PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

Compte rendu intégral des interpellations et des questions orales

Integraal verslag van de interpellaties en mondelinge vragen

Commission de l'Environnement, de la Conservation de la Nature, de la Politique de l'Eau et de l'Énergie

Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud, Waterbeleid en Energie

---

RÉUNION DU

MARDI 13 NOVEMBRE 2012

VERGADERING VAN

DINSDAG 13 NOVEMBER 2012

Le **Compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
tél 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@parlbru.irisnet.be

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse http://www.parlbruparl.irisnet.be/

Het **Integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie verslaggeving
tel 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@bruparl.irisnet.be

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op http://www.parlbruparl.irisnet.be/

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS 7

- de M. Arnaud Pinxteren 7

à Mme Evelyne Huytebroeck, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Énergie et de la Politique de l'Eau, de la Rénovation urbaine, de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente et du Logement,

concernant "la mise en œuvre d'un nouveau plan de répartition équitable des nuisances sonores générées par le trafic aérien de l'aéroport de Bruxelles National".

Interpellation jointe de M. Jef Van Damme, 7

concernant "les nouvelles routes aériennes au-dessus de Bruxelles".

Discussion conjointe – Orateurs : **Mme Caroline Persoons, Mme Mahinur Ozdemir, Mme Olivia P'tito, Mme Evelyne Huytebroeck,** ministre, **M. Arnaud Pinxteren, M. Jef Van Damme.** 12

Ordres du jour – Dépôt 27

- de M. Vincent De Wolf 27

à Mme Evelyne Huytebroeck, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Énergie et de la Politique de l'Eau, de la Rénovation urbaine, de la Lutte contre

INHOUD

INTERPELLATIES 7

- van de heer Arnaud Pinxteren 7

aan mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid, Stadsvernieuwing, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en Huisvesting,

betreffende "de uitvoering van een nieuw plan voor de billijke spreiding van de geluidshinder van het luchtverkeer van de luchthaven Brussel-Nationaal".

Toegevoegde interpellatie van de heer Jef Van Damme, 7

betreffende "de nieuwe vliegroutes boven Brussel".

Samengevoegde bespreking – Sprekers: **mevrouw Caroline Persoons, mevrouw Mahinur Ozdemir, mevrouw Olivia P'tito, mevrouw Evelyne Huytebroeck,** minister, **de heer Arnaud Pinxteren, de heer Jef Van Damme.** 12

Moties – Indiening 27

- van de heer Vincent De Wolf 27

aan mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid, Stadsvernieuwing, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en

l'Incendie et l'Aide médicale urgente et du Logement,

concernant "le déploiement de la technologie 4G à Bruxelles".

Discussion – Orateurs : **Mme Brigitte De Pauw, Mme Els Ampe, Mme Mahinur Ozdemir, Mme Olivia P'tito, Mme Evelyne Huytebroeck,** ministre, **M. Vincent De Wolf.** 29

- de Mme Céline Fremault 40

à Mme Evelyne Huytebroeck, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Énergie et de la Politique de l'Eau, de la Rénovation urbaine, de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente et du Logement,

concernant "les puits perdus et les manquements de la Région bruxelloise à la directive européenne relative au traitement des eaux urbaines résiduaires".

Discussion – Oratrices : **Mme Béatrice Fraiteur, Mme Evelyne Huytebroeck,** ministre, **Mme Céline Fremault.** 42

- de Mme Céline Fremault 46

à Mme Evelyne Huytebroeck, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Énergie et de la Politique de l'Eau, de la Rénovation urbaine, de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente et du Logement,

concernant "le permis d'environnement de la sous-station électrique de la STIB située rue Polders à Uccle".

Huisvesting,

betreffende "de verspreiding van de 4G-technologie in Brussel".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Brigitte De Pauw, mevrouw Els Ampe, mevrouw Mahinur Ozdemir, mevrouw Olivia P'tito, mevrouw Evelyne Huytebroeck,** minister, **de heer Vincent De Wolf.** 29

- van mevrouw Céline Fremault 40

tot mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid, Stadsvernieuwing, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en Huisvesting,

betreffende "de zinkputten en de niet-nakoming van het Brussels Gewest van de Europese richtlijn inzake de behandeling van stedelijk afvalwater".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Béatrice Fraiteur, mevrouw Evelyne Huytebroeck,** minister, **mevrouw Céline Fremault.** 42

- van mevrouw Céline Fremault 46

tot mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid, Stadsvernieuwing, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en Huisvesting,

betreffende "de milieuvergunning voor het elektrisch onderstation van de MIVB aan de Poldersstraat in Ukkel".

Discussion – Oratrices : **Mme Evelyne Huytebroeck,** ministre, **Mme Céline Fremault.** 48

- de Mme Annemie Maes 51

à Mme Evelyne Huytebroeck, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Énergie et de la Politique de l'Eau, de la Rénovation urbaine, de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente et du Logement,

concernant "la destruction du jardin potager collectif de Tour & Taxis".

Discussion – Oratrices : **Mme Evelyne Huyteboeck,** ministre, **Mme Annemie Maes.** 53

- de Mme Annemie Maes 55

à Mme Evelyne Huytebroeck, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Énergie et de la Politique de l'Eau, de la Rénovation urbaine, de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente et du Logement,

concernant "la réglementation relative aux chiens dans les parcs régionaux".

Discussion – Orateurs : **M. Ahmed El Ktibi, Mme Evelyne Huyteboeck,** ministre, **Mme Annemie Maes.** 58

QUESTION ORALE 61

- de M. Arnaud Pinxteren 61

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Evelyne Huytebroeck,** minister, **mevrouw Céline Fremault.** 48

- van mevrouw Annemie Maes 51

tot mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid, Stadsvernieuwing, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en Huisvesting,

betreffende "de vernieling van de collectieve moestuin aan Thurn & Taxis ".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Evelyne Huytebroeck,** minister, **mevrouw Annemie Maes.** 53

- van mevrouw Annemie Maes 55

tot mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid, Stadsvernieuwing, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en Huisvesting,

betreffende "de reglementering voor honden in gewestparken".

Bespreking – Sprekers: **de heer Ahmed El Ktibi, mevrouw Evelyne Huytebroeck,** minister, **mevrouw Annemie Maes.** 58

MONDELINGE VRAAG 61

- van de heer Arnaud Pinxteren 61

à Mme Evelyne Huytebroeck, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Énergie et de la Politique de l'Eau, de la Rénovation urbaine, de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente et du Logement,

concernant "l'initiative de 'Repair Café'".

aan mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid, Stadsvernieuwing, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en Huisvesting,

betreffende "het initiatief 'Repair Café'".

Présidence : M. Ahmed El Ktibi, président.
Voorzitterschap: de heer Ahmed El Ktibi, voorzitter.

INTERPELLATIONS

M. le président.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

INTERPELLATION DE M. ARNAUD PINXTEREN

À MME EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, DE LA RÉNOVATION URBAINE, DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE ET DU LOGEMENT,

concernant "la mise en œuvre d'un nouveau plan de répartition équitable des nuisances sonores générées par le trafic aérien de l'aéroport de Bruxelles National".

INTERPELLATION JOINTE DE M. JEF VAN DAMME,

concernant "les nouvelles routes aériennes au-dessus de Bruxelles".

M. le président.- La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren.- Cet été, les médias se sont fait l'écho de la volonté du secrétaire d'État fédéral à la Mobilité, M. Melchior Wathelet, de mettre en œuvre, selon les termes convenus, un nouveau "plan de répartition équitable" des nuisances sonores générées par le trafic aérien de l'aéroport de Bruxelles National.

À la lecture des articles de presse, différentes

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

AAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID, STADSVERNIEUWING, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP EN HUISVESTING,

betreffende "de uitvoering van een nieuw plan voor de billijke spreiding van de geluidshinder van het luchtverkeer van de luchthaven Brussel-Nationaal".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME,

betreffende "de nieuwe vliegroutes boven Brussel".

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren *(in het Frans).- Afgelopen zomer berichtten de media over het voornemen van federaal staatssecretaris voor Mobiliteit Wathelet om een nieuw vluchtplan in te voeren.*

Meerdere aspecten van het plan zijn verontrustend. Zo zouden grote vliegtuigen die koers richting het zuidoosten zetten zowel 's nachts als

dispositions de ce nouveau plan interpellent. Ainsi, il semblerait que les gros porteurs en partance pour le sud-est de la Belgique empruntent dorénavant la route du canal, de jour comme de nuit. Le critère retenu serait donc la masse (plus de 200 tonnes) et non plus la motorisation ou le Quota Count (QC), ce qui est susceptible d'avoir un impact significatif sur le volume du trafic empruntant cette route.

Il semblerait également que M. Wathelet souhaite revenir sur les routes de nuit telles qu'optimisées en 2002, en prévoyant "l'utilisation des routes de jour pendant la nuit pour les décollages de la piste 20 vers le sud-est et la suppression des routes de nuit actuelles". Les raisons de ce changement ne sont pas explicitées pas plus que son éventuel impact sur une possible mise en œuvre d'un programme d'isolation des maisons les plus exposées au décollage nocturne dès lors que les routes de jour sont certainement moins concentrées que les routes de nuit actuellement utilisées.

Depuis juillet, le contour des modifications des routes aériennes s'est affiné. Ainsi, d'après les informations qui me sont parvenues, M. Wathelet exécuterait simplement l'accord fédéral conclu sous l'ère Schouppe et dont on connaît toutes les limites. Je voudrais rappeler ici ces dernières que nous avions déjà évoquées il y a deux ans.

Le plan Schouppe de 2010 prévoit tout d'abord une redéfinition des routes qui permettent de soulager certains quartiers lourdement survolés, ce qui est correct. Cela concerne notamment Schaerbeek, Evere et la périphérie est de Bruxelles. Cependant, cela se fait au détriment d'autres quartiers comme les quartiers centraux de notre Région : la zone du canal, le bas de Laeken, le bas de Molenbeek et l'ouest du pentagone de Bruxelles-Ville.

Autre modification envisagée dans le plan Schouppe et mise en œuvre par M. Wathelet : la révision du virage à gauche, vers l'est, au départ de la piste 25 droite et la suppression du suivi strict de la balise d'Huldenberg qui entraînerait une dispersion des vols sur le sud-est de Bruxelles et causerait donc inévitablement le survol de quartiers jusqu'ici relativement préservés : Etterbeek, Woluwe-Saint-Pierre et Auderghem.

Lorsque nous avions évoqué ce plan il y a deux ans au sein de cette commission, mon constat était qu'il n'y avait pas de remise en cause par l'État

overdag over het kanaal vliegen. Voortaan zal het gewicht van de vliegtuigen als criterium worden gebruikt en wordt het quota count system, waarbij aan elk type vliegtuig een quotum wordt toegekend, opgegeven. Dat zal gevolgen hebben voor het aantal vliegtuigen dat de route gebruikt.

Blijkbaar is staatssecretaris Wathelet van plan om de nachtvluchtroutes van 2002 opnieuw te gebruiken. Hij wil dat de dagroutes voor bewegingen op baan 20 in zuidoostelijke richting ook 's nachts worden gebruikt en dat er van de huidige nachtroutes wordt afgeweken. De redenen van die wijziging worden niet toegelicht en de heer Wathelet zegt ook niets over het eventueel isoleren van woningen waarvan de bewoners het meest last zouden krijgen van nachtelijk vliegtuiglawaai.

In feite zou staatssecretaris Wathelet het plan dat voormalig staatssecretaris Schouppe uitwerkte gewoon voortzetten. Zoals we weten, schort er nochtans een en ander aan dat plan.

In het plan-Schouppe werden een aantal vliegroutes gewijzigd om bepaalde zones die intensief worden overvlogen wat te ontlasten. Het ging meer bepaald om Schaarbeek, Evere en de Oostrand. Het probleem is dat andere wijken, onder meer in de kanaalzone, door die beslissing meer vliegtuigen over zich heen krijgen.

Voorts is het ook de bedoeling dat de oude vliegroute vanaf baan 25, die erin bestond dat vliegtuigen een bocht naar het oosten maakten, wordt aangepast en dat het baken van Huldenberg niet meer moet worden gevolgd, waardoor er meer vliegtuigen over het zuidoosten van Brussel zullen vliegen.

Toen we het plan-Schouppe twee jaar geleden besproken in deze commissie, merkte ik op dat de federale overheid niet van plan was het Brusselse luchtruim te ontlasten. Dichtbevolkte wijken worden nog steeds vaak overvlogen, vooral 's ochtends tussen 6 en 7 uur. Volgens het Europese milieurecht is het dan nog nacht, maar de luchthaven draait dan op volle toeren.

Ik wees er toen ook op dat meer vliegtuigen de kanaalroute zouden volgen.

De kritiek die ik uitte op het plan-Schouppe gaat nog steeds op voor het plan-Wathelet, dat een

fédéral du survol intensif de Bruxelles dans ces nouvelles dispositions. De ce fait, les zones densément peuplées continuent à être survolées, surtout au petit matin, entre 6 et 7 heures, période de nuit pour le droit environnemental européen, mais période opérationnelle intense pour l'aéroport.

À l'époque, je soulignais également une intensification de l'utilisation de la route du canal - appelée la "route Onkelinx" - imposée depuis le 24 janvier 2003. Intensification qui pose question. De même, de nouveaux quartiers seraient victimes des nuisances aériennes.

Que constate-t-on ? Que la mise en œuvre du "plan Wathelet", nouveau nom du "plan Schouppe, rencontre toutes les objections émises il y a deux ans.

La mise en œuvre de ces dispositions ne nous rassure donc pas. Fort heureusement, la Région bruxelloise dispose de ses normes de bruit. La validité de ces normes n'a cessé d'être confirmée et les amendes infligées aux compagnies aériennes ont d'ailleurs commencé à être perçues.

En termes de normes de bruits et d'amendes, pouvez-vous nous brosser un état des lieux des dernières évolutions en matière de procédures intentées ? De même, pouvez-vous nous informer sur l'état de recouvrement des amendes pendantes ?

De surcroît, il plane une menace encore plus sérieuse sur la qualité de vie des Bruxellois. Cette menace n'apparaît pas dans la presse, mais bien dans les débats parlementaires au niveau fédéral. Ainsi, les réponses fournies en juin dernier à la Chambre des Représentants par M. Melchior Wathelet à des questions portant sur l'utilisation des pistes en cas de vent d'est ont de quoi nous inquiéter.

En effet, il apparaît au travers de ces échanges que le gouvernement fédéral envisage un recours accru à la piste 07 pour les atterrissages. Pour que chacun comprenne bien, la piste 07 est située le plus au nord. Or, un atterrissage sur la piste 07 suppose un survol de quartiers densément peuplés. En réalité, un tiers de notre Région serait ainsi survolé : Ganshoren, Jette, Laeken, Neder-over-Heembeek et une petite partie de Schaerbeek.

doorslagje is van het eerstgenoemde.

Het nieuwe plan stelt ons dus niet gerust. Gelukkig heeft het Brussels Gewest zijn geluidsnormen, waarvan de geldigheid steeds opnieuw bevestigd is. De eerste boetes zijn overigens al geïnd bij de luchtvaartmaatschappijen.

Hoeveel inbreuken werden er al vastgesteld en hoeveel boetes opgelegd? Hoeveel boetes worden ook daadwerkelijk geïnd?

Er is nog een andere bedreiging voor de levenskwaliteit van de Brusselaars, die blijkt uit de antwoorden van de heer Wathelet op vragen in de Kamer in juni 2012. Bij oostenwind zou de federale regering meer gebruik willen maken van de meest noordelijke landingsbaan 07. Daarvoor moeten de vliegtuigen echter over een groot en dichtbevolkt deel van het Brussels Gewest vliegen: Ganshoren, Jette, Laken, Neder-over-Heembeek en een klein deel van Schaarbeek.

De installatie van een Instrument Landing System (ILS) zou ervoor zorgen dat baan 07 nog meer gebruikt wordt. Volgens de heer Wathelet overweegt Belgocontrol om dit dure systeem te plaatsen op baan 07 links. Daarmee kan er dag en nacht om de twee minuten een vliegtuig landen.

Heeft de federale regering u geraadpleegd over dit nieuwe "rechtvaardige" spreidingsplan, dat eigenlijk het plan-Schouppe is?

Heeft uw administratie de gevolgen hiervan voor het Brussels Gewest kunnen bepalen? U hebt daarvoor de tijd gehad, want de nieuwe procedure is er sinds juli 2012.

Hoeveel vliegtuigen en van welk type zouden de route langs het kanaal volgen?

Par ailleurs, l'atterrissage sur la piste 07 pourrait être d'autant plus encouragé qu'un équipement de guidage appelé Instrument landing system (ILS) serait installé. D'après la réponse du secrétaire d'État fédéral à la Mobilité, Belgocontrol étudierait très sérieusement l'option de l'installation d'un instrument de guidage coûteux sur la piste 07 gauche. Le risque est donc de voir des avions atterrir toutes les deux minutes, de jour comme de nuit, après un survol d'un tiers du territoire bruxellois. C'est plus que préoccupant.

Considérant ces différentes informations, avez-vous été consultée en vue de la mise en œuvre par le niveau fédéral de ce nouveau "plan de répartition équitable" ou plutôt de l'exécution du plan Schouppe ?

Votre administration a-t-elle pu déterminer l'impact de ces décisions sur la Région de Bruxelles-Capitale en matière de nuisances sonores et de volume de trafic aérien ? J'imagine que vous détenez des chiffres précis en la matière, puisque ces nouvelles procédures sont en place depuis fin juillet 2012. On peut donc avoir une vue sur le ressenti et les nuisances causées sur le territoire régional.

Plus précisément, pouvez-vous m'indiquer le nombre et le type d'avions qui seraient envoyés sur la route du canal, de jour comme de nuit ?

M. le président.- La parole est à M. Van Damme pour son interpellation jointe.

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).- Je vous ai déjà interpellée à plusieurs reprises sur ce sujet. Je vous avais demandé quelles seraient les nuisances du plan Schouppe pour les Bruxellois, au moment de sa présentation. Vous m'aviez répondu que vous n'aviez pas été consultée et que vous comptiez analyser l'impact de ces nouvelles routes sur les Bruxellois.*

Un an plus tard, je vous ai posé la même question. L'étude que vous aviez menée à cette fin dans l'intervalle attestait que les nouvelles routes engendraient de 20 à 30% de nuisances supplémentaires. Vous avez vous-même confirmé ce pourcentage. Vous m'avez répondu que vous vous entretiendriez avec le ministre et que les routes aériennes étaient un sujet de préoccupation

De voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Jef van Damme.- Ik heb u al vaak over dit onderwerp geïnterpelleerd. Toen voormalig staatssecretaris Schouppe zijn plan voorstelde, dat trouwens erg op het huidige plan lijkt, vroeg ik u of het niet nefast zou zijn voor de Brusselaars. U antwoordde me dat u daar niet van overtuigd was, dat u niet bij het overleg was betrokken en dat u zou nagaan welke impact de nieuwe vliegroutes zouden hebben.

