



SESSION ORDINAIRE 2020-2021

30 AUGUSTUS 2021

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

**PROPOSITION DE RÉOLUTION**

**visant à développer une vision prospective  
de l'avenir des stations-services sur le  
territoire bruxellois tenant compte  
de l'évolution de la mobilité**

(déposée par Mmes Aurélie CZEKALSKI (F),  
Alexia BERTRAND (F),  
Viviane TEITELBAUM (F) et  
Anne-Charlotte d'URSEL (F))

**Développements**

Le développement de l'automobile a entraîné le développement de la station-service. Avec le déploiement des alternatives aux carburants classiques, il semble utile de s'interroger sur l'avenir de ce type d'installation. La présente résolution demande, d'une part, d'analyser et d'établir les capacités ou non à accueillir de nouvelles énergies et/ou de nouveaux services dans les stations existantes, et d'autre part, de développer une vision prospective sur l'avenir des stations-services sur le territoire bruxellois.

Pour développer une vision prospective des stations-services, il importe tout d'abord de distinguer trois types d'exploitation des stations-services. L'évolution future des stations-services sera tributaire du modèle spécifique et des choix commerciaux des exploitants.

– CoCo : company owned – company operated

La société pétrolière (ou autre) est propriétaire ou locataire de la station-service et met à disposition son propre personnel. D'une façon générale ce modèle concerne surtout les grandes stations-services le long des autoroutes.

GEWONE ZITTING 2020-2021

30 AOÛT 2021

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**teneinde een visie op de toekomst van  
benzinstations op het Brussels grondgebied  
te ontwikkelen, rekening houdend met  
de ontwikkeling van de mobiliteit**

(ingediend door mevrouw Aurélie CZEKALSKI (F),  
mevrouw Alexia BERTRAND (F),  
mevrouw Viviane TEITELBAUM (F) en  
mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (F))

**Toelichting**

De opkomst van de auto heeft geleid tot de opkomst van benzinstations. Nu er alternatieven voor conventionele brandstoffen worden ontwikkeld, lijkt het zinvol na te denken over de toekomst van dit type installaties. In deze resolutie wordt gevraagd om enerzijds de capaciteit om al dan niet nieuwe energieën en/of nieuwe diensten in bestaande stations op te nemen, te analyseren en vast te stellen, en anderzijds een visie op de toekomst van de benzinstations in het Brussels grondgebied te ontwikkelen.

Om een visie op de toekomst van benzinstations te ontwikkelen, is het van belang een onderscheid te maken tussen drie soorten exploitatie van benzinstations. De toekomstige ontwikkeling van de benzinstations zal afhangen van het specifieke model en de commerciële keuzes van de exploitanten.

– CoCo : company owned – company operated

De oliemaatschappij (of een andere maatschappij) is eigenaar of huurder van het benzinstation en zorgt voor haar eigen personeel. In het algemeen is dit model vooral van toepassing op grote benzinstations langs autosnelwegen.

– CoDo : company owned – dealer operated

La société pétrolière (ou autre) est propriétaire ou locataire de la station-service, mais celle-ci est exploitée par un indépendant.

– DoDo : Dealer owned – dealer operated

La station-service est exploitée par un indépendant qui en est propriétaire et qui bénéficie d'un soutien (marketing, etc.) d'une société pétrolière.

Certaines entreprises pétrolières couvrent les trois modèles de stations-services, chaque modèle répondant à des besoins spécifiques.

Depuis quelques années, les chiffres de la Fédération belge et luxembourgeoise de l'Automobile et du Cycle (Febiac) démontrent l'attrait croissant des motorisations hybrides et électriques au détriment principalement de l'essence. Le moteur thermique jouera certainement encore un rôle dans le futur pour des types de véhicules spécifiques et pour un usage spécifique (avec des carburants neutres en carbone uniquement). À terme, on pourrait envisager une diminution considérable des pompes à carburants liquides en milieu urbain, mais pas dans les zones industrielles ou en ruralité.

Les voitures diesel ont tout de même connu en 2020 une progression de 1,1 % de parts de marché, pour atteindre 33 %<sup>1</sup>. 2020 a connu une forte progression des modèles hybrides, qui sont passés de 4,7 % à 10,9 % de parts de marché, alors que la part de marché des voitures complètement électriques a doublé (de 1,6 à 3,4 %) mais reste encore faible et essentiellement limitée aux voitures de société.

