen om aan deze specifieke behoeften te voldoen.

Daarom is het wenselijk de sociale partners te betrekken bij het in kaart brengen van de oplaadpunten, aangezien zij over een zekere deskundigheid beschikken op het gebied van de behoeften van het bedrijfsleven op het vlak van elektromobilititeit. De winkelwijken en de grote winkelcentra brengen specifieke soorten verplaatsingen met zich mee, alsook specifieke parkeerbehoeften, met name voor korte en middellange duur, en dus specifieke behoeften voor elektrisch opladen. Daarom wordt voorgesteld Brupartners te laten samenwerken met Leefmilieu Brussel en Brussel Mobilititeit, die op hun beurt met de gemeenten kunnen samenwerken met een meer gedetailleerde kennis van de specifieke behoeften van elke wijk.

Ten slotte wordt, eveneens op verzoek van Brupartners, voorgesteld een criterium op te nemen met betrekking tot de specifieke behoeften van voertuigen van categorie M2, M3 en N3. Dit zijn voor het vervoer van passagiers ontworpen en gebouwde voertuigen met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, en met een maximale massa van ten hoogste 5 ton (M2), voor het vervoer van passagiers ontworpen en gebouwde voertuigen met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, en met een maximale massa van meer dan 5 ton (M3), en voor het vervoer van goederen ontworpen en bestemde motorvoertuigen met ten minste vier wielen (N3). De gewestelijke cartografie moet noodzakelijkerwijs parameters omvatten die verband houden met de specifieke behoeften van deze voertuigen.