Ongeveer een jaar later stelde ik u min of meer dezelfde vraag. Uw diensten hadden toen een uitgebreide studie uitgevoerd over de impact van de nieuwe vliegroutes. Die studie bevestigde mijn ergste vrees: de nieuwe vliegroutes veroorzaken 20 tot 30% meer overlast. U hebt dit percentage zelf bevestigd. U zei dat u met de bevoegde minister

pour vous-même et le gouvernement.

Juste avant l'été, concernant l'état du dossier, vous me répondiez que des concertations avec M. Wathelet étaient prévues, et que vous comptiez vous opposer à ces routes et infliger des amendes en cas de nuisance.

Ce nouveau plan de vol aurait dû être mis en œuvre à partir de septembre. Quelles sont les modifications survenues depuis lors ? D'autres nuisances ont-elles été constatées ? Des infractions ont-elles été relevées ? Un transfert des routes est-il prévu ? Avez-vous consulté le gouvernement fédéral et, notamment le secrétaire d'État M. Wathelet à cet effet ? Qu'en ressort-il ? Le plan de vol et le plan des routes aériennes peuvent-ils être modifiés afin de réduire les nuisances ?

Des amendes supplémentaires ont-elles été infligées aux compagnies aériennes ? Combien d'infractions ont-elles été constatées ? Combien ont-elles fait l'objet d'une amende ? Combien d'amendes ont-elles été perçues ?

Il est fondamental de connaître les zones survolées afin de préserver notre qualité de vie. En qualité de responsables politiques, nous devons veiller à réduire les nuisances au maximum. Il me semble logique d'épargner les zones les plus densément peuplées, ce que ne fait pas le nouveau plan.

M. Wathelet et M. Schouppe qualifient à tort la densité de cette zone comme étant faible, ce qui est absurde. Les régions les plus densément peuplées d'Europe occidentale sont justement les zones qui bordent le canal. Des zones que le gouvernement compte d'ailleurs développer en nommant un architecte.

Comment comptez-vous vous opposer au nouveau plan de vol ?

zou overleggen, dat u samen met de rest van de Brusselse regering erg verontrust was over de vliegroutes, enzovoort.

Vlak voor de zomer stelde ik u opnieuw een vraag over de stand van zaken in dit dossier. U zei toen dat u overleg zou plegen met federaal staatssecretaris van Mobiliteit Wathelet. U wilde zich tegen de vliegroutes verzetten en zou boetes opleggen in geval van overlast.

Normaal gezien zouden de nieuwe vliegroutes al sinds september 2012 van kracht moeten zijn. Ik zal niet herhalen wat de heer Pinxteren al zei, maar ik deel zijn gevoeligheden en angst.

Wat is er op het terrein veranderd sinds 1 september? Is er meer overlast gemeten? Werden er meer inbreuken vastgesteld? Heeft zich een verschuiving van de vliegroutes voorgedaan, en zo ja, in welke mate?

Hebt u overleg gepleegd met de federale regering en meer in het bijzonder met staatssecretaris Wathelet? Heeft dat overleg iets opgeleverd? Zijn er mogelijkheden om het vliegplan en de vliegroutes aan te passen, zodat de Brusselaars met minder overlast worden opgezadeld?

Worden er nu meer boetes voor de luchtvaartmaatschappijen uitgeschreven? Hoeveel inbreuken werden er vastgesteld? Voor hoeveel daarvan werden er boetes uitgeschreven? Hoeveel boetes werden effectief geïnd?

Deze kwestie is fundamenteel voor onze levenskwaliteit. De vraag daarbij is waar die vliegtuigen heen moeten. Ik ben niet tegen vliegtuigen, ook niet tegen vliegtuigen boven Brussel, alleen moeten we als politici erop toezien dat we zo weinig mogelijk overlast creëren.

Het lijkt mij logisch dat de dichtstbevolkte gebieden van België gespaard worden, maar dat is wat het nieuwe vliegplan net niet doet. Staatssecretaris Wathelet en de heer Schouppe hebben dit gebied ten onrechte gekwalificeerd als "dunbevolkt", wat absurd is. Komen die mensen wel eens in Brussel? De dichtstbevolkte gebieden in West-Europa zijn net de zones langs het kanaal, de zones die de regering ook verder wil ontwikkelen door de aanstelling van een architect.

Discussion conjointe

M. le président.- La parole est à Mme Persoons.

Mme Caroline Persoons.- Nous avons appris par la presse que le secrétaire d'État M. Wathelet mettait en place son plan, dont il dit qu'il n'est qu'une application du plan de 2008-2010. En résumé, il y est question de normes de vents à sept nœuds, d'un nombre de routes qui passe d'une centaine à quarante, dont dix nouvelles routes - mais avec quel impact ? - et d'une information claire à l'égard des habitants survolés, ce que l'on peut mettre en doute.

Mes questions rejoignent en partie celles qui ont été posées précédemment. Quelles routes seront-elles mises en place ? Comment la Région bruxelloise en a-t-elle été informée ?

En vertu d'une décision du 15 mars 2012, le gouvernement bruxellois charge le ministre-président et la ministre compétente en matière d'environnement de poursuivre les discussions avec les autorités fédérales pour la recherche d'une complète harmonisation des routes aériennes. Le plan annoncé par M. Wathelet recherche-t-il effectivement une harmonisation des routes aériennes, en concertation avec la Région bruxelloise et la Région flamande ?

La question des routes est essentielle. Il ressort notamment d'une question posée à la Chambre le 10 juillet dernier par M. Damien Thierry que l'on envisage des atterrissages plus réguliers via la piste 07 gauche, actuellement utilisée exceptionnellement en cas de vents trop violents sur la piste 02. Je demande donc une information complète sur ces routes et leurs impacts pour la Région bruxelloise.

Quel quota maximum de vols le nouveau plan avalisé par le pouvoir fédéral fixe-t-il ? Quelles sont les mesures d'accompagnement ? Il serait logique que la mise en place d'un nouveau plan soit assortie de mesures d'information, mais

Wat zult u doen om het nieuwe vliegplan tegen te houden?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mevrouw Caroline Persoons *(in het Frans).- Ik las in de krant dat federaal staatssecretaris Wathelet een nieuw vliegplan invoert, dat volgens hem in het verlengde van dat van 2008-2010 ligt. Het aantal vliegroutes zou onder meer teruggebracht worden van ongeveer honderd naar veertig, waaronder zes nieuwe routes. Ook zouden inwoners van overvlogen gebieden duidelijk worden geïnformeerd, wat ik durf te betwijfelen.*

Kunt u de nieuwe routes toelichten? Hoe werd het Brussels Gewest geïnformeerd?

Op grond van een besluit van 15 maart 2012 belastte de Brusselse regering de minister-president en de minister van Leefmilieu met de opdracht om de onderhandelingen met de federale overheid inzake de vluchtroutes voort te zetten. Streeft federaal staatssecretaris Wathelet met zijn plan werkelijk naar een harmonisering van de vluchtroutes, in overleg met het Brussels en het Vlaams Gewest?

Uit een antwoord op een vraag die de heer Damien Thierry op 10 juli 2012 in de Kamer stelde, blijkt dat er wordt overwogen om baan 07L vaker als landingsbaan te gebruiken. Momenteel wordt daar enkel uitzonderlijk geland, als baan 02 door felle wind onbruikbaar is. Kunt u de situatie toelichten?

Wat is het maximale aantal vluchten dat op grond van het nieuwe vluchtplan wordt toegestaan? Wat zijn de begeleidingsmaatregelen? Als er een nieuw vluchtplan wordt ingevoerd, moeten de inwoners van overvlogen gebieden worden geïnformeerd en zijn er maatregelen nodig opdat mensen hun woning kunnen isoleren tegen geluidsoverlast. Het is belangrijk dat de gevolgen van het vluchtplan gekend zijn en dat de overheid weet welke maatregelen voor het milieu ze moet nemen. Ook moet het duidelijk worden welke rol het Brussels

également de mesures d'isolation à destination des habitants survolés, comme c'est le cas aux abords d'autres aéroports. Il faut en effet connaître l'impact du plan au sol pour les habitants et estimer les mesures environnementales à prendre. Il convient également d'examiner l'implication de la Région et de l'autorité fédérale dans ces mesures d'accompagnement.

Qu'en est-il de l'organisme de contrôle ? En effet, la mise en place de nouvelles routes doit être assortie d'un contrôle, notamment de leur impact.

Enfin, qu'en est-il de la concertation ? Des concertations concernant les nouvelles routes ont-elles précédé la décision du gouvernement du 15 mars ?

Il me semble indispensable que la Région bruxelloise, dans ses compétences en Commission communautaire commune, décide d'une étude épidémiologique complète pour les habitants survolés. Ce type d'étude, qui a notamment été réalisé aux abords d'aéroports d'envergure à Paris, en Allemagne et aux Pays-Bas, est indispensable. Avec M. Gosuin, nous avons déposé une résolution pour demander au gouvernement d'agir dans ce sens.

De temps en temps, des études sont publiées, mais ces études disent un peu ce qu'elles veulent parce que ce ne sont pas des études scientifiques réalisées à grande échelle. Les FDF réclament une étude épidémiologique des conséquences du survol, mais aussi de ces nouvelles routes si elles devaient être mises en place.

Nous demandons également l'application des normes de bruit. Une procédure est effectivement toujours en cours mais depuis 1999, ces normes ont été confirmées comme valables. Vous aviez, en mars 2012, au gouvernement, précisé qu'il y avait des dossiers qui pouvaient dorénavant faire l'objet d'une procédure claire de paiement des amendes. Mais il y a eu un flottement consécutif à une demande du pouvoir fédéral de suspendre certains de ces dossiers. Nous réclamons aussi plus de clarté dans ce dossier et une réelle application des normes de bruit et des amendes en cas d'infraction.

Il est essentiel de se pencher ensemble sur la question afin d'évaluer s'il n'est pas nécessaire

Gewest en de federale overheid gaan spelen inzake de begeleidingsmaatregelen.

Hoe zit het met de controle-instantie? De impact van nieuwe vliegroutes moet behoorlijk worden gecontroleerd.

Werd er voor het regeringsbesluit van 15 maart overleg gepleegd?

De GGC moet een epidemiologische studie laten uitvoeren over de overvlogen delen van Brussel. Dergelijke studies werden ook uitgevoerd in de omgeving van luchthaven in het buitenland. Mijn fractie heeft daartoe een voorstel van resolutie ingediend.

Af en toe worden er studies gepubliceerd, maar die zijn niet erg betrouwbaar omdat ze beperkt van omvang zijn. Het FDF eist een degelijke studie over de gevolgen van het overvliegen van Brussel en van eventuele nieuwe vliegroutes.

Mijn fractie eist ook dat de geluidsnormen worden toegepast. Er is nog een gerechtelijke procedure aan de gang, maar sinds 1999 zijn de normen steeds overeind gebleven. In maart 2012 verklaarde u dat er inzake bepaalde dossiers boetes voor de overtreding van geluidsnormen konden worden opgelegd. De federale overheid verzocht echter om een aantal van die dossiers te schorsen. Wij eisen duidelijkheid evenals de toepassing van de geluidsnormen en de boetes.

Kunnen we een hoorzitting organiseren met de mensen die verantwoordelijk zijn voor de nieuwe vliegroutes? Ik pleit ervoor dat de meerderheid en oppositie samen een gemotiveerde motie of een resolutie aannemen.

Het Brussels Gewest moet duidelijk zijn standpunt toelichten over de vluchten, metingen enzovoort. Het zou mooi zijn als het parlement een unaniem standpunt kon bereiken.

d'entendre les responsables de la mise en place de ces nouvelles routes en commission. Est-ce que majorité et opposition n'auraient pas tout intérêt à revoter soit un ordre du jour motivé à la suite de ces interpellations, soit une résolution ?

Il est impératif que la Région et ses parlementaires réaffirment leur volonté en termes de nombres de vols autorisés, de quotas, de mesures d'accompagnement, d'organismes de contrôle. Ce serait un exercice utile de voir notre parlement se prononcer le plus unanimement possible sur ce sujet.

M. le président.- La parole est à Mme Ozdemir.

Mme Mahinur Ozdemir.- Je souhaiterais d'abord clarifier quelques points. Le "nouveau" plan de répartition des vols de l'aéroport de Bruxelles National dont il est ici question n'a rien en fait de nouveau. Il s'agit de l'exécution totale et correcte des décisions prises par le Conseil des ministres du gouvernement fédéral des 19 décembre 2008 et 26 février 2010, conformément à la déclaration de politique générale du Premier ministre. Ce n'est donc absolument pas un "Plan Wathelet".

Selon les accords pris en Conseil des ministres du gouvernement fédéral, le critère de masse ne vaut que pour l'utilisation de jour de la piste 20, et les limites de QC sont maintenues la nuit. Aucun gros porteur ne survole donc Bruxelles la nuit.

Sur la piste 20, les routes de jour actuelles évitent le survol de Bruxelles. La mise en œuvre du plan aura donc pour seule conséquence une diminution du survol de Bruxelles la nuit. De plus, l'utilisation de pistes comme la 02 ou la 07 gauche ne dépend pas d'une décision politique d'un gouvernement, mais bien de l'orientation et de l'intensité du vent. Le gouvernement fédéral a constaté qu'il y avait plus souvent qu'avant du vent contraire - un vent d'est très fort -, qui empêche d'utiliser les pistes 02, 20 et 25.

Quant à la route du canal, elle est en service depuis le 28 juillet 2012. Elle va entraîner une diminution des routes au-dessus de Bruxelles de par la disparition des routes Delta et Chabert, ainsi que de la modification de la route Denut afin d'éviter le survol de Laeken et de Neder-over-Heembeek. Le premier riverain survolé se trouve au square des

De voorzitter.- Mevrouw Ozdemir heeft het woord.

Mevrouw Mahinur Ozdemir *(in het Frans).- Het "nieuwe" spreidingsplan is in feite allesbehalve nieuw. Het is de uitvoering van de beslissingen van de federale ministerraad van 19 december 2008 en van die van 26 februari 2010, conform de algemene beleidsverklaring van de eerste minister. Het is dus geen 'plan-Wathelet'.*

Volgens de federale ministerraad geldt het criterium van de massa enkel overdag op baan 20 en blijven de QC-limieten 's nachts gelden. Er zouden dus 's nachts geen grote vrachtvliegtuigen over Brussel vliegen.

De huidige dagroutes op baan 20 leiden niet over Brussel. Het enige gevolg van het plan wordt dus een vermindering van het aantal nachtvluchten over Brussel. Het gebruik van banen als 02 of 07 links hangt niet af van een politieke beslissing, maar van de windrichting en -kracht. Blijkbaar is er vaker dan vroeger een sterke wind die het gebruik van banen 02, 20 en 25 onmogelijk maakt.

De kanaalroute wordt gebruikt sinds 28 juli 2012. Dankzij deze route verdwijnen de Deltaroute en de Chabertroute en wordt de Denutroute aangepast, met als resultaat minder routes die over Brussel lopen. Nu zullen de vliegtuigen pas ter hoogte van het Redersplein over bewoners vliegen en dan zitten ze al op meer dan 3.000 voet.

Hebben uw diensten al metingen gedaan die de evolutie van de geluidsoverlast in kaart brengen?

Hebt u vastgesteld dat er meer vliegtuigen over Brussel vliegen?

Armateurs, là où les avions sont déjà à plus de 3.000 pieds.

Vos services ont-ils déjà réalisé des mesures en matière de nuisances sonores qui pourraient nous permettre de déterminer une éventuelle évolution sur l'ensemble du territoire de la Région ?

Pouvez-vous nous dire, à ce stade, si l'on a pu constater une augmentation globale du survol de Bruxelles par les avions en provenance ou à destination de l'aéroport de Bruxelles National ?

M. le président.- La parole est à Mme P'tito.

Mme Olivia P'tito.- En janvier 2012, je vous avais déjà demandé où en étaient les négociations, auparavant chapeautées par le gouvernement fédéral, pour parvenir à un accord avec la Région flamande sur les nuisances sonores du trafic aérien. Vous nous aviez dit à ce moment-là qu'une réunion s'était tenue la veille de cette commission et qu'une autre devait avoir lieu à la fin du mois de septembre. Je voudrais savoir où en sont les discussions sur l'accord de coopération.

Ensuite, concernant ce qui a été dit aujourd'hui, je voudrais rappeler les termes de l'accord de gouvernement. Il y est énoncé : "Dans le cadre de la concertation avec le gouvernement fédéral, le gouvernement bruxellois défendra notamment les principes suivants". Je vais évoquer à propos de chacun de ces principes quelques points qui me taraudent.

Tout d'abord, "la modification de certaines routes aériennes et une définition plus précise du tracé de ces routes pour limiter les nuisances et tenir compte du critère de densité de population en évitant des concentrations excessives." Il me semble que nous sommes là totalement au cœur du problème qui nous préoccupe dans la situation actuelle.

À cet égard, je ferai référence aux travaux de Frédéric Dobruszkes, qui datent de 2008. Lorsqu'il évoque des éléments pour une géographie sociale de la contestation des nuisances aériennes à Bruxelles, il souligne justement l'inégalité dans la défense locale, qui conduit à un accroissement des nuisances dans les quartiers populaires.

Je ne veux certainement pas en arriver là, mais

De voorzitter.- Mevrouw P'tito heeft het woord.

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans).- In januari 2012 ondervroeg ik u over de onderhandelingen met het Vlaams Gewest over de geluidsoverlast door het luchtverkeer. U verwees toen naar een vergadering die eind september zou plaatsvinden. Hoever staan de gesprekken?*

In het regeerakkoord kondigt de regering aan welke principes ze tijdens het overleg zal verdedigen. Laat ons ze eens overlopen.

Een eerste principe is "de wijziging van bepaalde routes en een duidelijkere bepaling van deze routes, om de overlast te beperken en rekening te houden met de bevolkingsdichtheid".

In 2008 maakte Frédéric Dobruszkes een sociale geografie van de betwistingen rond de geluidsoverlast en concludeerde daarbij dat de volkswijken meer te maken kregen met overlast omdat ze minder protesteerden.

Zo ver wil ik niet gaan, maar het is mogelijk dat de huidige verandering van de routes een dergelijke situatie kan veroorzaken. Dat zou dan betekenen dat we de burgerinspraak op lokaal niveau moeten versterken. Ik heb gehoord dat de kanaalzone "dunbevolkt" zou zijn! Dat neem ik niet.