Dans le domaine des carburants alternatifs, il est clair que le marché est en pleine évolution. Dans le mix de mobilité de demain, différentes technologies complémentaires seront nécessaires pour répondre de manière adéquate à la diversité des besoins de transport des citoyens et des entreprises.

Parmi les carburants alternatifs, on peut citer :

- le gaz de pétrole liquéfié (GPL) ;
- les procédés Fischer-Tropsch CTL, GTL et BTL ;
- le gaz naturel pour véhicule (GNV) et le biogaz ;
- les biocarburants à base d'alcool (bioéthanol) ou d'huile (biodiesel) ;
- le dihydrogène (H<sub>2</sub>) ;

– CoDo : company owned – dealer operated

De oliemaatschappij (of een andere maatschappij) is eigenaar of huurder van het benzinestation, maar het station wordt uitgebaat door een onafhankelijke.

– DoDo : dealer owned – dealer operated

Het benzinestation wordt uitgebaat door een zelfstandige eigenaar die ondersteuning (marketing, enz.) krijgt van een oliemaatschappij.

Sommige oliemaatschappijen bestrijken alle drie de modellen van benzinestations, waarbij elk model aan specifieke behoeften voldoet.

De laatste jaren blijkt uit cijfers van de Belgische en Luxemburgse Automobielen- en Tweewielerfederatie (Febiac) de groeiende aantrekkingskracht van hybride en elektrische motoren, voornamelijk ten koste van benzinemotoren. De verbrandingsmotor zal in de toekomst zeker nog een rol spelen voor specifieke types voertuigen en voor een specifiek gebruik (alleen met koolstofneutrale brandstoffen). Op lange termijn kan een aanzienlijke vermindering van het aantal pompen voor vloeibare brandstoffen in stedelijke gebieden worden overwogen, maar niet in industriegebieden of op het platteland.

Dieselauto's hebben hun marktaandeel in 2020 niettemin met 1,1 % vergroot tot 33 %<sup>1</sup>. In 2020 is het marktaandeel van hybride modellen sterk gestegen van 4,7 % tot 10,9 %, terwijl het marktaandeel van volledig elektrische auto's is verdubbeld (van 1,6 tot 3,4 %), maar nog steeds klein is en voornamelijk beperkt blijft tot bedrijfswagens.

Op het gebied van alternatieve brandstoffen is het duidelijk dat de markt in ontwikkeling is. In de mobiliteitsmix van de toekomst zullen verschillende complementaire technologieën nodig zijn om op passende wijze tegemoet te komen aan de uiteenlopende vervoersbehoeften van burgers en bedrijven.

Alternatieve brandstoffen zijn onder meer :

- vloeibaar petroleumgas (LPG) ;
- Fischer-Tropsch CTL-, GTL- en BTL-processen ;
- aardgas voor voertuigen (NGV) en biogas ;
- biobrandstoffen op basis van alcohol (bio-ethanol) of olie (biodiesel) ;
- diwaterstof (H<sub>2</sub>) ;

- l'électricité ;
- diesel HVO<sup>2</sup> aussi appelé Diesel « bleu » ;
- etc.

Le Gouvernement bruxellois a pour objectif l'abandon graduel des véhicules thermiques (diesel en 2030, puis essence et LPG en 2035) sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Dans sa décision de mai 2018, le Gouvernement bruxellois déclare étudier cette politique afin de répondre aux objectifs en matière de qualité de l'air et de santé, ainsi qu'en termes de diminution des émissions de gaz à effet de serre pour lutter contre le réchauffement climatique. Le Gouvernement a confirmé cette décision lors de son conseil des Ministres du 24 juin 2021.

Le Gouvernement bruxellois a décidé de lancer une concertation avec les parties prenantes et les secteurs concernés, avec pour objectif l'interdiction des véhicules diesel au plus tard en 2030, l'interdiction des véhicules essence dans une étape suivante en 2035, et le développement à court et moyen terme des technologies alternatives (notamment celles déjà disponibles comme les véhicules électriques, hybrides et roulant au CNG). Cette sortie progressive exige de pouvoir fournir les énergies nécessaires pour circuler : bornes de recharge électriques, CNG pour les véhicules particuliers, LNG pour les camions, etc.

S'il semble relativement aisé d'établir une cartographie officielle des stations-service, puisqu'elles sont soumises à un permis d'environnement, la consolidation des données au niveau régional fait encore défaut ou, tout au moins, n'est pas accessible à tous. Il paraît de plus acquis qu'il n'existe pas de typologie des stations-service sur le territoire bruxellois selon les services actuellement offerts ou leur potentiel de développement de services supplémentaires.

Hormis quelques exceptions, la plupart des stations-service existantes ne proposent pas encore d'autres énergies que les carburants classiques, à savoir le diesel et l'essence. Leur capacité à accueillir à terme une offre de nouvelles énergies repose à la fois sur la recherche d'un modèle économique favorable et sur la satisfaction des conditions techniques de distribution de telles énergies grâce aux dispositifs existants. En effet, le développement d'une infrastructure de distribution de nouvelles énergies répond à des exigences et contraintes précises.

L'offre commerciale est bien disponible à des coûts maîtrisés, mais les acteurs restent frileux à l'idée d'investir dans les infrastructures nécessaires à ces véhicules alors qu'il y a une attente croissante de la part de utilisateurs potentiels.

2 Il s'agit d'un carburant synthétique (XTL) fabriqué avec des huiles hydrotraitées. Il s'agit essentiellement d'huiles végétales, animales, de vidange ou de friteuse, mais il est également possible d'en fabriquer avec d'autres ingrédients comme de la paille ou des déchets de bois, par exemple.

- elektriciteit ;
- HVO-diesel<sup>2</sup>, ook bekend als « blauwe » diesel ;
- enz.

De Brusselse regering streeft naar een geleidelijke uitfasering van thermische voertuigen (diesel in 2030, daarna benzine en LPG in 2035) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In haar besluit van mei 2018 verklaart de Brusselse regering dat zij dit beleid bestudeert om te voldoen aan de doelstellingen inzake luchtkwaliteit en gezondheid, alsook om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen in de strijd tegen de opwarming van de aarde. De regering heeft dit besluit bevestigd tijdens de Ministerraad van 24 juni 2021.

De Brusselse regering heeft beslist overleg op gang te brengen met de betrokken actoren en sectoren, met als doel dieselveertuigen uiterlijk tegen 2030 te verbieden, in een volgende fase in 2035 benzinevoertuigen te verbieden en op korte en middellange termijn alternatieve technologieën te ontwikkelen (met name reeds beschikbare technologieën zoals elektrische, hybride en CNG-voertuigen). Deze geleidelijke afschaffing vereist de mogelijkheid om de nodige energie voor het rijden te leveren : elektrische oplaadpalen, CNG voor privévoertuigen, LNG voor vrachtwagens, enz.

Hoewel het betrekkelijk eenvoudig lijkt een officiële cartografie van de benzinestations op te stellen, aangezien zij aan een milieuvergunning zijn onderworpen, ontbreekt het nog steeds aan een consolidatie van de gegevens op gewestelijk niveau of zijn zij althans niet voor iedereen toegankelijk. Het lijkt ook duidelijk dat er in Brussel geen typologie van benzinestations bestaat volgens de diensten die momenteel worden aangeboden of hun potentieel voor de ontwikkeling van bijkomende diensten.

Op enkele uitzonderingen na bieden de meeste bestaande benzinestations nog geen andere energiebronnen aan dan de traditionele brandstoffen, namelijk diesel en benzine. Hun vermogen om op lange termijn nieuwe energieën op te nemen hangt af van zowel het zoeken naar een gunstig economisch model als het voldoen aan de technische voorwaarden voor de distributie van dergelijke energieën via bestaande installaties. De ontwikkeling van een infrastructuur voor de distributie van nieuwe energieën moet namelijk beantwoorden aan specifieke eisen en beperkingen.

Het commerciële aanbod is wel beschikbaar tegen beheerste kosten, maar de spelers blijven terughoudend om te investeren in de infrastructuur die nodig is voor deze voertuigen, ook al is er een groeiende verwachting van de kant van potentiële gebruikers.

2 Dit is een synthetische brandstof (XTL) die wordt gemaakt van met waterstof behandelde oliën. Het gaat hoofdzakelijk om plantaardige oliën, dierlijke oliën, afvaloliën en frituurolie, maar het is ook mogelijk om het te maken van andere ingrediënten zoals stro of houtafval.