Het zou ook goed zijn om het vliegplan klaar en duidelijk voor te stellen in de commissie.

Een tweede principe is "het herstel van de windnormen die golden voor de invoering van het spreidingsplan-Anciaux". Dat moet inderdaad besproken worden.

Verder spreekt het regeerakkoord over "het

j'aimerais savoir si cette potentielle modification de tracé risque de nous conduire à ce genre de situation. Dans ce cas, il faudrait mettre en place un système encore plus performant de participation citoyenne au niveau local, pour susciter non pas des plaintes, mais à tout le moins des réactions. J'ai entendu dire que la zone du canal était "peu peuplée" ! On ne peut évidemment pas accepter cela.

D'autre part, Mme la ministre, il serait judicieux qu'une présentation de ce plan soit faite en commission de manière très pragmatique, en nous expliquant avec précision les différentes pistes.

Ensuite, "le rétablissement des normes de vent historiques en vigueur avant la mise en place du plan de dispersion Anciaux, en tenant compte des impératifs de sécurité". Il serait également important d'en parler.

L'accord de gouvernement comporte encore les points suivants : "Une fixation claire des procédures aériennes, du taux de montée, et de l'altitude requise pour les virages". Quand on parle de 3.000 pieds, soit plus ou moins 1.000 mètres, je trouve que c'est peu en regard d'une densité de population très importante.

"La création d'une autorité de contrôle indépendante et neutre chargée de veiller au respect de toutes les procédures aériennes avec pouvoir de sanction et de poursuite à l'égard des infractions." Parlons-en ! Il ne faut pas qu'il y ait de tabou.

"La limitation des vols annuels par un plafonnement global des vols. En ce qui concerne la perspective de l'installation d'un terminal low-cost à Bruxelles National, le gouvernement rappelle son exigence d'une étude d'incidences préalable à son éventuelle mise en place et marque sa réserve quant à la compatibilité de cette infrastructure avec celle d'un aéroport international".

À nouveau, nous sommes en plein cœur de l'actualité.

"En tout état de cause, celle-ci ne peut aboutir à une augmentation du nombre global annuel de mouvements aériens, l'extension des limites d'exploitation et des procédures de vol en vigueur

duidelijk vastleggen van de vliegprocedures, de hellingsgraad bij opstijgen en de vereiste hoogte voor het nemen van bochten". Een hoogte van 3.000 voet, of ongeveer 1.000 m, lijkt mij weinig boven een erg dichtbevolkt gebied.

Ook de "oprichting van een onafhankelijk controleorgaan dat het naleven van de procedures controleert en eventuele inbreuken kan vervolgen" moet op tafel komen, zonder taboe.

Een volgend punt is de "beperking van het aantal vluchten tot een jaarlijks plafond. Wat de nieuwe low-costterminal in Brussel-Nationaal betreft, herhaalt de regering de eis van een voorafgaande effectenstudie en haar twijfel aan de compatibiliteit van een dergelijke infrastructuur met die van een internationale luchthaven."

Volgens het regeerakkoord mag dit in geen geval leiden tot een stijging van het jaarlijks aantal bewegingen en moet de nachtperiode worden uitgebreid tot 7u 's ochtends. Het gewest zal zich ook verzetten tegen een intensief en regelmatig gebruik van baan 07L als landingsbaan.

Hoe zit het met al die punten?

De inkomsten uit de administratieve boetes worden gestort in een Fonds voor de bescherming van het leefmilieu. U hebt in het verleden gezegd dat we dat geld kunnen inzetten voor de strijd tegen geluidshinder, maar dat dit de federale overheid niet ontslaat van haar verantwoordelijkheid om een isolatiefonds op te richten, dat volgens het principe 'de vervuiler betaalt' wordt gespijsd door de luchthaventaksen.

Waarvoor wordt het geld van de boetes nu gebruikt? Hoe ver staat de oprichting van het isolatiefonds?

la nuit jusque 7 heures du matin." On sait bien quelle est la différence entre la nuit à Bruxelles et la nuit à Zaventem.

"Enfin, le refus de l'usage intensif et régulier de la piste 07L comme piste d'atterrissage via notamment l'installation d'un système ILS sur celle-ci."

Je souhaiterais en savoir plus sur l'ensemble de ces questions, ainsi que sur les recettes générées par le paiement des amendes administratives qui seraient payées sur le compte du fonds pour la protection pour l'environnement et donc affectées à ladite protection de l'environnement. Vous nous aviez dit par le passé que "nous pourrions envisager de les affecter spécifiquement à la lutte contre le bruit, mais il convient de ne pas soustraire le gouvernement fédéral de sa responsabilité de créer un fonds d'isolation alimenté par les redevances aéroportuaires selon le principe du pollueur-payeur".

Qu'en est-il de ce fonds pour la protection de l'environnement et de l'usage de ces amendes administratives ?

M. le président.- La parole est à Mme Huytebroeck.

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Je dois vous dire que j'ai été très surprise de l'annonce du secrétaire d'État fédéral à la Mobilité, en juillet dernier, concernant la mise en œuvre de ce plan de vol. En effet, mon cabinet et celui du ministre-président étaient impliqués depuis plusieurs mois dans des discussions avec le cabinet de M. Wathelet concernant la révision des routes aériennes et, plus globalement, la recherche d'une solution globale aux nuisances sonores générées par le trafic aérien, notamment en vue d'un accord de coopération pour la gestion du bruit de l'aéroport. Dans ce dossier, il est primordial que toutes les parties soient présentes autour de la table et qu'un accord intervienne avant d'appliquer un plan de vol. Dans le cadre de ces discussions, le ministre-président et moi-même avons adressé trois courriers à M. Wathelet. Trois réunions ont également eu lieu avec son cabinet.

Nous avons à plusieurs reprises, avant le mois de juillet, fait part à M. Wathelet de notre position concernant les modifications de routes qu'il

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister *(in het Frans).- Wij waren bijzonder verbaasd toen federaal staatssecretaris Wathelet in juli jongstleden de toepassing van het vluchtplan aankondigde. Mijn kabinet en dat van de minister-president voerden immers al maanden overleg met zijn kabinet over de herziening van de vliegroutes en over een algemene oplossing voor het vliegtuiglawaai. Het is belangrijk dat alle partijen rond de tafel zitten en een akkoord bereiken voordat een vluchtplan wordt toegepast.*

Wij hebben meermaals de gelegenheid gehad om de heer Wathelet ons standpunt mee te delen over de routewijzigingen die hij overwoog. Dit overleg was nog steeds aan de gang toen de heer Wathelet in de pers de toepassing van zijn plan aankondigde. Dat heeft ons verrast, want wij hadden hem ingelicht dat verschillende punten van zijn plan problematisch waren.

Het gaat niet om een nieuw plan, maar om de volledige toepassing van de federale akkoorden

envisageait. Cette concertation était toujours en cours lorsque M. Wathelet a annoncé à la presse la mise en œuvre du plan. Ceci nous a surpris, puisque nous pensions poursuivre les discussions jusqu'à l'aboutissement d'un accord. Notre surprise fut d'autant plus grande que le plan soumis à discussion était problématique sur plusieurs points.

Que contient ce plan de vol ? Il s'agit en effet non pas d'un nouveau plan de vol, mais de la mise en œuvre complète des accords fédéraux de décembre 2008 et de février 2009, comme prévu lors de la formation du gouvernement fédéral en 2011. L'essentiel de ces accords était resté inappliqué par le précédent secrétaire d'État à la Mobilité, M. Schouppe, notamment en ce qui concerne les normes de vent et les routes aériennes. La Région bruxelloise avait toutefois clairement exprimé ses oppositions à ce plan Schouppe. M. Wathelet était donc au courant de nos divergences et je pensais, peut-être naïvement, qu'il attendrait de parvenir à un accord avant d'appliquer le plan Schouppe, qui lui ne faisait pas l'objet d'un accord, mais bénéficiait d'une dynamique de dialogue.

Je vous propose de passer en revue les différents volets de ce plan de vol, en vous faisant part de notre analyse quant aux impacts pour notre Région. Toutes ces remarques ont été envoyées à M. Wathelet et réitérées dans un courrier signé par M. Picqué et moi-même, que nous lui avons adressé le 30 juillet, soit après son annonce. Par ailleurs, toutes les remarques que nous avons envoyées s'inscrivent clairement dans la lignée de notre accord de gouvernement.

Ce plan Wathelet confirme donc la suppression des routes Chabert, Zoulou et Delta et leur remplacement par la route du Canal. Cette décision est entrée en vigueur le 27 juillet dernier. Il y a donc depuis cette date un accroissement des vols au dessus du canal. La suppression de la route Chabert est positive pour les quartiers du bas de Schaerbeek. Elle était demandée de longue date par le gouvernement bruxellois. Toutefois, on constate en réalité que les nuisances se sont déplacées vers le bas de Laeken et Molenbeek et vers Uccle et Forest. Le problème est donc que des nouveaux quartiers sont désormais survolés. Ceci est évidemment problématique pour les personnes qui y habitent, lesquelles sont désormais survolées à partir de 6 heures du matin le week-end.

van december 2008 en februari 2009.

Heel wat maatregelen werden niet toegepast door voormalig staatssecretaris Schouppe, met name wat de windnormen en de vliegroutes betreft. Het Brussels Gewest had formeel verzet aangetekend tegen het plan-Schouppe. De heer Wathelet was dus op de hoogte van ons standpunt. Het was misschien naïef van ons om te hopen dat hij op een akkoord zou wachten alvorens het plan-Schouppe toe te passen.

Ik zal de verschillende punten van het plan overlopen en telkens onze analyse geven van de gevolgen voor het gewest. Wij hebben al die opmerkingen aan de heer Wathelet meegedeeld en nogmaals herhaald in de brief die wij na de persmededeling hebben verstuurd.

Het plan-Wathelet bevestigt de afschaffing van de routes Chabert, Zoulou en Delta en de vervanging ervan door de Kanaalroute. Die beslissing is op 27 juli jongstleden in werking getreden.

De afschaffing van de Chabertroute is gunstig voor de wijken in laag Schaarbeek, maar zorgt voor een verplaatsing van de geluidshinder naar de lager gelegen wijken van Laken en Molenbeek en naar Ukkel en Vorst. Er worden dus nieuwe wijken getroffen. Bovendien loopt de Kanaalroute boven de meest dichtbevolkte wijken van het land.

(verder in het Nederlands)

Het omgevingslawaai in Brussel zal dus niet verbeteren zolang er geen alternatieve oplossing voor het overvliegen van het stadscentrum wordt gevonden. We weten uiteraard dat de federale regering moeilijk tot een akkoord zal komen in dit verband. De minister-president en ikzelf hebben dus gevraagd om prioritair naar alternatieve routes te zoeken.

(verder in het Frans)

Wij dringen vooral aan op een oplossing voor de periode tussen 6 en 7u 's morgens. Zestig procent van de overschrijdingen van de Brusselse geluidsnormen vindt in die periode plaats. Het is dus belangrijk om de nachtperiode te verlengen tot 7u 's morgens, zoals ook tal van andere Europese luchthavens hebben gedaan. Dat is niet alleen noodzakelijk voor de gezondheid van de Brusse-

On sait aussi que les routes aériennes qui traversent le centre de la Région bruxelloise et la route du Canal survolent les zones les plus densément peuplées du pays.

(poursuivant en néerlandais)

L'environnement sonore ne s'améliorera pas à Bruxelles tant qu'aucune solution alternative au survol du centre-ville ne sera trouvée. Nous savons que le gouvernement fédéral parviendra difficilement à un accord à ce sujet. Le ministre-président et moi-même avons donc demandé de chercher des routes alternatives en priorité.

(poursuivant en français)

Nous insistons tout particulièrement pour qu'une solution soit mise en œuvre pour la période 6h00-7h00, qui est la plus pénalisante pour les Bruxellois. Cette période concentre environ 60% de toutes les infractions aux normes de bruit bruxelloises. Il est donc plus que jamais nécessaire de prolonger la nuit opérationnelle de l'aéroport jusqu'à 7 heures du matin, comme l'ont fait d'autres aéroports européens. C'est nécessaire à la fois pour améliorer l'environnement sonore et la santé des Bruxellois, mais également pour assurer un cadre juridique sain aux compagnies aériennes. En effet, si les personnes survolées sont les premières victimes de ce plan, nous devons aussi penser aux compagnies aériennes qui doivent suivre les routes imposées par le niveau fédéral, mais en contradiction avec notre réglementation. Leur situation n'est donc pas confortable.

Enfin, il est essentiel que la limitation à QC 4 soit confirmée pour la route du Canal la nuit, étant donné que des gros porteurs pourraient désormais emprunter cette route. Nous l'avons également demandé à M. Wathelet.

En ce qui concerne les routes vers le nord-ouest, M. Wathelet prévoit une modification de la route Denut afin d'éviter le survol de Neder-over-Heembeek et du haut de Laeken. Ce point, qui nous donne satisfaction, va grandement soulager les quartiers concernés. La décision n'est toutefois pas encore entrée en vigueur. Il faut savoir que les routes vers le nord-ouest représentent 43% de toutes les infractions aux normes de bruit bruxelloises en période de jour (7h00-23h00) et 41% en période de nuit (23h00-6h00).

laars, maar ook om de luchtvaartmaatschappijen een duidelijk rechtskader te bieden. Nu moeten zij de federale vliegroutes volgen, maar die zijn in strijd met onze regelgeving.

Bovendien vragen wij dat voor de nachtvluchten op de Kanaalroute het geluidsquotum wordt beperkt tot QC 4, omdat anders ook grote vracht-vliegtuigen die route zouden kunnen gebruiken.

Wat de routes boven het noordwesten van Brussel betreft, plant de heer Wathelet een wijziging van de Denut-route om vluchten boven Neder-over-Heembeek en hoog Laken te vermijden. Dat is een positief punt, aangezien op die routes 43% van de geluidsoverschrijdingen overdag en 41% van de geluidsoverschrijdingen 's nachts worden opgetekend. De beslissing is echter nog niet in werking getreden.

Voor de routes boven de Ring zullen er visuele bakens worden geplaatst om te vermijden dat de vliegtuigen te ver van de route afwijken en boven Neder-over-Heembeek, Laken of Sint-Agatha-Berchem vliegen. Dat is een positieve beslissing, maar wij hadden graag meer vluchten op die route gezien. Momenteel wordt de route boven de Ring maar voor 5,85% van de bewegingen gebruikt, terwijl deze het mogelijk maakt om het centrum van Brussel te vermijden. Wij kunnen niet genoeg herhalen dat ze een interessant alternatief biedt voor de Chabertroute en de routes met een bocht naar links vanaf baan 25R.

Die laatste routes vormen een groot probleem. Om de twee Woluwes en de Oostrand te ontlasten, voorziet de heer Wathelet in een ontdubbeling van de bestaande bocht naar links op 1.700 voet door een ruimere bocht naar links in de richting van de E411.

Dit voorstel zal de Oostrand ontlasten, maar voortaan voor overlast zorgen in de gemeenten Etterbeek, Elsene, Oudergem en Watermaal-Bosvoorde. Tot mijn verbazing is dit punt tot nu toe vrij onopgemerkt gebleven, terwijl het toch de betrokken gemeenten zou moeten verontrusten. Deze route zou vanaf januari in werking treden. Wij hebben het kabinet van de heer Wathelet gewaarschuwd dat wij verzet tegen die route zullen aantekenen.

Mijnheer Pinxteren, u bent ongerust over het

Concernant les routes vers le Ring, il est prévu une meilleure définition de la route du Ring au moyen de balises visuelles qui permettront d'éviter aux avions de s'éloigner de leur route et de survoler ainsi Neder-over-Heembeek, Laeken ou Berchem-Sainte-Agathe. Il s'agit également d'une décision positive. Cependant, je dois préciser que la route du Ring est étonnamment peu utilisée (seulement 5,85% des mouvements), alors qu'elle évite pourtant la traversée du centre de la Région bruxelloise. Je le répète depuis 2004 : cette route constituerait une alternative intéressante à la route du Canal ou même au virage à gauche au départ de la piste 25 droite. De plus, elle survole nettement moins de zones densément peuplées que la route du Canal. Il s'agit donc d'une bonne décision, mais nous souhaiterions y voir davantage de vols.

J'en viens aux routes virage à gauche au départ de la piste 25 droite. Il y a là un problème. Dans le but de soulager les communes de Woluwe et l'Oostrand, M. Wathelet prévoit une dispersion des vols au moyen d'un dédoublement du virage à gauche existant à 1.700 pieds pour tous les départs vers l'est, par un virage à gauche plus large en direction de l'autoroute E411. Cette proposition constitue une modification par rapport au plan Schouppe initial, qui prévoyait une augmentation d'altitude à 2.200 pieds (donc des avions qui pénétraient plus profondément dans la Région bruxelloise).

Nous avons exprimé à M. Wathelet notre inquiétude face à cette proposition, car celle-ci impliquerait le survol d'une partie du territoire bruxellois qui n'était pas survolée jusqu'ici au décollage. Cela va soulager l'Oostrand, mais les communes d'Etterbeek, d'Ixelles, d'Auderghem et de Watermael-Boitsfort seront désormais survolées. Jusqu'ici, ce point semble être passé inaperçu. À mon grand étonnement, car il s'agit là d'une très mauvaise décision qui devrait inquiéter les communes concernées. Son entrée en vigueur est prévue pour le mois de janvier. Nous avons aussitôt informé le cabinet Wathelet de notre intention de nous opposer à cette route. J'espère qu'il reviendra sur cette idée avant janvier et qu'il examinera des solutions alternatives.

Voilà donc pour ce qui concerne les routes aériennes qui auront un impact significatif sur la Région bruxelloise. Certaines sont déjà d'application (Canal), d'autres ne le sont pas

project van staatssecretaris Wathelet om een ILS-systeem op baan 07L te plaatsen, zodat deze voor meer landingen kan worden gebruikt, landingen die boven Brussel zullen gebeuren. Dat project zou vooral bijkomende hinder veroorzaken in het noorden van Brussel, met name in Jette en Laken. Wij hebben de heer Wathelet verwittigd dat de Brusselse regering zich hiertegen hevig zal verzetten.

(verder in het Nederlands)

Wat de milieubeoordeling van zulke beslissingen betreft, zou ik in eerste instantie willen preciseren dat dit niet de taak zou moeten zijn van het Gewest. Het zou logisch zijn dat elke beslissing om een vliegroute te creëren of te wijzigen aan een voorafgaande milieu-effectenstudie wordt onderworpen, zoals dat ook voor de veiligheids- en capaciteitsaspecten van de vlieghaven gebeurt. Jammer genoeg is dat momenteel niet het geval.