Cependant, des demandes de permis pour de nouvelles stations classiques, c'est-à-dire proposant uniquement des carburants fossiles, avec ou sans commerce, sont encore introduites. Il convient donc de s'interroger sur la pertinence de permettre encore le déploiement sans conditions de telles installations dans une mobilité en pleine mutation.

Concomitamment, la Région bruxelloise travaille sur sa vision du territoire, notamment en lien avec la mobilité. Cela se reflète dans sa promotion de la décarbonation du transport. Des mesures de soutien aux entreprises et aux particuliers sont mises en place dans la décarbonation progressive du parc automobile bruxellois et dans le report modal. Il y a la prime Bruxell'Air, mais aussi la zone de basses émissions qui va être renforcée. Et en ce qui concerne spécifiquement les véhicules électriques, le Gouvernement bruxellois entend renforcer le développement des installations de bornes (publiques ou privées) de recharge avec comme objectif 11.000 bornes de recharge électriques d'ici 2035, mais aussi renforcer les obligations en termes d'équipement de recharge dans les parkings privés ou publics et dans les bâtiments neufs ou faisant l'objet d'une rénovation lourde.

Outre l'offre de ravitaillement en carburants alternatifs, la station-service peut également offrir des débouchés à d'autres services tels qu'un point poste et/ou de livraison, etc. Les stations-services sont implantées dans des lieux stratégiques avec une haute fréquentation. En zone urbaine, les stations sont plus petites et desservent un quartier. Le lieu est déjà identifié comme « station-service » avec la possibilité de placer des bornes rapides (+ 50 kW) si le réseau le permet. En tout cas, il serait dommage de ne pas utiliser ce lieu stratégique pour y fournir des services du futur et des bornes de rechargement rapide par exemple.

Enfin, une réflexion pourrait être utilement menée sur les conditions de développement d'usages mixtes de ces stations. L'offre des stations-services pourrait davantage s'étendre à d'autres produits et services qui ne sont pas liés aux énergies mêmes, mais offrent un espace éco et hyper connecté où les automobilistes trouveront un lieu 'one stop' :

- services de mobilité : voitures partagées, espaces de parking (proche d'un arrêt de transport public), points de rencontre pour le covoiturage, ... ;
- espaces connectés pour télétravail sur place (e.a. le temps de la recharge électrique) ;
- réception de livraison de paquets commandés (e-commerce), point poste ;
- digitalisation : approche individuelle avec offre personnalisée pour chaque automobiliste (voitures connectées) ;
- extension et diversification de l'offre de produits alimentaires ;

Er worden echter nog steeds aanvragen ingediend voor nieuwe klassieke stations, d.w.z. stations die alleen fossiele brandstoffen aanbieden, met of zonder handelszaak. De vraag is of het wel zin heeft om nog de onvoorwaardelijke uitbouw van dergelijke installaties toe te staan met een mobiliteit die in volle verandering is.

Tegelijkertijd werkt het Brussels Gewest aan zijn visie op het grondgebied, met name in verband met mobiliteit. Dit komt tot uiting in zijn bevordering van het koolstofvrij maken van het vervoer. Er worden steunmaatregelen voor bedrijven en particulieren ingevoerd om het Brusselse wagenpark geleidelijk koolstofvrij te maken en een modal shift aan te moedigen. De Brussel'Air-premie, maar ook de lage-emissiezone zal worden versterkt. Wat specifiek elektrische voertuigen betreft, wil de Brusselse regering de ontwikkeling van (openbare of particuliere) oplaadpalen versterken, met als doel 11.000 elektrische laadpunten tegen 2035, maar ook de verplichtingen vergroten inzake oplaadvoorzieningen in particuliere of openbare parkings en in nieuwe gebouwen of gebouwen die een grondige renovatie ondergaan.

Naast het bevoorradingsaanbod van alternatieve brandstoffen, kunnen benzinstations ook afzetmogelijkheden bieden voor andere diensten, zoals een post- en/of afleverpunt enz. Benzinstations liggen op strategische plaatsen waar veel verkeer langskomt. In stedelijke gebieden zijn de stations kleiner en bedienen ze een wijk. De plaats is reeds aangemerkt als « benzinstation », met de mogelijkheid om snelle laadpunten (+ 50 kW) te plaatsen, als het netwerk dat toelaat. In ieder geval zou het jammer zijn om deze strategische plaatsen niet te gebruiken voor diensten van de toekomst en voor snellaadpalen bijvoorbeeld.