(poursuivant en français)

Wij hebben de heer Wathelet gevraagd om de wijzigingen aan een milieubeoordeling te onderwerpen. Die moet aantonen dat de nieuwe routes minder personen aan vliegtuiglawaai blootstellen of alternatieven voorstellen als dat niet het geval is. Wij hebben jammer genoeg geen antwoord op die vraag gekregen.

Mijnheer Van Damme, het is nog te vroeg om te zeggen of dit plan tot meer geluidsoverlast voor de Brusselaars en meer boetes zal leiden, omdat momenteel nog maar een deel van het plan van toepassing is. Wij hopen bovendien dat tegen januari nog bepaalde wijzigingen zullen worden doorgevoerd.

Mijnheer Pinxteren, voor uw vragen over het aantal en het type vliegtuigen op de vluchtroutes moet u zich wenden tot de federale regering.

Heel wat luchtvaartmaatschappijen weigeren de Brusselse boetes te betalen. Ik begrijp hun argumenten. Het is echter aan de federale regering om vliegroutes uit te stippelen die rekening houden met de onmiddellijke nabijheid van een dichtbevolkte stad en met de Brusselse regelgeving. Ik heb altijd heel duidelijk gesteld dat wij onze geluidsnormen niet zullen aanpassen, zeker nu de wettelijkheid ervan is bevestigd door

encore mais figurent bien au programme. Certaines décisions sont bonnes, comme celle du Ring, d'autres le sont beaucoup moins, comme celles qui impliquent le survol de nouveaux quartiers.

Vous vous inquiétez également, M. Pinxteren, du projet de M. Wathelet d'installer un équipement de guidage ILS sur la piste 07L afin de pouvoir recourir à des atterrissages plus fréquents sur cette piste, c'est-à-dire au dessus de Bruxelles. Ce projet nous inquiète également, car il engendrerait des nuisances supplémentaires pour les quartiers du nord tels que Jette et Laeken.

Nous avons donc rappelé à M. Wathelet que le gouvernement bruxellois s'oppose catégoriquement - l'accord de gouvernement est formel - à un usage intensif et régulier de la piste 07 gauche comme piste d'atterrissage via l'installation d'un système ILS sur celle-ci. Nous l'avons donc informé que nous combattrons tout projet qui irait dans ce sens.

(poursuivant en néerlandais)

Il serait logique que toute décision de créer ou de modifier une route aérienne soit soumise à une évaluation préalable des incidences environnementales, comme c'est le cas pour des aspects de sécurité et de capacité de l'aéroport. Ce n'est malheureusement pas le cas actuellement. Et ce ne devrait pas être à la Région d'effectuer l'évaluation environnementale de telles décisions.

(verder in het Frans)

Nous avons donc demandé à M. Wathelet que les adaptations de routes envisagées fassent l'objet d'une évaluation environnementale. Cette évaluation devrait démontrer que ces nouvelles routes engendrent une diminution du nombre de personnes exposées au bruit des avions et proposer des alternatives si tel n'est pas le cas. Nous n'avons malheureusement pas reçu de réponse à cette demande. Il est trop tôt, M. Van Damme, pour mesurer une augmentation des nuisances pour les Bruxellois ou une hausse du nombre d'amendes, car seule une partie du plan est pour l'instant appliquée. Cela fera toutefois l'objet d'une analyse sur plusieurs mois, en comparaison avec les résultats des années précédentes. Nous disposons d'un cadastre du bruit à jour mais nous devons

de Raad van State, het Grondwettelijk Hof en het Europees Hof van Justitie.

In 2010 had ik aan Leefmilieu Brussel gevraagd om de impact van het plan-Schouppe te onderzoeken. Die conclusies blijven actueel, aangezien op een verandering na hetzelfde plan van toepassing is. Volgens die simulaties zou het plan meer zones en personen treffen, namelijk 28,8% meer personen 's nachts, 8,8% meer personen overdag en 11,9% 's avonds.

Die simulatie werd evenwel uitgevoerd zonder het exacte verkeer op die verschillende routes te kennen. Er moet dus voorzichtig met die cijfers worden omgesprongen. Wij begrijpen echter niet hoe de heer Wathelet kan aankondigen dat het aantal getroffen personen dankzij zijn plan zal dalen van 450.000 naar 65.000. In onze brief hebben wij meer uitleg gevraagd over die cijfers, die totaal in strijd zijn met onze simulaties.

Niemand is gebaat bij overhaaste beslissingen. Het Brussels Gewest heeft nooit voor de frontale aanval gekozen, maar voor de dialoog, zonder evenwel op onze wetgeving terug te komen. Wij hebben nog altijd de vaste wil om een samenwerkingsakkoord te bereiken en een onafhankelijk controleorgaan op te richten. Het is mijn inziens een grove vergissing om een plan in te voeren waarover geen politiek akkoord bestaat. Dat leidt alleen maar tot confrontaties en gerechtelijke acties. De grote verliezers zijn de burgers en de luchtvaartmaatschappijen.

Ik betreur dat onze laatste brief en onze laatste verzoeken onbeantwoord zijn gebleven. Wij zullen echter de druk op de ketel houden.

attendre l'application du nouveau plan, en espérant certaines modifications d'ici le mois de janvier. Je ne pense donc pas que nous aurons de réponse avant l'été.

M. Pinxteren, je ne peux pas répondre à votre question concernant le nombre et le type d'avions qui seraient envoyés sur les différentes routes. Ceci relève de la compétence du gouvernement fédéral.

Je voudrais conclure en vous disant qu'il est plus que jamais nécessaire que les routes aériennes et les procédures de vol tiennent compte des normes de bruit en vigueur en Région de Bruxelles-Capitale, dans le but de protéger la santé de la population, mais aussi de garantir un cadre juridique clair pour les compagnies aériennes.

Je suis attentive au message des ces dernières, que nous avons encore rencontrées récemment, et dont certaines menacent de quitter l'aéroport de Bruxelles National (parfois toutefois pour d'autres raisons que celles qu'elles invoquent officiellement). C'est cependant au gouvernement fédéral qu'incombe la responsabilité d'établir des procédures de vol qui tiennent compte du fait que l'aéroport est situé à proximité immédiate d'une ville densément peuplée et d'une Région qui possède depuis plusieurs années une réglementation maintes fois attaquée en justice, mais toujours à tort.

Les compagnies s'adressent à nous en disant qu'elles refusent de payer des amendes. Je les comprends et les invite à interpeller le gouvernement fédéral pour lui demander pourquoi il trace des routes qui contreviennent à une réglementation qui leur impose de payer des amendes. J'ai été claire vis-à-vis des compagnies : la Région ne va pas supprimer ses normes de bruit, d'autant moins que leur légalité a été confirmée par le Conseil d'État, la Cour constitutionnelle et la Cour de justice de l'Union européenne.

En termes de cadastre, je rappelle que j'avais déjà chargé Bruxelles Environnement de réaliser une simulation de l'impact du plan Schouppe en 2010. Aujourd'hui, les conclusions restent à peu près identiques puisque, hormis une modification, c'est quasiment le même plan qui est appliqué. Cette simulation concluait que la mise en application du plan risque manifestement d'augmenter les

surfaces et le nombre de personnes pouvant être exposées au bruit des avions. L'augmentation du nombre de personnes survolées serait ainsi potentiellement de 28,8% la nuit (entre 23h00 et 07h00), de 8,8% la journée et de 11,9% le soir.

Cette simulation a toutefois été effectuée sans connaître le trafic exact qui empruntera les différentes routes. Ses résultats doivent donc être pris avec des pincettes. Quoi qu'il en soit, nous ne nous expliquons absolument pas comment M. Wathelet peut annoncer que son plan réduira le nombre de Bruxellois survolés de 450.000 à 65.000 habitants. Ces chiffres ne tiennent absolument pas la route ! Dans notre courrier, nous lui demandons également une explication sur ces chiffres qui sont en contradiction totale avec nos estimations.

Je ne doute pas, malheureusement, que nous allons revenir sur le sujet. Dans ce dossier difficile, nous savons de longue date que personne n'est jamais gagnant en faisant des sorties prématurées sur la question. Depuis 2004, c'est la stratégie suivie par la Région bruxelloise, à savoir une stratégie non pas frontale mais de dialogue, sans toutefois faire un pas en arrière par rapport à notre législation. Nous avons toujours la volonté de trouver un accord de coopération, de créer un institut des nuisances sonores indépendant du pouvoir politique, et je pense que c'est une erreur fondamentale de lancer un plan sans accord autour de la table. Nous sommes alors repartis dans des confrontations, dans d'éventuelles actions juridiques et les perdants dans cette histoire sont tant les citoyens que les compagnies aériennes.

Je regrette évidemment que notre dernière lettre et nos derniers appels soient restés sans réponse. Nous n'allons cependant pas lâcher prise et poursuivre nos interpellations. Le mois de janvier sera crucial puisque c'est alors que le nouveau plan doit entrer en application. Je regrette de ne pas encore pouvoir vous présenter aujourd'hui un bel accord.

M. le président.- La parole est à Mme P'tito.

Mme Olivia P'tito.- Pourrions-nous disposer des documents cités par la ministre, à savoir la projection faite par Bruxelles Environnement ainsi que les courriers ?

De voorzitter.- Mevrouw P'tito heeft het woord.

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans).- Kunt u ons de documenten bezorgen die u vermeldt, zoals de brieven en de simulaties?*

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Oui.

M. le président.- La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren.- Merci pour le caractère très complet de votre réponse, qui illustre une nouvelle fois la complexité de ce dossier. Je voudrais mettre en lumière certains éléments qui me semblent essentiels.

Il est erroné et inacceptable d'argumenter qu'il ne s'agit pas du plan Wathelet ; que ce dernier ne ferait qu'appliquer le plan Schouppe. Nous avons tout de même pu constater que des modifications ont été apportées au plan Schouppe. C'est notamment le cas du virage vers l'est dont vous avez parlé, de la balise d'Huldenberg et de la dispersion de ces virages à gauche, qui risque de toucher de nouvelles communes au décollage. Ces adaptations ne figurent pas dans le plan Schouppe. Ce sont des évolutions décidées par le gouvernement fédéral et son secrétaire d'État à la Mobilité. Un autre élément nouveau est la volonté d'installer un système ILS pour faciliter l'atterrissage sur la piste 07 gauche.

Ces éléments ne figuraient pas dans le plan Schouppe et se retrouvent aujourd'hui dans le calendrier décisionnel pour le mois de janvier. Cela risque de poser un réel problème, tant pour les Bruxellois que pour les compagnies aériennes. Nous ne pouvons pas nous cacher derrière l'argument consistant à dire "ce n'est pas moi, c'est M. Schouppe". Cet aveu de faiblesse n'est pas admissible. Il est du devoir et de la mission d'un ministre, d'un secrétaire d'État et d'un gouvernement fédéral de prendre en compte l'intérêt des Bruxellois, de leur qualité de vie et de leur santé dans ce dossier.

Par ailleurs, il est également incorrect de répéter ici, en tant qu'élu bruxellois, que les nouvelles mesures touchent moins les Bruxellois, alors que Bruxelles Environnement a démontré le contraire. Relayer de fausses informations qui vont à l'encontre de l'intérêt de notre Région, et surtout de ses habitants, est déloyal, paradoxal et évidemment dommageable.

Vous avez rappelé l'intérêt des normes de bruit, ainsi que l'importance du nombre d'infractions (60%) commises entre 6 heures et 7 heures. On ne

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, ministre *(in het Frans).- Geen probleem.*

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren *(in het Frans).- Het is verkeerd en onaanvaardbaar om te beweren dat er eigenlijk geen plan-Wathelet bestaat en dat staatssecretaris Wathelet enkel het plan-Schouppe uitvoert. We hebben immers vastgesteld dat de federale regering een aantal zaken heeft gewijzigd aan het plan-Schouppe.*

In januari zou de beslissing over het plan-Wathelet vallen. Zowel voor de Brusselaars als voor de luchtvaartmaatschappijen zou dat tot ernstige problemen leiden. Het gaat niet op om de verantwoordelijkheid af te schuiven op de heer Schouppe. De federale regering heeft de plicht om rekening te houden met de Brusselaars, hun levenskwaliteit en gezondheid.

Het is ook larie om te beweren dat de Brusselaars weinig last zullen hebben van de nieuwe maatregelen. Leefmilieu Brussel heeft immers al aangetoond dat dat niet klopt. Het getuigt van een gebrek aan loyauteit om informatie te verspreiden die de belangen van het Brussels Gewest schaadt.

U verwees naar de geluidsnormen en het hoge aantal overtredingen tussen 6 en 7 uur 's ochtends. Er moet een oplossing worden gevonden, zowel in het belang van de Brusselaars als in dat van de luchtvaartmaatschappijen, die voortdurend boetes krijgen.

Ik heb het altijd absurd gevonden dat mensen hun gras niet mogen maaien op zondag, maar dat grote vliegtuigen wel vanaf 6 uur 's ochtends over de stad mogen razen.

Ik dring aan op de oprichting van een controle-instantie en op een resolutie over vliegtuiglawaai tussen 6 en 7 uur 's ochtends.

Bij elk vluchtplan zou er ook aandacht naar controle moeten gaan. Daarvoor kan men zich laten inspireren door grote stedenbouwkundige projecten, waarvoor er altijd milieu-effectenstudies worden uitgevoerd en die steevast gepaard gaan met overleg.

In dit dossier worden er echter beslissingen

peut dès lors que plaider pour qu'une réflexion soit menée sur ce créneau horaire très délicat pour les Bruxellois. Cette situation est également dommageable pour les compagnies aériennes qui se voient infliger des amendes à répétition.

J'ai toujours été étonné par le fait que l'on interdit aux gens de tondre leur pelouse le dimanche, mais que l'on autorise des gros porteurs à survoler la ville à partir de 6 heures du matin. Les autorités compétentes semblent ne pas s'émouvoir de cette complète aberration.

Au-delà des éléments qui ont été rappelés par vous-même et mes collègues concernant, entre autres, la création d'un institut de contrôle, la résolution du problème du créneau horaire situé entre 6 heures et 7 heures demeure une priorité.

La mise en œuvre systématique d'un élément de contrôle devrait être prévue pour tous les plans de survol. Celui-ci pourrait s'inspirer des dispositifs existants pour les grands projets urbanistiques, qui prévoient d'effectuer une étude d'incidences environnementales, d'évaluer les conséquences de l'une ou l'autre décision et d'organiser des concertations.

Dans le dossier qui nous occupe, les décisions sont par contre prises sans la moindre forme de concertation avec les gouvernements régionaux concernés.

L'objectivation des plans, des mesures et des décisions est indispensable. La mise en place d'un institut de contrôle commence à relever du vœu pieux plutôt que d'une véritable opportunité d'objectiver la situation.

Nous espérons que les différents partis du gouvernement fédéral seront sensibles à l'appel des élus bruxellois et au courrier du gouvernement bruxellois concernant les différents points évoqués. L'heure est grave. La situation n'ira pas en s'améliorant. En tant qu'élus bruxellois, nous allons immanquablement pâtir de cette situation et nous avons la responsabilité de trouver des solutions.

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

genomen zonder enige vorm van overleg met de betrokken gewestregeringen.

De hele besluitvorming moet op een objectievere manier tot stand komen. De oprichting van een controle-instantie heeft eerder iets weg van een vrome belofte dan van een echte poging om een objectieve kijk op de situatie te krijgen.

Ik hoop dat de federale regering oor zal hebben voor de grieven van het Brusselse parlement en de Brusselse regering. We gaan er niet op vooruit. Het is onze verantwoordelijkheid om naar oplossingen te zoeken.

De voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).- Depuis deux ans, vous ne faites que répéter que vous vous efforcez de convaincre vos collègues au niveau fédéral de ne pas mettre ce plan à exécution à cause de son impact négatif pour de nombreux Bruxellois. Vous poursuivez avec Melchior Wathelet les négociations entamées avec Etienne Schouppe, mais butez à chaque fois sur le même refus, dont les Bruxellois subissent les conséquences.*

Deux conclusions s'imposent aujourd'hui : la première est que la partie la plus problématique du plan est entrée en vigueur, puisque la route du canal, qui génère le plus de nuisances pour les Bruxellois, est opérationnelle.

La seconde est que le secrétaire d'État Wathelet ne voit pas, pour l'instant, d'intérêt à vous rencontrer puisqu'il n'a pas réagi depuis votre courrier de la fin juillet.

Il ne nous reste malheureusement qu'une seule solution, à savoir obliger les autorités fédérales à changer leur fusil d'épaule en exigeant de lourdes astreintes.

De heer Jef Van Damme.- Het antwoord van de minister was opnieuw volledig, maar ook erg verontrustend. Eigenlijk vertelt u al twee jaar hetzelfde. U zegt dat u uw federale collega's ervan probeert te overtuigen om het plan niet uit te voeren, omdat er voor veel Brusselaars een groot probleem is. U probeert met staatssecretaris Melchior Wathelet een gesprek aan te knopen om hem te overtuigen. Voordien deed u dat met toenmalig staatssecretaris Etienne Schouppe. U gaat onderhandelen over een nieuw akkoord. Ik begrijp echter dat u telkens weer een negatief antwoord krijgt. Elke keer opnieuw wordt u opzijgezet en is de Brusselaar het slachtoffer.

Ik stel vandaag twee zaken vast. Een eerste conclusie is dat het meest problematische deel van het plan is uitgevoerd. De kanaalroute is namelijk operationeel. Dat is de route die het meest overlast genereert voor de Brusselaar.

Een tweede conclusie is dat de federale overheid - en met name staatssecretaris Wathelet - momenteel niet geïnteresseerd is om met u een gesprek aan te gaan. U hebt sinds uw brief van eind juli geen antwoord meer gekregen. Drieënhalve maand later is nog geen nieuwe vergadering gepland. Blijkbaar zijn alle bruggen opgeblazen. Dat is wel een heel problematische situatie.

Het enige middel dat ons nog rest, is de federale overheid met zeer zware boetes te dwingen om het geweer van schouder te veranderen. Dat is natuurlijk een rampzalige situatie.

We kunnen dus niet anders dan samen met u vaststellen dat er geen hoop op beterschap is.

M. le président.- La parole est à Mme Persoons.

Mme Caroline Persoons.- Les FDF déposeront demain un ordre du jour motivé. Je l'enverrai aussi aux autres intervenants et groupes afin qu'ils puissent le cosigner ou l'amender, s'ils le veulent.

(Colloques)

De voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mevrouw Caroline Persoons *(in het Frans).- Het FDF zal morgen een gemotiveerde motie indienen en zal de andere fracties vragen die mee te ondertekenen, als ze dat willen.*

(Samenspraak)

Ordres du jour – Dépôt

M. le président.- Un ordre du jour motivé est annoncé par Mme Caroline Persoons.

(voir annexes p. 65)

Moties – Indiening

De voorzitter.- Een gemotiveerde motie wordt door mevrouw Caroline Persoons aangekondigd.

(zie bijlagen blz. 65)

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

À MME EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, DE LA RÉNOVATION URBAINE, DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE ET DU LOGEMENT,

concernant "le déploiement de la technologie 4G à Bruxelles".

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

AAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID, STADSVERNIEUWING, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP EN HUISVESTING,

betreffende "de verspreiding van de 4G-technologie in Brussel".

M. le président.- La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf.- Les titres de la presse sont sans ambiguïté : "Mobistar et Base snobent à leur tour Bruxelles dans le déploiement de la 4G", "La norme de rayonnement qui empêche le déploiement du 4G à Bruxelles" ou encore "Pourquoi ça coince à Bruxelles : Evelyne Huytebroeck s'oppose aux opérateurs sur les normes d'émissions. Résultat : tout est bloqué."

Bruxelles a adopté une norme de puissance de rayonnement des antennes limitée à 3V/m. Selon les opérateurs, elle rend déjà difficile la cohabitation des technologies 2G et 3G et empêcherait le développement de le technologie 4G au sein d'un réseau bruxellois congestionné. Les opérateurs soulèvent les problèmes relatifs à la nécessaire implantation de nouvelles antennes, à la

De voorzitter.- De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- De voltallige pers schrijft dat Mobistar Brussel buiten het nieuwe 4G-netwerk laat omwille van de strenge Brusselse stralingsnormen.*

Die norm bedraagt 3 V/m per antenne. Volgens de operatoren bemoeilijkt dat al het samengaan van 2G en 3G-technologie en maakt het de ontwikkeling van 4G-technologie onmogelijk. Zij verwijzen naar moeilijkheden met de inplanting van nieuwe antennes, meer bepaald de zware stedenbouwkundige procedures, het gebrek aan plaats en de hoge kostprijs.

De Brusselaars zullen dus niet als eersten kunnen genieten van deze nieuwe technologie, waarmee je via een draagbare telefoon tien keer sneller op

lourdeur des procédures de délivrance de permis, au manque de place ou aux surcoûts.

Les Bruxellois ne seront donc certainement pas les premiers à profiter de cette nouvelle technologie qui doit permettre un accès à l'internet dix fois plus rapide, notamment via les téléphones portables.

Nous sommes inquiets. Alors que tous les records de faillites sont battus, les entreprises se plaignent de devoir faire face à une dégradation des conditions de compétitivité, puisque les conditions d'accès au téléphone et à Internet semblent moins bonnes ici qu'ailleurs. Ce problème devrait donc être évalué du point de vue de l'attractivité économique et des conséquences pour la Région. Je m'étonne de ce que cette situation n'ait pas pu être anticipée.

Qu'en est-il du déploiement de la technologie 4G à Bruxelles ? Est-il exact que les opérateurs ont pris cette position ? Sont-ils unanimes à ce sujet ?

Quels sont les arguments avancés par les opérateurs ?

Quel est l'impact de la norme de 3V/m sur la nouvelle technologie 4G ? Disposez-vous de données objectives et chiffrées à ce sujet ?

Avez-vous anticipé le déploiement de cette technologie ? Comment et pourquoi ? Des mesures ont-elles été prises ? Avez-vous organisé des discussions préalables entre toutes les parties prenantes ? Avez-vous rencontré les opérateurs et vous ont-ils fait part de leurs difficultés ?

Que ressort-il du groupe de travail permanent réunissant votre cabinet, Bruxelles Environnement, les opérateurs et le Forum des opérateurs de GSM (FOG) ? Comment fonctionne ce groupe de travail ? Des réunions ont-elles lieu régulièrement ?

Quel est l'état des négociations actuellement en cours ? Des solutions sont-elles trouvées ? Quand peut-on espérer voir la technologie 4G se déployer en Région de Bruxelles-Capitale ?

Avez-vous mesuré l'impact d'un non-déploiement de la technologie 4G sur l'activité économique de notre Région ?

internet kunt.

Net nu veel bedrijven failliet gaan, klagen veel ondernemingen dat Brussel minder competitief wordt, doordat de toegang tot telefonie en internet elders beter lijkt. Het verbaast mij dat er blijkbaar niet nagedacht is over dit aspect van de zaak.

Klopt het dat de operatoren Brussel om deze reden links laten liggen? Geldt dat voor alle operatoren?

Welke argumenten hanteren ze?

Welke impact heeft de norm van 3 V/m op de 4G-technologie? Hebt u daar objectieve gegevens over?

Hebt u maatregelen genomen om de invoering van 4G mogelijk te maken? Hebt u vooraf gepraat met de verschillende betrokken partijen? Hebben de operatoren u ingelicht over hun moeilijkheden?

Hoe functioneert de permanente werkgroep met vertegenwoordigers van uw kabinet, Leefmilieu Brussel, de operatoren en het Forum van GSM-operatoren? Komt die werkgroep regelmatig bijeen?

Hoever staan de onderhandelingen? Zijn er oplossingen? Wanneer kunnen we de 4G-technologie in Brussel verwachten?

Hebt u de gevolgen voor de Brusselse economische activiteit gemeten van het eventuele wegblijven van de 4G-technologie?

Discussion

M. le président.- La parole est à Mme De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw *(en néerlandais).- Je me joins à M. Dewolf. Ces derniers temps, Bruxelles n'a pas fait bonne impression dans la presse. Lorsque Mobistar a fait part de son intention de rendre le réseau 4G opérationnel en Belgique, il s'est avéré que Bruxelles n'était pas reprise dans les villes concernées. Le développement du réseau y était manifestement rendu impossible par la sévérité des normes. La situation économique est difficile et cela ne contribue ni à la relance ni à améliorer l'attractivité de Bruxelles pour les entreprises.*

Le CD&V estime évidemment que la santé des Bruxellois doit primer, mais il s'avère qu'aucune étude d'envergure n'a démontré qu'une norme d'émission légèrement supérieure serait dangereuse pour la santé publique. En outre, l'Organisation mondiale de la santé recommande des normes 14 fois supérieures aux normes bruxelloises. Il devrait donc être possible de concilier les normes avec les exigences technologiques de la société.

Selon une brochure publiée par le fédéral, l'exposition aux ondes liée à la présence d'une antenne serait 10.000 fois inférieure à celle liée à l'usage d'un téléphone. Si nous étions réellement soucieux de santé publique, la prévention par rapport à l'usage répété d'un gsm devrait davantage susciter notre intérêt que la question des antennes.

En outre, pour le secteur de la santé, un réseau 4G est vital, car il permet notamment un contact immédiat avec l'équipe médicale. Si nous n'adaptons pas les normes, quelles seront les conséquences pour le projet pilote qui est en cours à l'UZ Brussel ? Et je suppose que d'autres hôpitaux voudront également utiliser les réseaux 4G.

À la suite de l'émoi provoqué par Mobistar, vous avez dit chercher activement des solutions pour permettre l'usage de la technologie 4G à Bruxelles. Quelles solutions envisagez-vous ? De quelle tolérance par rapport aux normes actuelles

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Ik sluit mij aan bij de heer De Wolf. Brussel heeft de laatste tijd geen goede beurt gemaakt in de pers. Toen Mobistar bekendmaakte dat het het 4G-netwerk operationeel wilde maken in België, bleek dat Brussel niet voorkwam in de opsomming van de steden. Blijkbaar was de ontplooiing van het netwerk in Brussel onmogelijk door de strenge normen.

Ik betreur dit soort berichtgeving. De economische situatie is erg moeilijk en het is belangrijk dat iedereen de economie helpt aanzwengelen en ertoe bijdraagt dat Brussel aantrekkelijk blijft voor de bedrijven. Dergelijke berichten zijn daarvoor niet gunstig.

Nu is het niet zo dat de CD&V niet bekommerd zou zijn om de gezondheid van de Brusselaars. Natuurlijk moet die zorg op de eerste plaats komen. Uit eerdere debatten is echter ook gebleken dat er nog altijd geen grootschalige studies zijn waaruit zou blijken dat een iets hogere stralingsnorm schadelijke effecten zou hebben op de volksgezondheid.

De Wereldgezondheidsorganisatie beveelt een minimale stralingsnorm aan die 14 keer hoger ligt dan de norm in het Brussels Gewest. In vergelijking met andere landen is de Brusselse norm bij de laagste. U probeert blijkbaar bij de beste leerlingen van de klas te horen, maar het gewest moet ook economisch leefbaar blijven. Het moet mogelijk zijn om de normen in overeenstemming te brengen met de technologische vereisten van de maatschappij.

Uit een een brochure van de federale overheid blijkt dat de blootstelling aan radiogolven van een zendmast 10.000 maal kleiner is dan de blootstelling bij het gebruik van een mobiele telefoon. Als we echt bekommerd zijn om de volksgezondheid, zouden we meer aan preventie moeten doen met betrekking tot het veelvuldige gebruik van de gsm in plaats van ons te focussen op de symboolkwestie van de zendmasten.

Ik had het net over het belang van de aanwezig-

d'émission devrions-nous faire preuve pour qu'un réseau 4G soit accessible à Bruxelles sans qu'il faille placer des dizaines d'antennes supplémentaires ?

heid van bedrijven en internationale en Europese instellingen. Er is echter nog een sector die we zeker niet uit het oog mogen verliezen. Zoals u weet, loopt er een proefproject in het UZ Brussel. Voor de gezondheidssector is een 4G-netwerk vaak levensnoodzakelijk. Het netwerk wordt bijvoorbeeld gebruikt in ambulances die uitrukken wanneer zich ernstige ongevallen voordoen. Het is de bedoeling dat die meteen contact kunnen leggen met de volledige medische staf die klaarstaat in het ziekenhuis.

Wat zijn de gevolgen voor het proefproject, als we onze normen niet aanpassen? Ik neem aan dat ook de andere Brusselse ziekenhuizen gebruik willen maken van 4G-netwerken.

Naar aanleiding van de commotie die Mobistar veroorzaakte over de invoering van de normen, zei u dat u actief naar oplossingen zoekt om de 4G-technologie mogelijk te maken in Brussel. Welke oplossingen overweegt u? Hoe tolerant zouden de stralingsnormen moeten zijn om een 4G-netwerk mogelijk te maken zonder tientallen extra zendmasten te plaatsen? U had immers gezegd dat 4G in Brussel mogelijk is als de gsm-operatoren zeer veel masten plaatsen. Zou het dan gaan om stralingsnormen van 5 V/m of 20 V/m?

M. le président.- La parole est à Mme Ampe.

De voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mme Els Ampe *(en néerlandais).- Le parlement s'est effectivement opposé, durant la législature précédente, au développement du réseau 4G à Bruxelles. L'Open VLD n'a jamais soutenu cette réglementation parce que nous entrevoyions, à l'époque déjà, les problèmes liés au développement de ces nouvelles technologies.*

D'autres personnes font le même constat aujourd'hui. Vous évoquez toutefois une évolution possible, ce qui est bon signe.

Qu'en est-il concrètement ? Quelles suggestions comptez-vous soumettre au parlement sur la base de vos discussions avec les opérateurs ou les experts indépendants ?

L'adaptation de la réglementation doit concilier le développement du réseau 4G et la protection de la santé des Bruxellois.

Mevrouw Els Ampe.- Het parlement heeft er tijdens de vorige legislatuur inderdaad voor gezorgd dat het vandaag onmogelijk is om het 4G-netwerk in Brussel te ontwikkelen. Open Vld heeft die regelgeving nooit gesteund, omdat wij toen al voorzagen dat er zich problemen zouden voordoen met de ontwikkeling van nieuwe technologieën.

Ik ben zeer blij dat vandaag ook anderen vaststellen dat er problemen zijn. Men kan nooit alles op voorhand voorzien. Iedereen kan zich vergissen. Dat wil evenwel niet zeggen dat we in de boosheid moeten volharden. Het is positief dat u aangeeft dat er evolutie mogelijk is.

Wat hebt u concreet in gedachten? Welke suggesties zult u aan het parlement doen op basis van uw gesprekken met de operatoren of onafhankelijke wetenschappers?

Bij de aanpassing van de regelgeving moeten wij

La norme actuelle de 3 V/m ne vous semble-t-elle pas sévère et peu réaliste ?

M. le président.- La parole est à Mme Ozdemir.

Mme Mahinur Ozdemir.- Les opérateurs ont commencé à développer la technologie 4G en Flandre et en Wallonie, mais continuent à déclarer qu'un déploiement de cette technologie est impossible à Bruxelles en raison de la norme d'émission 3V/m que nous avons votée.

Si nous voulons, à Bruxelles, préserver la santé de la population tout en bénéficiant des nouvelles technologies dont le développement nous paraît fondamental, il y a urgence.

Nous savons que si nous voulons introduire la 4G et conserver une couverture réseau suffisante, il faudra augmenter considérablement la densité du réseau d'antennes sur le territoire de la Région. Protéger la santé de notre population et améliorer la compétitivité de notre Région : voilà le défi que nous devons relever.

Pour ce faire, la coopération avec les opérateurs est fondamentale. C'est pourquoi, j'aimerais vous entendre quant au cadre de travail que vous avez mis en place avec les opérateurs. Est-il efficace ? La coopération a-t-elle pu aboutir à des résultats ? Quelles solutions pouvez-vous aujourd'hui avancer pour nous rassurer quant au développement de la technologie 4G à Bruxelles ? Quelles initiatives avez-vous prises récemment à cet effet ?

M. le président.- La parole est à Mme P'tito.

Mme Olivia P'tito.- Comme on le sait, l'ordonnance du 1er mars 2007 prône une certaine sévérité, appelée de nos vœux et non contestée : twee zaken met elkaar verzoenen: de ontwikkeling van het 4G-netwerk en de bescherming van de gezondheid van de Brusselaars.

Vroeger was een straling van 21,9 V/m toegestaan voor elke mast. Dat was dertig maal meer dan de huidige norm van 3 V/m, die bovendien gedeeld wordt door vier, omdat men ervan uitgaat dat er naast de drie bestaande operatoren nog een vierde operator zal bijkomen.

Die norm van 3 V/m is misschien iets te streng en onvoldoende realistisch. Hoe ziet u de norm evolueren?

De voorzitter.- Mevrouw Ozdemir heeft het woord.

Mevrouw Mahinur Ozdemir *(in het Frans).- De gsm-operatoren beginnen 4G-technologie in te voeren in Vlaanderen en Wallonië, maar blijven beweren dat dat in Brussel onmogelijk is wegens de strenge stralingsnormen.*

Als we zowel van de moderne technologie willen kunnen profiteren als de bevolking beschermen, moeten we dringend een oplossing vinden.

In Brussel is een 4G-netwerk enkel mogelijk als er een heleboel extra gsm-masten worden geplaatst. We moeten zowel de volksgezondheid beschermen als de concurrentiekracht van de bedrijven verbeteren.

Daarvoor moet u samenwerken met de gsm-operatoren. Verloopt die samenwerking vlot? Heeft ze al resultaten opgeleverd? Kunt u een oplossing voorstellen om een G4-netwerk mogelijk te maken in Brussel? Welke initiatieven hebt u genomen?

De voorzitter.- Mevrouw P'tito heeft het woord.

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans).- De stralingsnorm uit de ordonnantie van 1 maart 2007 is redelijk streng, maar we wijken er niet van*

trois volts par mètre cumulé. Cette ordonnance rencontre notamment les recommandations du Conseil supérieur d'hygiène tout en allant bien au-delà - 200 fois même - des normes imposées par l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

Il est important de rappeler que Bruxelles n'est pas pour autant opposée à la technologie 4G. Vous l'avez rappelé vous-même, Mme la ministre, mais il me semble important de le souligner.

En juillet dernier, vous évoquiez d'ailleurs le quota de 25% qui rend tout à fait possible le développement des technologies 3G et 4G. Vous rappeliez alors la nécessité de recourir à 150 nouvelles antennes pour conserver un taux de couverture suffisant et jusqu'à 250 nouvelles antennes pour permettre le développement d'une nouvelle technologie. Ces chiffres correspondent-ils toujours à la réalité ?

Il va de soi que cette technologie implique un effet d'appel vers toujours davantage de sophistication. Cela doit néanmoins se faire bien entendu dans le respect de l'environnement qui doit être de qualité pour les Bruxellois.

Je voudrais en savoir davantage sur le contrôle du respect de l'ordonnance actuelle. Quel est le nombre des constats infractionnels ? En 2011, vous nous parliez de 3 dépassements sur 73 contrôles effectués sur un parc actuel de 1.500 antennes. Qu'en est-il aujourd'hui ?

Qu'en est-il également des antennes de type Astrid qui ne représentent, il est vrai, que 2% des antennes ? Les antennes radio et télé sont également exclues du champ d'application de l'ordonnance, car elles sont non pulsées. Y a-t-il un contrôle en la matière ? Pouvez-vous nous communiquer l'état des lieux de la situation ?

À l'époque, aucun contrôle n'était exercé pour vérifier si les conditions du permis d'environnement avaient bien été respectées. Est-ce toujours le cas ?

La dernière fois que nous vous avions interrogée, trois contrôleurs étaient sur le terrain. Combien y en a-t-il aujourd'hui ? Bien sûr, en la matière, il n'est pas utile de développer une armée mexicaine sur le terrain. Combien de procès-verbaux ont-ils déjà été dressés ? Ces questions sont évidemment à

af. De maximale veldsterkte bedraagt 3V/m in het Brussels Gewest. Daarmee gaan we veel verder dan de aanbevelingen van de Wereldgezondheids-organisatie (WGO).

Het Brussels Gewest is nochtans geen tegenstander van 4G-technologie.

In juli 2012 wees u erop dat 3G en 4G-technologie best kan worden ontwikkeld in Brussel. U verklaarde dat er 150 extra gsm-antennes nodig waren om de huidige dekkingsgraad op peil te houden en 250 als de operatoren nieuwe technologie willen gebruiken. Kloppen die cijfers nog steeds?

Bij de ontwikkeling van nieuwe technologie moet rekening worden gehouden met het leefmilieu van de Brusselaars.

Hoeveel overtredingen op de stralingsnormen werden al vastgesteld? In 2011 had u het over 3 overtredingen die waren vastgesteld bij 73 controles. Wat is de huidige situatie?

Hoe zit het met de zogenaamde Astrid-antennes? Slechts 2% van alle antennes zijn van dat type. De ordonnantie is niet van toepassing op radio- en televisieantennes omdat die niet met gepulseerde straling functioneren. Kunt u de controle op de naleving van de normen toelichten?

Vroeger werd er helemaal niet gecontroleerd of de voorwaarden voor de toekenning van een milieu-vergunning werden nageleefd. Is dat nog steeds het geval?