Ten slotte zou het nuttig zijn na te denken over de voorwaarden voor de ontwikkeling van gemengde toepassingen voor deze stations. Het aanbod van benzinstations zou verder kunnen worden uitgebreid met andere producten en diensten die geen verband houden met energie zelf, maar een eco- en hyperverbonden ruimte bieden waar automobilisten een « one stop »-plek vinden :

- mobiliteitsdiensten : deelauto's, parkeerplaatsen (dicht bij een halte van het openbaar vervoer), ontmoetingspunten voor carpooling enz. ;
- verbonden ruimten voor telewerken ter plaatse (bijv. tijdens het elektrisch laden) ;
- ontvangst/levering van bestelde pakketten (e-commerce), postpunt ;
- digitalisering : individuele aanpak met gepersonaliseerd aanbod voor elke bestuurder (connected cars) ;
- uitbreiding en diversifiëring van het voedingsmiddelenaanbod ;

- services divers : banque, pharmacie, lavoir, jeux e-games, poste ;
- extension de partenaires sur le site des stations-services ;
- etc.

L'offre étendue des services annexes dépendrait aussi de la typologie spécifique de la station-service et de sa localisation en milieu urbain ou non.

Eu égard à la source potentielle de nuisances (trafic, bruit, pollution atmosphérique, pollution du sol et des eaux) induite par l'installation d'une station-service, toute demande de permis pour une nouvelle installation doit s'inscrire dans une vision prospective du rôle de ces établissements dans nos villes.

Une station-service réellement au service d'un territoire et de ses habitants accroîtrait l'acceptabilité sociale de tels projets.

De surcroît, eu égard à la lourdeur des opérations de démantèlement et d'assainissement d'une station-service, il convient d'être également attentif au déploiement futur au regard de l'héritage transmis aux générations futures. Il convient d'être également attentif à leur déploiement futur.

Enfin, cette vision doit se construire avec les acteurs de terrain tels que les autorités et administrations communales et régionales, le secteur pétrolier ainsi que les experts concernés, notamment en matière d'environnement et de mobilité.

Auréliе CZEKALSKI (F)  
 Alexia BERTRAND (F)  
 Viviane TEITELBAUM (F)  
 Anne-Charlotte d'URSEL (F)

- diverse diensten : bank, apotheek, wasserij, e-games, postkantoor ;
- uitbreiding van de partners op de plaats van de benzinstations ;
- enz.

Het uitgebreide aanbod aan nevendiensten zou ook afhangen van het specifieke type benzinstation en van de ligging in een stedelijke of niet-stedelijke omgeving.

Gezien de potentiële bron van overlast (verkeer, lawaai, luchtverontreiniging, bodem- en waterverontreiniging) die de installatie van een benzinstation meebrengt, moet elke vergunningsaanvraag voor een nieuwe installatie passen in een toekomstgerichte visie op de rol van deze voorzieningen in onze steden.

Een benzinstation dat werkelijk ten dienste staat van een gebied en zijn inwoners zou de maatschappelijke aanvaardbaarheid van dergelijke projecten vergroten.

Bovendien moet, gezien de zware werken die de ontmanteling en sanering van een benzinstation meebrengen, ook aandacht worden besteed aan de toekomstige ontwikkeling met het oog op de erfenis die wordt overgedragen aan de toekomstige generaties. Er moet ook aandacht worden besteed aan hun toekomstige ontwikkeling.

Tot slot moet deze visie worden opgebouwd met de spelers in het veld, zoals de gemeentelijke en gewestelijke autoriteiten en besturen, de oliesector en de betrokken deskundigen, met name op het gebied van milieu en mobiliteit.