De laatste keer dat u een vraag over dit onderwerp kreeg, zei u dat er drie controleurs waren in Brussel. Hoeveel zijn er nu? Hoeveel processen-verbaal werden er al opgesteld? Ik dring al jaren aan op een debat over de stralingsnormen en de inspectiedienst van Leefmilieu Brussel. Die inspectiedienst moet proactief zijn en samenwerken met andere beleidsniveaus om efficiënt te functioneren.

mettre en lien avec le débat global concernant l'effectivité des normes et le service d'inspection de Bruxelles Environnement que j'appelle de mes vœux depuis plusieurs années maintenant. Je ne désespère pas et ne lâcherai pas ce morceau. En effet, j'estime que cela fait partie des réalités de notre belle Région. Il s'agit de la nécessité de disposer d'un service d'inspection non seulement proactif, mais aussi tout à fait coordonné avec les autres niveaux de pouvoir et efficace pour rendre tangible ce que l'on vote au sein de ce parlement.

M. le président.- La parole est à Mme Huytebroeck.

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Je veux être claire. Si je ne l'ai pas été assez dans la presse, je le serai ici. Je suis pour la 4G. En tout cas, je ne suis pas contre.

(Rires)

Je suis plutôt favorable aux nouvelles technologies, s'il existe une solution pour les mettre en œuvre en respectant la santé des citoyens et notre législation. Je rappelle que cette législation est la vôtre. Je salue Mme Ampe pour sa constance, car il est vrai que l'Open Vld ne l'avait pas votée. Cette législation n'a pas été adoptée dans la précipitation, comme en témoignent les auditions et travaux parlementaires qui ont précédé le vote.

Ce n'est pas moi qui dis qu'il est impossible d'implanter la 4G, mais les opérateurs. C'est pour ce motif aussi que nous continuons les discussions. Cette norme de 3V/m, adoptée en 2007 à une très large majorité, a été contestée à la fois par l'État fédéral et par les opérateurs qui prétendaient que la Région n'était pas compétente. Nous avons finalement remporté cette bataille juridique.

Cette norme ne permet pas, en tout cas, aux opérateurs d'ajouter aujourd'hui, sans limites, des antennes à chaque fois qu'une nouvelle technologie apparaît sur le marché. Les opérateurs doivent choisir les technologies qu'ils souhaitent développer. Le plus logique serait que cela se fasse via le remplacement des anciennes technologies par les technologies plus récentes.

Les opérateurs nous rétorquent que, dans la réalité,

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister *(in het Frans).- Ik ben voorstander van 4G-technologie. In elk geval ben ik er niet tegen.*

(Gelach)

Ik ben in het algemeen voorstander van nieuwe technologie, als het tenminste mogelijk is om die in te zetten zonder de volksgezondheid in het gedrang te brengen en de Brusselse wetgeving te overtreden. Ik wijs erop dat het Brussels parlement de ordonnantie betreffende de stralingsnormen heeft aangenomen. Mevrouw Ampe, het klopt dat de Open VLD die ordonnantie niet heeft gesteund.

Niet ik, maar de gsm-operatoren beweren dat het onmogelijk is om 4G-technologie in te voeren in Brussel. De stralingsnorm van 3V/m kwam onder vuur te liggen van de federale overheid en de gsm-operatoren, die beweerden dat het Brussels Gewest niet bevoegd is voor zulke normen. Uiteindelijk werd het juridische getouwtrek in ons voordeel beslecht.

De norm laat de gsm-operatoren geenszins toe om telkens wanneer nieuwe technologie wordt geïntroduceerd een hele resem gsm-antennes te plaatsen. Het lijkt me logischer dat ze oude technologie meteen vervangen door nieuwere. Volgens de gsm-operatoren wordt 2G-technologie, die al meer dan twintig jaar oud is, echter nog zeer intensief gebruikt en kan ze niet onmiddellijk worden opgegeven. Nochtans werd de 2G-technologie in bepaalde landen, zoals Japan, wel onmiddellijk door 3G vervangen.

In België willen de gsm-operatoren 2G en 3G dus

la 2G, qui est une technologie qui date d'il y a plus de vingt ans, est encore très utilisée et ne peut pas être abandonnée tout de suite. Dans certains pays, comme le Japon, elle l'a été directement. Je ne sais si c'est une référence.

Aujourd'hui, on nous explique que les opérateurs doivent continuer à faire coexister l'ensemble de ces technologies pendant un certain temps. On doit envisager comment cette période de transition peut se dérouler pour le mieux, en combinant le développement technologique et le respect de la santé.

Pour assurer le respect de la norme de 3V/m, nous avons décidé de la répartir en octroyant, à chaque opérateur, un quota d'1,5V/m. Cette solution a été préférée par les opérateurs, car elle leur offre une répartition équitable et une sécurité juridique, contrairement à un système flottant où le niveau de rayonnement aurait varié en fonction du nombre d'opérateurs présents sur un site.

Je précise également que Bruxelles Environnement contrôle le respect de la norme de 3V/m, non seulement à travers les permis d'environnement, mais également via des mesures in situ. Pour l'instant, une centaine de contrôles ont été effectués. Jusqu'ici, très peu d'infractions ont été constatées

En ce qui concerne l'impact de la norme, depuis septembre, nous rencontrons les opérateurs. Cela se faisait déjà tous les deux mois puisque des réunions de la plate-forme opérationnelle, réunissant depuis le début de la mise en œuvre de l'ordonnance, les opérateurs, mon cabinet, celui du secrétaire d'État à l'Urbanisme, Bruxelles Environnement et l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement (AATL), ont également eu l'occasion de faire le point sur l'avancement des discussions.

À la suite des déclarations surprenantes des opérateurs en juin, mais également pour des raisons de concurrence entre opérateurs, nous avons décidé d'organiser des rencontres individuelles autour de l'impact de la norme sur leur couverture réseau et des contraintes liées au développement de la 4G. Il est évident que dans un secteur aussi concurrentiel que celui-là, il faut rester très prudent. Vu qu'il s'agit de données commerciales confidentielles, je ne peux pas vous

nog een tijd naast elkaar laten bestaan. We zullen moeten nagaan hoe we die overgangsperiode in goede banen kunnen leiden. Daarbij moet er een evenwicht worden gevonden tussen technologische ontwikkeling en de bescherming van de gezondheid.

Om de naleving van de norm van 3 V/m mogelijk te maken, beslisten we om elke gsm-operator een quotum van 1,5 V/m toe te kennen. De operatoren drongen zelf op die oplossing aan omdat ze het eerlijkst is en de meeste juridische veiligheid biedt.

Leefmilieu Brussel controleert of de stralingsnorm van 3 V/m wordt nageleefd door plaatselijke metingen uit te voeren. Er werden tot dusver een honderdtal controles uitgevoerd. Overtredingen zijn zeer zeldzaam.

Sinds september overleggen we met de gsm-operatoren over de impact van de normen. Zulk overleg vond daarvoor al om de twee maanden plaats. Er bestaat immers een overlegplatform waarin de gsm-operatoren en de bevoegde overheidsinstanties vertegenwoordigd zijn.

Na de verbazingwekkende verklaringen van de gsm-operatoren in juni en omdat de operatoren concurrenten zijn, besloten we om met elk van hen afzonderlijk te overleggen over de impact van de stralingsnorm. Ik ontving vertrouwelijke commerciële gegevens die ik niet zomaar kan meedelen.

Tijdens de individuele ontmoetingen verstrekten de operatoren ons strategische gegevens over onder meer de ontwikkelingen van hun netwerken. Het was niet eenvoudig om alle nodige gegevens te ontvangen. Eigenlijk hebben we nog altijd niet alles gekregen wat we nodig hebben.

We wachten dus nog op een deel van de informatie. Sommige operatoren eisen dat we eerst een vertrouwelijkheidsovereenkomst tekenen.

De operatoren beweren dat ze hun quotum van 1,5 V/m al grotendeels nodig hebben voor de huidige technologie. Als ze met dat quotum ook 4G-technologie moeten gebruiken, zal de capaciteit voor 2G en 3G moeten worden verlaagd.

Volgens de operatoren zouden ze erg veel extra antennes moeten kunnen plaatsen om een 4G-netwerk te ontwikkelen. Het is moeilijk om extra

communiquer de chiffres à ce sujet.

Lors de ces rencontres individuelles, les opérateurs ont commencé à nous communiquer des données stratégiques concernant le développement de leurs réseaux, l'impact de la norme sur leur couverture réseau, le nombre de sites supplémentaires nécessaires pour compenser les pertes de couverture, ainsi que les contraintes liées au développement de la 4G. Il a été difficile d'obtenir l'ensemble de ces informations, plusieurs mois ont été nécessaires. Nous n'avons d'ailleurs, à l'heure actuelle, pas encore tous les chiffres de tous les opérateurs.

Nous sommes donc encore en attente de quelques informations. Certains opérateurs ont demandé la signature d'un accord de confidentialité.

Globalement, les opérateurs affirment que leur quota de 1,5V/m est déjà fortement utilisé par les technologies existantes. L'ajout de la 4G impliquerait donc de diminuer la puissance d'émission des antennes 2G et 3G.

En l'état, une solution serait d'ajouter des sites pour développer la 4G. Mais, selon les opérateurs, cela demanderait d'en augmenter fortement le nombre. L'acquisition de nouveaux sites représente aussi une difficulté, vu la crainte de la population bruxelloise à ce sujet et les délais pour obtenir un permis d'urbanisme.

Vous êtes pour la plupart des hauts responsables élus dans votre commune et vous connaissez les fortes craintes des citoyens par rapport à l'implantation d'antennes. Les interpellations de ceux qui sont intervenus aujourd'hui seraient bien différentes s'ils avaient reçu des pétitions relayant les angoisses des riverains. Et il y en aura ! J'en ai moi-même déjà reçues.

Nous avons fait le maximum pour informer la population de la manière la plus transparente possible, en organisant une enquête publique pour chaque antenne faisant l'objet d'une demande de permis d'environnement. Les citoyens ont eu accès à toutes les informations. Nous leur avons même fourni une simulation en trois dimensions décrivant le champ électromagnétique qui sera généré par les antennes à l'échelle d'un quartier. Le dispositif est donc aussi transparent, objectif et participatif que possible. Cette question suscite

locaties te vinden voor zulke antennes omdat de Brusselse bevolking er afkerig tegenover staat en het lang duurt om een stedenbouwkundige vergunning te krijgen.

Zoals u doorgaans weet maken de Brusselaars zich zorgen over gsm-antennes. Sommige interpellanten die allicht minder op de hoogte zijn daarvan, zouden hun discours wel aanpassen als ze wisten hoe ongerust de mensen over die dingen zijn.

We hebben onze best gedaan om de bevolking zo goed mogelijk te informeren en openbare onderzoeken te organiseren over elke nieuwe antenne waarvoor een milieuvergunning wordt aangevraagd. De Brusselaars konden alle informatie inkijken. We hebben zelfs 3D-simulaties gemaakt van de elektromagnetische velden die de antennes zouden genereren.

Sommige gemeenten, zoals Oudergem en Etterbeek, spelen echter stokebrand en vechten systematisch alle vergunningen van Leefmilieu Brussel voor gsm-antennes aan. Dat helpt ons niet vooruit. Milieuvergunningen dienen net om de bevolking te beschermen. Ze zorgen ervoor dat het vermogen van de antennes wordt beperkt.

Die gemeenten brengen de toepassing van de stralingsnormen in het gedrang. Ze verhinderen namelijk de plaatsing van extra antennes die nodig zijn ter compensatie van de verlaging van het vermogen van de huidige antennes. Zo werken ze ook de ontwikkeling van een 4G-netwerk tegen.

Mijnheer De Wolf, u maakt zich blijkbaar zorgen over de economische gevolgen van het uitblijven van een Brussels 4G-netwerk, maar uw gemeente werkt die ontwikkeling tegen door voortdurend beroepsprocedures aan te knopen tegen milieuvergunningen voor antennes.

Leefmilieu Brussel onderzoekt de haalbaarheid van een reeks oplossingen om een 4G-netwerk te ontwikkelen.

Het is te vroeg om die oplossingen in detail te bespreken. Zodra we meer zicht hebben op de haalbaarheid, zullen we ze voorstellen.

Leefmilieu Brussel vergelijkt de gegevens van de milieuvergunningen van elke afzonderlijke gsm-

toutefois une forte inquiétude, même si celle-ci n'est pas forcément justifiée.

Je voudrais pointer à cet égard l'attitude irresponsable de certaines communes. Je pense notamment à Auderghem et Etterbeek, où nous avons eu le plus de recours. Ces communes contestent systématiquement les permis délivrés par Bruxelles Environnement. Cela ne nous aide pas ! Vous faites fi du fait que les permis d'environnement servent justement à protéger la population en prévoyant l'abaissement de la puissance des antennes.

Ce faisant, ces communes mettent en péril la réussite de l'application de la norme régionale, notamment en empêchant l'installation d'antennes supplémentaires dans les délais prévus pour compenser la perte de couverture causée par l'abaissement de la puissance. De cette manière, elles retardent le travail des opérateurs et contrarient le développement de la 4G.

Certaines communes introduisent des recours systématiques contre nos permis. M. De Wolf, il est paradoxal de vous entendre vous inquiéter de l'impact économique causé par le retard dans le développement de la 4G à Bruxelles, alors que votre commune attaque en même temps les permis d'environnement au Collège d'environnement et au Conseil d'État, empêchant ainsi le déploiement d'un réseau efficace.

À ce stade, Bruxelles Environnement analyse la faisabilité et l'impact d'une série de pistes de solutions qui devraient faciliter le développement de la 4G, dans le respect du cadre de l'ordonnance du 1er mars 2007.

Au stade actuel, il est encore trop tôt pour détailler les solutions envisagées. Nous ne manquerons pas de vous les présenter lorsque nous aurons une vue plus précise de leur faisabilité. Ce travail est complexe, d'autant plus que les chiffres ne nous sont pas tous parvenus rapidement.

Bruxelles Environnement s'emploie actuellement à croiser les données individuelles des permis d'environnement de chaque opérateur pour connaître au préalable le niveau d'exposition global et assurer que les modifications envisagées n'engendreront pas de dépassement de la norme de 3V/m.

operator om zich een beeld te vormen van de totale straling en zich ervan te verzekeren dat de norm van 3 V/m niet wordt overschreden.

We overwegen meerdere oplossingen, maar die worden nog besproken. We streven naar een evenwicht tussen de volksgezondheid en de ontwikkeling van nieuwe technologie.

Alle gsm-operatoren verdedigen grosso modo hetzelfde standpunt. De impact varieert echter van de ene tot de andere operator en is onder meer afhankelijk van het huidige aantal antennes.

Clearwire gebruikt bijvoorbeeld maar één technologie en kan zijn quotum dan ook volledig daarvoor gebruiken.

De operatoren zitten nog niet allemaal op dezelfde golflengte. Bovendien zijn ze in een hevige concurrentieslag verwikkeld.

In het overlegplatform zetelen vertegenwoordigers van de regering en de operatoren. Ze bespreken de gevolgen van de ordonnantie inzake leefmilieu en stedenbouw. Ik organiseer om de twee maanden een vergadering.

Het is voorbarig om een wijziging van de ordonnantie te overwegen. Ik geloof dat de ontwikkeling van een 4G-netwerk mogelijk is met de huidige ordonnantie, al zullen de operatoren wel een aantal inspanningen moeten leveren.

We overwegen ook een aantal besluiten die een uitkomst bieden om een 4G-netwerk te ontwikkelen. Een wijziging van de ordonnantie is voorbarig.

Nous avons plusieurs perspectives en vue, mais celles-ci en sont encore au stade des discussions. L'objectif est de garantir l'équilibre entre la question de la santé publique et celle du développement des nouvelles technologies.

Tous les opérateurs de télécommunication adoptent, globalement, la même position. Les impacts sont cependant variables d'un opérateur à l'autre, notamment en fonction du nombre de sites existants ou du nombre de technologies qu'ils exploitent.

Par exemple, l'opérateur Clearwire ne développe qu'une seule technologie et peut, par conséquent, utiliser tous les quotas auquel il a droit pour déployer celle-ci.

Tous les opérateurs ne sont pas toujours sur la même longueur d'onde et ils sont, de plus, soumis à une rude concurrence.

Le groupe de travail sur la plate-forme opérationnelle gsm comporte des représentants du gouvernement et des opérateurs, qui discutent des différents aspects liés à la mise en œuvre de l'ordonnance sur le plan environnemental et urbanistique. Il est convoqué tous les deux mois, à mon initiative. Il s'est déjà réuni à 21 reprises.

À ce stade, il est prématuré d'envisager une révision de l'ordonnance. Le développement de la 4G semble possible dans le cadre de l'ordonnance, sous réserve de certains efforts du côté des opérateurs.

Des solutions devraient également être rendues possibles dans le cadre des arrêtés que nous sommes en train de considérer. Il me semble donc prématuré de juger que l'ordonnance devrait être revue.

M. le président.- La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf.- Quand on attaque, il faut savoir ce qu'on dit. En l'occurrence, vous ne savez pas ce que vous dites ! Ce que vous avez affirmé est inexact.

Même si je connais bien mes dossiers, j'ai pris la peine de téléphoner au chef de service de l'urbanisme et de l'environnement de ma commune. Globaliser votre réponse en disant que

De voorzitter.- De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- Mevrouw Huytebroeck, u verkondigt onzin.*

Uw beschuldigt sommige gemeenten van onverantwoordelijk gedrag. Dat is gratuit. Ik voel me niet aangesproken.

In mijn gemeente geven we over de meeste dossiers een positief advies. Als een dossier slecht

certaines communes sont irresponsables, c'est facile ! Mais cela ne me concerne pas.

En revanche, même si, majoritairement, les avis que nous rendons sur les dossiers sont positifs, dans un État de droit, on exerce ses droits ! Quand un dossier est mal ficelé, quand, dans une demande de permis, on met un numéro de police erroné, non seulement nous avons le droit, mais aussi l'obligation d'introduire un recours.

Interrogez votre administration sur le nombre de dossiers et de recours. Vous constaterez que si ces derniers sont exceptionnels, nous gagnons tous ceux que nous introduisons. En effet, quand on ne tient pas compte, dans un dossier, de ce qui existe à proximité, comme une école ou une crèche, nous avons le devoir d'intervenir et d'introduire un recours, que nous gagnons d'ailleurs systématiquement.

Le fait que vous osiez critiquer cela est scandaleux ! Je vous dis paisiblement - je pourrais y mettre encore plus de conviction - que dans un État de droit, une autorité subordonnée ou un citoyen a le droit d'exercer les recours qui lui sont ouverts. On ne peut donc lui faire ce reproche. Et lorsque l'on gagne les recours que l'on a introduits, c'est sans doute que l'on avait raison de le faire !