## PROPOSITION DE RÉOLUTION

### visant à développer une vision prospective de l'avenir des stations-services sur le territoire bruxellois tenant compte de l'évolution de la mobilité

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale :

Vu la communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 8 novembre 2017 intitulée « Parvenir à la plus large utilisation possible des carburants alternatifs – Plan d'actions relatif à l'infrastructure pour carburants alternatifs » ;

Vu la résolution du Parlement européen du 25 octobre 2018 sur la mise en place des infrastructures nécessaires à l'utilisation des carburants alternatifs dans l'Union européenne : l'heure est à l'action! ;

Vu la directive 2014/94/CE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution, qui exige des États membres un plan national définissant une stratégie et des objectifs chiffrés notamment en matière d'électromobilité ;

Vu la directive 2009/28/CE du 23 avril 2009 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, qui fixe un seuil minimal de 10 % d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans le secteur des transports ;

Vu la résolution du Parlement européen sur les véhicules électriques, du 6 mai 2010 ;

Vu le Livre Blanc de la Commission européenne, « Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources » ;

Vu la communication de la Commission européenne au Parlement européen, au Conseil et au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée « Plan d'action pour la mobilité urbaine », du 30 septembre 2009 ;

Vu la communication de la Commission européenne au Parlement européen, au Conseil et au Comité économique et social européen intitulée « Europe 2020 – Une stratégie pour une croissance intelligente, durable et inclusive », du 3 mars 2010 ;

Vu la communication de la Commission européenne au Parlement européen, au Conseil et au Comité économique et social européen intitulée « Une stratégie européenne pour des véhicules propres et économes en énergie », du 28 avril 2010 ;

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

### teneinde een visie op de toekomst van benzinstations op het Brussels grondgebied te ontwikkelen, rekening houdend met de ontwikkeling van de mobiliteit

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement :

Gelet op de mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's van 8 november 2017, getiteld « Naar een zo breed mogelijk gebruik van alternatieve brandstoffen – Een actieplan inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen » ;

Gelet op de resolutie van het Europees Parlement van 25 oktober 2018 over de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in de Europese Unie : tijd voor actie! ;

Gelet op richtlijn 2014/94/EG betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, waarin van de lidstaten een nationaal plan wordt geëist met een strategie en streefcijfers, met name op het vlak van elektromobiteit ;

Gelet op richtlijn 2009/28/EG van 23 april 2009 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen, die een minimumdrempel van 10 % energie uit hernieuwbare bronnen in de vervoersector vastlegt ;

Gelet op de resolutie van het Europees Parlement over elektrische voertuigen van 6 mei 2010 ;

Gelet op het Witboek van de Europese Commissie, « Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem » ;

Gelet op de mededeling van de Europese Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's, getiteld « Actieplan stedelijke mobiliteit » van 30 september 2009 ;

Gelet op de mededeling van de Europese Commissie aan het Europees Parlement, de Raad en het Europees Economisch en Sociaal Comité, getiteld « Europa 2020 – Een strategie voor slimme, duurzame en inclusieve groei » van 3 maart 2010 ;

Gelet op de mededeling van de Europese Commissie aan het Europees Parlement, de Raad en het Europees Economisch en Sociaal Comité, getiteld « Een Europese strategie voor schone en energiezuinige voertuigen », van 28 april 2010 ;

Considérant la responsabilité de la Région de Bruxelles-Capitale dans la participation à l'élaboration et la mise en œuvre du plan national que la Belgique doit remettre à la Commission européenne dans le cadre de la directive 2014/94/CE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution ;

Considérant les objectifs du Plan national Climat du 24 octobre 2019 et plus spécifiquement l'enjeu d'améliorer les performances du parc roulant bruxellois vers un parc de véhicules zéro émissions ; la transition ayant déjà été amorcée par la mise en œuvre de la zone de basses émissions et confirmée par la volonté du Gouvernement de sortir du diesel au plus tard pour 2030, et de l'essence et du LPG au plus tard pour 2035 ;

Considérant l'article 12, § 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, de l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale ;

Considérant l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence de stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale qui prévoit, à son article 29, § 11, la mission de « favoriser le développement d'une offre de stationnement pour véhicules à haute performance écologique » ;

Considérant les objectifs de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'énergie ;

Considérant les objectifs énoncés en termes de promotion et de développement de divers carburants alternatifs au sein du Projet de Plan régional de mobilité « Good Move », adopté par le Gouvernement le 5 mars 2020 ;

Considérant les objectifs et actions entérinés par le Plan régional Air-Climat-Énergie, adopté par le Gouvernement bruxellois le 2 juin 2016 ;

Considérant la résolution, adoptée par le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale le 25 novembre 2016, visant à favoriser un « fuel shift » et le développement d'un réseau de stations au gaz naturel comprimé (CNG) pour les véhicules particuliers en Région de Bruxelles-Capitale ;

Considérant les objectifs en termes de promotion de la recherche et de l'innovation au bénéfice de la transition climatique, économique, sociale et solidaire repris dans la Stratégie Go4Brussels 2030, adoptée via l'accord de Gouvernement 2019-2024, notamment dans son objectif 1.3 ;

Considérant l'obligation de verdissement de toutes les énergies pour le transport afin de contribuer à atteindre la neutralité carbone reprise dans le Green Deal européen ;

Overwegende de verantwoordelijkheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om deel te nemen aan de ontwikkeling en uitvoering van het nationaal plan dat België bij de Europese Commissie moet indienen in het kader van richtlijn 2014/94/EG betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen ;

Overwegende dat de doelstellingen van het Nationaal Klimaatplan van 24 oktober 2019 en meer bepaald met de uitdaging om de prestaties van het Brussels wagenpark te verbeteren in de richting van een emissievrij wagenpark. De overgang is al ingezet met de invoering van de lage-emissiezone en wordt bevestigd door het voornemen van de regering om uiterlijk in 2030 af te stappen van het gebruik van diesel, en uiterlijk in 2035 van benzine en LPG ;

Overwegende artikel 12, § 1, 2<sup>o</sup>, van de ordonnantie van 19 juli 2001 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;

Overwegende de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap, waarin in artikel 29, § 11, de opdracht is opgenomen om « de ontwikkeling van een parkeeraanbod voor voertuigen met hoge ecologische performantie te bevorderen » ;

Overwegende de doelstellingen van de ordonnantie van 2 mei 2013 inzake de Brusselse code voor lucht-, klimaat- en energiebeheer ;

Overwegende de doelstellingen die met betrekking tot de bevordering en ontwikkeling van diverse alternatieve brandstoffen zijn opgenomen in het ontwerp van het Gewestelijk Mobiliteitsplan « Good Move », dat op 5 maart 2020 door de regering is aangenomen ;

Overwegende de doelstellingen en acties die zijn bekrachtigd in het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan, dat op 2 juni 2016 door de Brusselse regering is aangenomen ;

Overwegende de resolutie, aangenomen door het Brussels Hoofdstedelijk Parlement op 25 november 2016, gericht op het bevorderen van een « fuel shift » en de ontwikkeling van een netwerk van benzinstations voor compressed natural gas (CNG) voor particuliere voertuigen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;

Overwegende de doelstellingen inzake bevordering van onderzoek en innovatie ten behoeve van de klimaat-, economische, sociale en solidariteitstransitie die zijn opgenomen in de Go4Brussels 2030-strategie, aangenomen via het regeerakkoord 2019-2024, in het bijzonder in doelstelling 1.3 daarvan ;

Overwegende de verplichting om alle energiebronnen voor vervoer te vergroenen, teneinde bij te dragen tot het bereiken van koolstofneutraliteit, zoals bepaald in de Europese Green Deal ;

Considérant une mobilité qui s'inscrit dans une démarche de durabilité qui intègre les besoins environnementaux, sociaux et économiques ;

Considérant la nécessité de proposer une offre diversifiée pour le consommateur en fonction de ses besoins spécifiques ;

Considérant la mise en concurrence des différentes solutions durables afin d'obtenir les meilleures solutions efficaces et abordables ;

Considérant l'adaptation des stations-services à l'évolution vers un transport multimodal où la part de la voiture diminuera, mais restera indispensable pour de nombreux déplacements privés et professionnels ;

Considérant la digitalisation qui va jouer un rôle important pour améliorer et faciliter les expériences consommateur aux stations-services ;

Considérant que la mobilité est en pleine mutation ;

Considérant l'attrait croissant des motorisations décarbonées ;

Considérant que le secteur pétrolier est partie prenante de ces enjeux de mobilité ;

Considérant le développement en cours d'autres technologies en matière de mobilité ;

Considérant que l'aménagement du territoire et l'urbanisme doivent être considérés comme des politiques transversales, notamment au service de la future mobilité ;