Je ne peux donc approuver vos propos. J'ai posé une question écrite et Mme Olivia P'tito vient de vos interroger sur le nombre de contrôleurs sur le terrain. Vous ne lui avez pas répondu, mais je peux le faire à votre place : il y en a 2 ! C'est ce que vous m'avez répondu par écrit.

Dans le cadre d'une interpellation tout à fait honorable, soutenue par l'ensemble des intervenants qui établissent qu'il y a un problème avec les 4G, je ne puis accepter que vous répondiez : "Je ne suis ni pour, ni contre cette technologie et cette dernière peut s'implanter". Vous avez répondu que vous étiez surprise par ce que les opérateurs vous disent et que vous étudiez la question. Pour le reste, on ne sait rien.

Vos réponses ne me paraissent pas adéquates, a fortiori quand vous renvoyez la balle aux communes en général, et à une commune en particulier. Dans l'exemple que vous avez cité, vous vous êtes pour le moins trompée.

is opgesteld en een heleboel gegevens in vergunningsaanvragen niet kloppen, gaan we echter in beroep. Dat is niet alleen ons recht, het is zelfs onze plicht.

U zou zich eens behoorlijk moeten informeren bij uw diensten. Wij knopen slechts zelden een beroepsprocedure aan, maar als het gebeurt, krijgen we altijd gelijk.

Het is schandalig dat u onze houding bekritiseert. In een rechtstaat heeft een lager beleidsniveau of een burger het recht om gebruik te maken van beroepsprocedures.

Ik stelde u al eerder een schriftelijke vraag over het aantal controleurs die de naleving van de stralingsnormen in het oog houden. U antwoordde dat er slechts twee zijn!

Ik vind het onaanvaardbaar dat u zich op de vlakte houdt en geen duidelijk standpunt voor of tegen 4G-technologie durft in te nemen. U zegt alleen dat u verwonderd bent over de uitspraken van de operatoren en dat u de kwestie laat onderzoeken.

Ik vind uw antwoord ongepast. U probeert de zwartepiet door te spelen naar de gemeenten, en vooral naar mijn gemeente, maar uw beschuldigingen houden geen steek.

M. le président.- La parole est à Mme Huytebroeck.

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Il était prévisible que M. De Wolf réagisse sur le point concernant les recours. J'attendais néanmoins de sa part une réaction plus globalisée, car j'ai pris la peine de développer l'état des discussions.

Vous ne pouvez pas alléguer qu'on ne sait rien de la situation, puisque nous sommes en contact avec les opérateurs et que nous disposons des données. Je ne vous les livre toutefois pas, car elles concernent des schémas qui poursuivent le même objectif mais qui font encore l'objet de discussions avec les opérateurs.

Vous livrer d'emblée les scénarios sur lesquels nous avançons serait, à ce stade, contre-productif. Nous tenons à respecter le souhait des opérateurs de ne pas livrer certains éléments.

Par ailleurs, je n'ai pas fustigé votre commune en particulier, mais seulement souligné l'attitude irresponsable de certaines communes qui contestent systématiquement les permis.

M. Vincent De Wolf.- Vous avez clairement cité les communes d'Auderghem et d'Etterbeek.

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Il s'agit effectivement des communes qui exercent le plus de recours. Vous ne pouvez pas insinuer que je compromets le développement économique de cette Région, alors que les opérateurs voient la délivrance de leur permis compromise par les recours introduits contre les implantations d'antennes.

Les recours adressés par les communes sont légitimes. Vous devez savoir néanmoins que nous sommes très exigeants en matière de contrôles des permis d'environnement et, par ailleurs, de contrôles effectués sur le terrain. Je tiens à vous rassurer sur ce point.

Néanmoins, les recours exercés retardent l'implantation de certaines antennes pour les opérateurs.

Je ne voudrais pas que vous sortiez de cette commission en affirmant que l'on ne sait rien, que l'on ne fait rien et que l'on n'aboutira à rien. C'est

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister *(in het Frans).- Mijnheer De Wolf, uw reactie was voorspelbaar. Toch had ik gehoopt dat u het iets meer over de inhoud zou hebben, zoals ik.*

U kunt niet beweren dat we geen zicht hebben op de situatie. We hebben contact met de operatoren en beschikken over de nodige gegevens. Ik kan u die informatie echter niet doorspelen.

Het zou contraproductief zijn om u in deze fase al te informeren over alle oplossingen die we overwegen. We respecteren ook de wens van de operatoren om vertrouwelijk om te gaan met bepaalde informatie.

Ik viseerde trouwens niet uw gemeente in het bijzonder, maar had het over de onverantwoordelijke houding van een aantal gemeenten die systematisch in beroep gaan tegen bepaalde vergunningen.

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- U verwees expliciet naar Oudergem en Etterbeek.*

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister *(in het Frans).- Dat zijn de gemeenten die het vaakst in beroep gaan. U kunt niet beweren dat ik de economische ontwikkeling van het Brussels Gewest verhinder.*

De gemeenten hebben inderdaad het recht om in beroep te gaan. Ik wijs er echter op dat het Brussels Gewest zeer strenge controles uitvoert inzake de milieuvergunningen.

Beroepsprocedures kunnen ertoe leiden dat de operatoren niet meteen extra antennes kunnen plaatsen.

Ik hoop dat u geen onwaarheden gaat verkondigen na afloop van deze commissie.

tout le contraire que j'essaie de vous démontrer.

M. le président.- La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf.- Je constate que la ministre a quelque peu incurvé son exposé et son vocabulaire. Dans sa réponse, elle avait dit que certaines communes, dont Auderghem et Etterbeek, exerçaient des recours de manière systématique et irresponsable. Je dis avec force que ce n'est pas le cas pour Etterbeek. Pour Auderghem, je l'ignore.

À Etterbeek, nous avons introduit des recours et nous continuerons à le faire lorsque c'est justifié. Le droit nous le permet, la démocratie l'exige, la participation citoyenne aussi. Certainement lorsqu'on constate qu'un dossier est inexact, qu'il est incomplet et qu'on ne tient pas compte de la présence d'établissements, comme des crèches ou des écoles. D'ailleurs, huit à neuf fois sur dix, nous gagnons les recours introduits. Peut-être parce que nous avons raison !

Je maintiens que nous ne sommes pas rassurés par votre réponse. Vous avez en effet déclaré que vous étiez prudente et que c'était peut-être par l'augmentation du nombre de sites que l'on arrivera à implanter le 4G.

Ce n'est pas une réponse, mais une piste. Et on sait que c'est la voie de la galère, parce que les habitants, avec raison, ont peur. L'augmentation de ce genre d'engins ne plaît pas et on en arrive à construire des fausses cheminées pour cacher les antennes. Cela ne plaît pas davantage au niveau urbanistique.

Je maintiens donc qu'il n'y a pas de réponse concrète et qu'une inquiétude demeure dans le chef des entreprises.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME CÉLINE FREMAULT

À MME EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE

De voorzitter.- De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- Mevrouw Huytebroeck, ik stel vast dat u uw antwoord een beetje nuanceert. Nu beweert u dat bepaalde gemeenten, waaronder Oudergem en Etterbeek, systematisch en op onverantwoordelijke wijze beroepsprocedures aanknopen. In het geval van Etterbeek is die beschuldiging alleszins onterecht.*

In Etterbeek zullen we in beroep blijven gaan als dat nodig is. Dat is ons recht en onze democratische plicht. Als vergunningsdossiers met haken en ogen aan elkaar hangen of er geen rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van crèches en scholen, moeten wij ingrijpen. Overigens krijgen we bijna altijd gelijk als we een beroepsprocedure aanspannen.

Uw antwoord stelt me niet gerust. U zei dat het 4G-netwerk er misschien kan komen door een uitbreiding van het aantal antennes.

Dat is geen antwoord. U noemt gewoon een mogelijke technische oplossing. Een oplossing die overigens niet deugt, want Brusselaars verzetten zich terecht tegen de wildgroei van antennes. Soms worden er zelfs nepschoorstenen geplaatst om die dingen te verbergen.

Uw antwoord is onduidelijk. De bedrijven blijven zich zorgen maken.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT

TOT MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE

LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, DE LA RÉNOVATION URBAINE, DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE ET DU LOGEMENT,

concernant "les puits perdus et les manquements de la Région bruxelloise à la directive européenne relative au traitement des eaux urbaines résiduaires".

M. le président.- La parole est à Mme Fremault.

Mme Céline Fremault.- Mon interpellation était initialement adressée au ministre Vanhengel au sujet de la taxe, et à vous au sujet de la question de l'avancée des travaux du collecteur du Verrewinkelbeek. La problématique était double et j'aurais trouvé intéressant que l'on puisse la traiter autrement.

L'ordonnance du 22 décembre 1994 sur la reprise de la fiscalité provinciale prévoyait, en son article 22, qu'à partir de 1995 soit établie une taxe annuelle sur les établissements dangereux, insalubres et incommodes, de classe 1 ou de classe 2. L'ordonnance de 1994 renvoyait, pour la définition, au règlement général pour la protection du travail, lequel rangeait les puits perdus en classe 2. Ils sont donc taxés annuellement. Pour 2012, les montants de cette taxe s'élevaient de 176 euros à 1.762 euros, en fonction de la superficie en ares.

En Région bruxelloise, toutes les habitations ne sont pas raccordées au réseau d'égout. Des travaux, notamment au collecteur du Verrewinkelbeek, sont en cours, mais ils ne permettent pas encore le traitement de 100% des eaux usées sur le territoire régional.

Cette situation a pour conséquence qu'un certain nombre de citoyens, ne pouvant se raccorder au réseau d'égouttage, utilisent un puits perdu. Ces citoyens payent déjà eux-mêmes le traitement de leurs eaux usées et sont par ailleurs taxés pour une situation dont ils ne sont pas responsables, puisque la Région bruxelloise ne respecte pas les

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID, STADSVERNIEUWING, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP EN HUISVESTING,

betreffende "de zinkputten en de niet-nakoming van het Brussels Gewest van de Europese richtlijn inzake de behandeling van stedelijk afvalwater".

De voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault *(in het Frans)*.- *Aanvankelijk was mijn interpellatie ook tot minister Vanhengel gericht omdat ze verband houdt met fiscaliteit. Mijn vragen aan u betroffen vooral de werken aan de collector van de Verrewinkelbeek.*

De ordonnantie van 22 december 1994 betreffende de overname van de provinciale fiscaliteit bepaalt dat er vanaf 1995 een jaarlijkse belasting zou komen op gevaarlijke, ongezonde en hinderlijke inrichtingen. In die ordonnantie werd verwezen naar het algemene reglement inzake de bescherming van werknemers. In dat reglement worden zinkputten als installaties van klasse 2 beschouwd. Er wordt dan ook een jaarlijkse belasting op geheven. In 2012 varieerde die belasting van 176 tot 1.762 euro, afhankelijk van de oppervlakte.

In het Brussels Gewest zijn nog niet alle woningen aangesloten op het rioolnetwerk. Er wordt aan de collector van de Verrewinkelbeek gewerkt om dat probleem op te lossen, maar momenteel stroomt nog niet al het Brussels afvalwater naar de riolen.

Het gevolg is dat een aantal Brusselaars verplicht zijn om een zinkput te gebruiken. Ze betalen daarvoor een belasting, hoewel het niet hun schuld is dat ze niet op het rioolnetwerk zijn aangesloten. Het Brussels Gewest is trouwens in overtreding met de Europese richtlijn van 1991, die bepaalt dat alle gebouwen in stedelijke gebieden op het rioolnetwerk moeten zijn aangesloten.

De belasting op zinkputten bracht in 2010 zo'n

obligations européennes. La Région manque encore aujourd'hui aux obligations imposées par la directive européenne de 1991, qui impose un taux de collecte de 100% des eaux urbaines dans certaines zones.

La taxe sur les puits perdus a rapporté environ 20.000 euros à la Région en 2010. Elle est appelée à s'éteindre d'elle-même lorsque les travaux du collecteur seront achevés et lorsque l'ensemble des maisons du quartier sera relié au nouveau réseau d'égouttage. Ce ne sera probablement pas le cas avant la fin de l'année 2013. Jusque-là, cette taxe imposée aux citoyens apparaît comme injuste.

Afin de pouvoir exploiter leur installation de type puits perdu, les citoyens demandent un permis d'environnement. Lorsqu'ils en font la demande auprès de Bruxelles Environnement, ils se voient refuser le permis et sont contraints de payer la taxe. Vous avez déjà été interpellée à ce propos dans cette commission, notamment l'an dernier, et vous avez eu l'occasion de vous exprimer sur le sujet. Vous aviez affirmé que l'application de cette taxe était logique, en vertu du principe pollueur-payeur. Nous avions marqué notre désaccord sur ce point dans la mesure où, d'une certaine manière, le pollueur est la Région, puisqu'elle n'exécute pas la directive de 1991.

Je suis persuadée que vous êtes sensible à la situation et que vous souhaitez y mettre fin le plus rapidement possible. Le calendrier annoncé pour la réalisation des travaux du collecteur du Verrewinkelbeek est-il respecté et le sera-t-il ? quand est prévue la couverture totale du territoire de la Région pour le traitement des eaux urbaines résiduaires ? Avez-vous rencontré les citoyens pour les rassurer ?

Discussion

M. le président.- La parole est à Mme Fraiteur.

Mme Béatrice Fraiteur.- Je vous ai déjà interpellée le 4 octobre 2011 sur cette problématique. Le 25 octobre 2011, j'ai ensuite déposé une proposition d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 22 décembre 1994 relative à la

20.000 euro op voor het Brussels Gewest. Zodra de werken aan de collector klaar zijn en alle huizen in de wijk op het rioolnetwerk zijn aangesloten, zal niemand de belasting nog moeten betalen. De werken zullen echter pas in 2013 voltooid zijn.

Wie een zinkput wil plaatsen, heeft daarvoor een milieuvergunning nodig. Zulke vergunningen worden steevast geweigerd, maar wie ze aanvraagt, moet wel een belasting op zijn zinkput betalen. Vorig jaar zei u dat het logisch is om een belasting op zinkputten te heffen, volgens het principe dat de vervuiler bepaalt. Het standpunt van mijn fractie is echter dat het Brussels Gewest de vervuiler is, omdat het de richtlijn van 1991 niet uitvoert.

Ik weet dat u het probleem zo snel mogelijk wilt oplossen. Wordt de planning van de werken aan de collector van de Verrewinkelbeek nageleefd? Wanneer zullen alle Brusselse woningen op het rioolnetwerk zijn aangesloten? Hebt u de buurtbewoners geïnformeerd?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur *(in het Frans).- Op 4 oktober 2011 stelde ik u al een vraag over deze kwestie. Enkele weken later diende ik een voorstel van ordonnantie in om de ordonnantie van 1994 betreffende de overname van de provinciale*

reprise de la fiscalité provinciale afin, justement, de supprimer la taxe sur les puits perdus. Cette proposition a été prise en considération le 16 mars 2012 mais à ce jour, la commission des finances ne s'est toujours pas penchée sur la question. J'ai donc introduit une demande pour qu'elle soit remise à l'ordre du jour.

Lors de mon interpellation, vous aviez effectivement mentionné que 87 permis d'environnement relatifs à des puits perdus avaient été recensés. Vous précisiez que cette taxe ne rapportait que 20.000 euros par an à la Région. Ce n'est donc pas cette taxe qui nous permettrait de combler le déficit budgétaire. Vous expliquiez ensuite que sa suppression nécessitait une modification de l'ordonnance du 22 décembre 1994. Raison pour laquelle j'ai déposé une proposition d'ordonnance à cet effet.

La taxe est vécue comme une injustice par les habitants résidant dans des quartiers où le raccordement aux égouts n'est pas possible. Ils sont contraints d'installer des systèmes de puits perdus. Or, le jour où un réseau sera disponible, ces habitants devront payer le coût du raccordement en plus d'avoir payé un impôt communal régional finançant la construction des égouts. Ces citoyens, dont la volonté est avant tout d'être en règle en rentrant un permis d'environnement, sont triplement mis à contribution.

En conclusion, même si cette taxe sur les puits perdus est minime, elle est profondément injuste. Dès lors, affirmer, comme vous le faisiez en octobre 2011, que cette taxe devait d'elle-même devenir obsolète puisque le réseau d'égouttage serait un jour finalisé, n'est pas acceptable. Nous avons ici une taxe injuste, à la limite de l'illégalité, nous ne pouvons pas attendre que la problématique disparaisse avec le temps. Nous devons prendre les devants et supprimer cette taxe. Si pour la Région, cette taxe semble peu importante, pour les citoyens qui doivent la payer, elle l'est.

J'espère que vous insisterez, comme moi, pour que cette proposition d'ordonnance soit enfin mise à l'ordre du jour.

M. le président.- La parole est à Mme Huytebroeck.

fiscaliteit te wijzigen en de belasting op zinkputten af te schaffen. De commissie Financiën heeft zich echter nog steeds niet over de kwestie gebogen. Ik heb verzocht om de zaak weer op de agenda te zetten.

U antwoordde in oktober 2011 dat er 87 milieuvergunningen waren verstrekt voor zinkputten en dat de belasting slechts 20.000 euro per jaar opbracht. Daarom stelde ik voor om ze af te schaffen.

De buurtbewoners van de wijken die nog niet op het rioolnetwerk zijn aangesloten, vinden de belasting op zinkputten onrechtvaardig. Ze hebben immers geen andere keuze. Zodra de werken aan het netwerk klaar zijn, zullen ze trouwens ook nog eens moeten betalen voor hun aansluiting op het rioolnetwerk. In feite worden ze dus drie keer belast: ze betalen gemeentebelastingen, belastingen voor hun zinkput en binnenkort dus ook voor de aansluiting op het rioolnetwerk.

De belasting op zinkputten is onrechtvaardig en brengt amper iets op. Zeggen dat de belasting vanzelf zal verdwijnen wanneer het rioolnetwerk voltooid is, is onaanvaardbaar. In afwachting van de voltooiing van het netwerk moet de belasting onmiddellijk worden afgeschaft.

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- En ce concerne le volet fiscal, je laisse à M. Vanhengel le soin de répondre par écrit.

Des informations qui m'ont été communiquées par Bruxelles Environnement quant aux puits perdus, il ressort les éléments suivants. Tout d'abord, l'installation de nouveaux puits perdus n'est pas souhaitable. Ces derniers rendent en effet possible le rejet d'eaux polluées directement en profondeur, ce qui présente certains risques de perturbation des eaux souterraines. C'est évidemment non seulement contraire à une bonne gestion environnementale, mais aussi au principe de la directive-cadre sur l'eau et de l'ordonnance-cadre qui la met en œuvre.