Considérant la nécessité d'assurer une concertation avec les pouvoirs locaux ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- d'établir l'inventaire sur le territoire de la Région bruxelloise des lieux accessibles au public pour le ravitaillement en énergie des carburants dits « classiques », ainsi que celui des lieux accessibles au public pour le ravitaillement des nouvelles énergies ;
- d'adapter, le cas échéant en concertation avec l'autorité fédérale, la signalisation actuelle des stations-services en tenant compte de la disponibilité des carburants alternatifs aux carburants traditionnels tels que l'essence, le diesel, le gaz de pétrole liquéfié (GPL), le gaz naturel comprimé (GNC) et le gaz naturel liquéfié (GNL) ;
- de permettre la création d'une application reprenant l'emplacement de toutes les bornes de recharge électrique accessibles au public en Région bruxelloise ;

Overwegende dat mobiliteit deel uitmaakt van een duurzame aanpak waarin ecologische, sociale en economische behoeften worden geïntegreerd ;

Overwegende de noodzaak om de consument een gediversifieerd aanbod te doen dat is afgestemd op zijn specifieke behoeften ;

Overwegende de concurrentie van verschillende duurzame oplossingen om de meest efficiënte en betaalbare oplossingen te verkrijgen ;

Overwegende de aanpassing van de benzinestations aan de evolutie naar multimodaal vervoer, waarbij het aandeel van de auto zal afnemen, maar essentieel zal blijven voor vele privé- en beroepsverplaatsingen ;

Overwegende de toekomstige rol van de digitalisering bij het verbeteren en vergemakkelijken van de ervaringen van de consument in benzinestations ;

Overwegende dat de mobiliteit volop aan het veranderen is ;

Overwegende de groeiende aantrekkingskracht van koolstofarme motoren ;

Overwegende dat de oliesector een belanghebbende is bij deze mobiliteitsproblemen ;

Overwegende de voortdurende ontwikkeling van andere mobiliteitstechnologieën ;

Overwegende dat de ruimtelijke ordening en stedenbouw beschouwd moeten worden als een transversaal beleid, met name ten dienste van de toekomstige mobiliteit ;

Overwegende dat er een overleg met de plaatselijke besturen moet plaatsvinden ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- een inventaris op te maken van de plaatsen in het Brussels Gewest die toegankelijk zijn voor het publiek voor het tanken van zogenaamde « klassieke » brandstoffen, alsook van de plaatsen die toegankelijk zijn voor het publiek voor de bevoorrading van de nieuwe energieën ;
- indien nodig in overleg met de federale overheid de huidige borden van de benzinestations aan te passen, rekening houdend met de beschikbaarheid van de alternatieve brandstoffen naast de traditionele brandstoffen, zoals benzine, diesel, vloeibaar petroleumgas (LPG), gecompriemd aardgas (CNG) en vloeibaar aardgas (LNG) ;
- de creatie mogelijk te maken van een applicatie die de locatie vermeldt van alle openbaar toegankelijke elektrische oplaadpalen in het Brussels Gewest ;



- de déterminer le potentiel de mutation des stations-services existantes vers les nouvelles énergies ainsi que d'autres services ;
- d'analyser, le cas échéant en concertation avec l'autorité fédérale, le cadre réglementaire existant afin d'anticiper, d'encadrer et de lever les éventuels freins à la mutation des stations vers des stations multi-énergies et/ou multi-services ;
- d'établir une vision stratégique concertée pour le développement futur du réseau de stations-services tenant compte des besoins et des dimensions territoriales, environnementales, économiques, régionales et locales ;
- d'analyser la possibilité de conditionner systématiquement la délivrance ou le renouvellement de permis à la présence dans les stations-services d'alternatives décarbonées aux carburants classiques.

Aurélié CZEKALSKI (F)  
Alexia BERTRAND (F)  
Viviane TEITELBAUM (F)  
Anne-Charlotte d'URSEL (F)

- na te gaan welke mogelijkheden er zijn om bestaande benzinestations om te vormen tot nieuwe energiebronnen en andere diensten ;
- indien nodig in overleg met de federale overheid het bestaande regelgevingskader te analyseren om te anticiperen op eventuele belemmeringen voor de omvorming van benzinestations tot multi-energie- en/of multi-dienstenstations, deze te beheren en weg te nemen ;
- een gezamenlijke strategische visie op te stellen voor de toekomstige ontwikkeling van het netwerk van benzinestations, rekening houdend met de behoeften van de territoriale, ecologische, economische, gewestelijke en plaatselijke dimensies ;
- de mogelijkheid te analyseren om systematisch de afgifte of verlenging van vergunningen te laten afhangen van de aanwezigheid in benzinestations van koolstofarme alternatieven voor de klassieke brandstoffen.