Dans tous les cas, les eaux usées doivent être traitées par une station d'épuration individuelle avant d'être dispersées ou injectées dans un puits perdu, ce qui n'est malheureusement pas toujours le cas.

Il y a bien une demande de permis d'environnement pour l'installation d'un puits perdu. Cette demande est généralement instruite par la commune, et non par Bruxelles Environnement. Un puits perdu nécessite en effet un permis d'environnement de classe 2, délivré par les communes, qui en informent ensuite l'administration. Bruxelles Environnement n'instruit elle-même que les demandes relatives aux installations importantes nécessitant un permis de classe 1b.

Ces cinq dernières années, l'administration a traité en tout 36 demandes de permis, dont 3 seulement ont été refusées. Pour la même période, 27 permis ont été octroyés sur le territoire de la commune d'Uccle et un seul a été refusé.

Seul un très petit nombre d'habitations est concerné. J'ajouterai que la taxe dont vous parlez est redevable sur les permis et non sur les puits en tant que tels. On ne peut donc pas déclarer "se voir refuser un permis et devoir payer la taxe", car ces cas n'existent pas.

Je n'ai pas reçu de demande de rencontre ou d'information de la part d'habitants de la zone, mais si une requête émanait d'un comité de quartier, de riverains qui se poseraient des questions, nous écouterions bien sûr ces derniers.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister *(in het Frans).- Minister Vanhengel zal uw vragen in verband met fiscaliteit schriftelijk beantwoorden.*

Leefmilieu Brussel bezorgde me informatie over zinkputten. Ten eerste is het niet wenselijk dat er nog nieuwe zinkputten worden geplaatst omdat die de oorzaak zijn van vervuiling van de ondergrond door afvalwater. Dat is slecht voor het milieu en strijdig met de Europese en Brusselse regelgeving.

Afvalwater moet worden behandeld in een kleinschalig waterzuiveringsstation voordat het in een zinkput belandt. Helaas gebeurt dat niet altijd.

Het is wel degelijk mogelijk om een milieuvergunning voor een zinkput aan te vragen. Zulke aanvragen worden doorgaans behandeld door de gemeente en niet door Leefmilieu Brussel. Voor een zinkput is een milieuvergunning van categorie 2 vereist. Leefmilieu Brussel behandelt enkel aanvragen voor milieuvergunningen van categorie 1b.

De afgelopen jaren werden er bij de administratie 36 vergunningsaanvragen ingediend, waarvan er slechts 3 werden geweigerd. In dezelfde periode werden er 27 vergunningen toegekend in de gemeente Ukkel, terwijl slechts één aanvraag werd geweigerd.

Het gaat om een zeer klein aantal woningen. De belasting die u vermeldt, wordt geheven op de vergunningen en niet op de zinkputten zelf. Het is dus onmogelijk dat een iemand geen vergunning voor een zinkput krijgt, maar toch de belasting moet betalen.

Ik heb nog nooit een verzoek van de buurtbewoners gekregen om te overleggen, maar als daar vraag naar is, wil ik er wel degelijk op ingaan.

In afwachting van de voltooiing van de collector van de Verrewinkelbeek tolereert Leefmilieu Brussel dat er voorlopig nog zinkputten worden gebruikt.

We stellen alles in het werk om het hele Brusselse grondgebied aan te sluiten op het rioolnetwerk en al het afvalwater te zuiveren. Ik wijs erop dat het deel van Ukkel dat nog niet is aangesloten op het rioolnetwerk 0,91% van het gewestelijke afval-

Compte tenu de la situation transitoire dans laquelle se trouve cette partie de la Région bruxelloise, Bruxelles Environnement autorise la poursuite de l'exploitation de ces puits perdus et ce, en attendant la finalisation des travaux du collecteur du Verrewinkelbeek.

Nous mettons tout en œuvre pour que 100% de notre territoire fasse l'objet d'une collecte et d'une épuration des eaux résiduaires urbaines. Je rappelle que cette zone du sud d'Uccle, pour laquelle nous avons été condamnés, représente les 0,91% restants d'eaux à collecter.

D'après les renseignements transmis par la Société bruxelloise de gestion de l'eau (SBGE), le chantier de construction du collecteur permettant d'amener les eaux usées du Verrewinkelbeek a commencé le 19 septembre 2011 et est toujours en cours.

Il s'agit bien du fruit d'une collaboration entre la SBGE et notre homologue flamand Aquafin. La SBGE est en charge de la partie du troisième tronçon du collecteur, situé entre la rue de Percke et la commune de Drogenbos. Ce tronçon amènera les eaux usées de la partie sud de la commune d'Uccle, ainsi qu'une partie des eaux grises des communes de Linkebeek, Rhode-Saint-Genèse, Beersel et Drogenbos, vers la station d'épuration sud.

Le tracé de ce chantier traverse des propriétés privées localisées tant à Uccle qu'à Linkebeek. Des négociations sont toujours en cours pour l'acquisition des tréfonds par les pouvoirs publics dans certaines zones de ces deux communes.

La SBGE espère pouvoir aboutir à un accord à l'amiable avec les propriétaires privés, qui se montrent particulièrement exigeants en termes financiers. En cas de blocage avéré, la SBGE envisagera de procéder à l'expropriation des zones concernées.

Sous réserve d'une solution rapide à l'acquisition de ces tréfonds privés, la SBGE planifie la mise en service du collecteur précité fin 2013. Nous serons alors en conformité totale avec l'article 3 de la directive européenne. Nous mettons tout en œuvre pour atteindre cet objectif environnemental essentiel : il n'est jamais glorieux d'être condamné par l'Europe, surtout pour 0,91% du territoire et alors qu'on se trouve sur le chemin de la solution.

water vertegenwoordigt.

Volgens informatie van de Brusselse Maatschappij voor Waterbeheer (BMWB) gingen de werken aan de collector van start op 19 september 2011. Ze zijn nog niet voltooid.

Het betreft een samenwerking van de BMWB met het Vlaamse Aquafin. De BMWB legt het deel van de collector aan tussen de De Perckestraat in Ukkel en de grens met de gemeente Drogenbos. De collector zal afvalwater van Ukkel, Linkebeek, Sint-Genesius-Rode en Drogenbos naar het waterzuiveringsstation Zuid leiden.

De collector zal onder privéterreinen in Ukkel en Linkebeek lopen. De twee gemeenten zijn daarover echter nog steeds aan het onderhandelen met een aantal eigenaars.

De BMWB hoopt een minnelijke schikking te bereiken met de eigenaars, maar die eisen zeer veel geld. Als er geen akkoord komt, zal de BMWB overwegen om hen te onteigenen.

Als er snel een oplossing komt voor het voornoemde probleem, hoopt de BMWB de collector vanaf eind 2013 te kunnen gebruiken. Dan zullen we volledig in regel zijn met de Europese waterrichtlijn. We stellen alles in het werk om onze doelstelling te bereiken.

Afgezien van de collector is de aansluiting op het rioolnetwerk ook afhankelijk van werken in het zuiden van Ukkel die op gemeentelijk en intercommunaal niveau worden uitgevoerd. De BMWB, Hydrobru en Vivaqua vergaderen samen in een werkgroep die de werven in de zone coördineert.

Binnenkort zullen de zinkputten in Ukkel overbodig worden en verdwijnt ook de belasting. Overigens kunnen de zinkputten ook na de aansluiting op het rioolnetwerk nog nuttig zijn: ik hoop dat de gemeente Ukkel premies blijft betalen aan burgers die hun zinkput als regenwaterput gebruiken. In het plan voor het waterbeheer staat immers dat afvalwater zoveel mogelijk moet worden gescheiden van regenwater.

Cependant, la mise en service du collecteur régional n'est pas la seule action possible pour résoudre le problème que vous évoquez. En effet, le raccordement au réseau d'égout local, inexistant jusqu'à il y a peu, dépend des travaux réalisés dans la zone sud d'Uccle par le niveau communal et intercommunal. En l'espèce, la SBGE, Hydrobru et Vivaqua font partie d'un groupe de travail qui se réunit régulièrement pour coordonner tous les chantiers de cette zone.

En conclusion, ces puits perdus ucclois porteront bientôt très bien leur nom, puisqu'ils auront perdu leur raison d'être, tout comme la taxe qui leur est liée. Toutefois, ils ne seront pas totalement perdus. Certes, une fois les habitants du sud d'Uccle raccordés au nouveau réseau de collecte en construction, les puits auront perdu leur rôle de traitement des eaux usées. Mais j'encourage la commune d'Uccle à maintenir sa prime au recyclage de ceux-ci en puits de filtration des eaux de pluie. Cette incitant local est totalement en phase avec le plan de gestion de l'eau que Bruxelles vient d'adopter et qui préconise la séparation des eaux usées à traiter par les stations d'épuration des eaux pluviales bleues. Celles-ci pourront adéquatement retourner à la terre par infiltration via ces puits.

Rappelons que le motif de la taxe est l'application du principe de pollueur-payeur.

M. le président.- La parole est à Mme Fremault.

Mme Céline Fremault.- Je vous remercie pour les précisions que vous avez apportées. J'attendrai la réponse de M. Vanhengel à la partie de mon interpellation qui a été transformée en question écrite, pour pouvoir réunir les deux réponses.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME CÉLINE FREMAULT

À MME EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE

De voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault *(in het Frans).- Ik dank u voor uw antwoord en kijk uit naar het schriftelijke antwoord van minister Vanhengel.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT

TOT MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE

LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, DE LA RÉNOVATION URBAINE, DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE ET DU LOGEMENT,

concernant "le permis d'environnement de la sous-station électrique de la STIB située rue Polders à Uccle".

M. le président.- La parole est à Mme Fremault.

Mme Céline Fremault.- Une sous-station électrique de la STIB fonctionne sans permis d'environnement depuis la fin du mois d'avril. La sous-station temporaire Polders a été installée par la STIB en attendant que la sous-station permanente soit construite et équipée. Elle a été autorisée par Bruxelles Environnement dans un permis d'environnement temporaire de trois mois, délivré le 31 janvier 2012. Ce permis est donc arrivé à échéance à la fin avril. Depuis, il semble que la STIB se trouve en infraction par rapport à la législation environnementale.

Lors de la délivrance du permis provisoire, Bruxelles Environnement avait émis certaines remarques quant à la situation de la sous-station, placée à proximité immédiate de façades d'habitations et de commerces, et quant à la nécessité de limiter au maximum dans le temps son fonctionnement. Elle devait être entièrement démontée dans les dix jours calendrier de l'échéance de validité du permis. Il se posait en effet une série de questions quant à la santé des riverains.

Compte tenu des risques que représente une exposition permanente à un tel champ magnétique pour la santé des adultes et des enfants, plusieurs riverains ont demandé que les champs électriques et électromagnétiques soient mesurés. Ces derniers ont également déposé deux recours devant le Collège d'environnement, qui les a finalement déboutés.

La porte-parole de la STIB a voulu rassurer les habitants en disant qu'il s'agissait d'un problème

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID, STADSVERNIEUWING, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP EN HUISVESTING,

betreffende "de milieuvergunning voor het elektrisch onderstation van de MIVB aan de Poldersstraat in Ukkel".

De voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault *(in het Frans).- De MIVB heeft in de Poldersstraat in Ukkel een tijdelijk elektrisch onderstation geplaatst tot het permanent station klaar is. Leefmilieu Brussel had voor dat onderstation een tijdelijke milieuvergunning van drie maanden afgegeven, die sinds 30 april 2012 verstreken is.*

Bij de afgifte van de tijdelijke vergunning had Leefmilieu Brussel een aantal opmerkingen geformuleerd omdat het station in de onmiddellijke omgeving van woningen en handelszaken is gelegen. Zo wees Leefmilieu Brussel op de noodzaak om de werking ervan zoveel mogelijk in de tijd te beperken. Bovendien moest de tijdelijke installatie binnen tien dagen na het verstrijken van de milieuvergunning worden ontmanteld. De MIVB is dus in overtreding met de milieuwetgeving.

Gezien de gezondheidsrisico's hebben meerdere buurtbewoners een meting van het elektrisch en elektromagnetisch veld gevraagd. Zij hebben ook twee beroepen ingediend bij het Milieucollege, maar die werden verworpen.

De woordvoerder van de MIVB heeft de bewoners trachten gerust te stellen door te zeggen dat het administratief probleem bijna opgelost was en dat er een aanvraag tot verlenging van de milieuvergunning was ingediend. Bovendien zou de MIVB het onderstation verhuizen naar de kelder van een woning in de buurt. De werken zouden begin 2013 voltooid moeten zijn.

Sinds wanneer is het tijdelijke onderstation in

administratif en passe d'être résolu et qu'une demande de prolongation du permis avait été introduite. De plus, la STIB était en passe de transférer la sous-station en sous-sol d'une maison voisine. Les aménagements devaient être terminés au début de l'année 2013.

Depuis quand la sous-station temporaire fonctionne-t-elle ? Y a-t-il eu d'autres conditions à l'attribution du permis d'environnement ? Si oui, lesquelles ? Pouvez-vous nous faire part de l'ensemble des remarques émises par Bruxelles Environnement lors de l'attribution du permis ?

Bruxelles Environnement a-t-elle reçu une demande de prolongation du permis ? Si oui, à quelle date ? Quelle a été la réponse ? Des mesures des champs électriques et électromagnétiques ont-elles été réalisées ? Y a-t-il un véritable danger pour les riverains de la sous-station ?

Le cas échéant, quelles mesures avez-vous prises afin de mettre fin le plus vite possible à cette situation ? Quelles mesures transitoires pouvaient-elles être prises dans l'intervalle ?

werking? Waren er nog andere voorwaarden aan de milieuvergunning verbonden? Welke opmerkingen heeft Leefmilieu Brussel precies geformuleerd?

Heeft Leefmilieu Brussel de verlengingsaanvraag ontvangen? Wanneer? Welk gevolg heeft ze daaraan gegeven?

Zijn er metingen van de elektrische en elektromagnetische velden uitgevoerd? Zijn er gezondheidsrisico's voor de omwonenden? Zo ja, welke maatregelen hebt u genomen om die te beperken?

Discussion

Bespreking

M. le président.- La parole est à Mme Huytebroeck.

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Les installations que vous visez dans votre interpellation concernent une sous-station de transformation électrique destinée à l'alimentation du réseau de trams.

Un permis d'environnement temporaire de trois mois relatif à la sous-station électrique provisoire de la rue Polders à Uccle a été délivré par Bruxelles Environnement le 31 janvier 2012, en attendant que la sous-station permanente soit construite et équipée. La date de début de l'exploitation de la sous-station provisoire a légalement commencé à ce moment-là et arrivait à échéance à la fin avril 2012.

Un permis d'environnement définitif pour la sous-station permanente avait été accordé le 19 janvier 2012 pour une période de quinze ans. Il était donc

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister *(in het Frans).- Het tijdelijke onderstation in de Poldersstraat in Ukkel heeft tot doel het tramnet van elektriciteit te voorzien in afwachting dat er een permanent elektrisch station wordt gebouwd.*

Leefmilieu Brussel gaf op 31 januari 2012 een tijdelijke milieuvergunning van drie maanden af. De exploitatie van het onderstation begon op diezelfde datum.

Op 19 januari 2012 was een definitieve milieuvergunning van vijftien jaar afgegeven voor het permanent onderstation, dat tegen het verstrijken van de tijdelijke vergunning klaar had moeten zijn. Door de beroepen die op 11 en 17 maart 2012 door twee buurtbewoners bij het Milieucollege werden ingediend, kon de definitieve milieuvergunning evenwel niet in werking treden vanaf

prévu de construire et de mettre en œuvre cette sous-station définitive durant cette période de trois mois, avant l'expiration du permis temporaire. Cependant, après les recours de deux riverains, le permis d'environnement définitif n'a pu être mis en œuvre dès la délivrance du permis. Ces recours ont, dans un premier temps, été introduits devant le Collège d'environnement en date des 11 et 17 mars 2012. À la suite de la décision du Collège d'environnement déclarant leur recours non fondé et confirmant le permis d'environnement pour la sous-station permanente, les deux mêmes riverains ont introduit un recours devant le gouvernement à la fin mai 2012.

Après avoir pris connaissance du dossier et auditionné les parties concernées, j'ai proposé au gouvernement, lors de sa séance du 25 octobre 2012, de confirmer également le permis d'environnement du 19 janvier 2012 pour la sous-station permanente, ce que le gouvernement a accepté.

Les conditions du permis provisoire portent bien entendu sur le respect de l'arrêté du 9 septembre 1999 fixant les conditions d'exploitation aux transformateurs statiques, mais aussi sur la sécurité et la prévention contre l'incendie, le bruit et les vibrations, ainsi que la gestion des déchets.

Le permis temporaire est arrivé à échéance à la fin avril 2012. Cependant, il n'appartient pas à Bruxelles Environnement d'anticiper la fin d'échéance des permis temporaires, puisqu'il est de la responsabilité des exploitants eux-mêmes de se mettre en conformité avec la législation environnementale.

La police de l'environnement a été informée de cette situation infractionnelle par le biais d'une plainte d'un riverain. Un agent a effectué une visite sur place le 17 août 2012. La STIB a ensuite été immédiatement informée oralement par l'agent de l'inspection du fait qu'elle devait introduire une demande de permis d'environnement pour régulariser la situation.

Le 28 août, la division police de l'environnement a envoyé un avertissement à la STIB pour régulariser sa situation, lui imposant, soit d'enlever les cabines à haute tension, soit d'introduire une demande de permis d'environnement classique de long terme, un permis temporaire ne pouvant faire

de afgiftedatum.

Na de beslissing van het Milieucollege om de beroepen ongegrond te verklaren, dienden diezelfde buurtbewoners een beroep in bij de gewestregering. Die besliste op 25 oktober 2012 om de milieuvergunning van 19 januari 2012 te bekrachtigen.

De tijdelijke vergunning is opgesteld op basis van het besluit van 9 september 1999 betreffende de uitbatingsvoorwaarden voor statische transformatoren, maar bevat ook voorwaarden inzake veiligheid, brandpreventie, geluid, trillingen en afvalbeheer.

De tijdelijke vergunning verstreek eind april 2012. Het is niet aan Leefmilieu Brussel om het verstrijken van milieuvergunningen in het oog te houden. Het is aan de exploitanten om de milieuwetgeving na te leven.

De milieupolitie werd in kennis gesteld van de inbreuk via een klacht van een buurtbewoner. Een inspecteur heeft de installatie op 17 augustus 2012 bezocht en de MIVB onmiddellijk mondeling verwittigd dat ze een milieuvergunningsaanvraag moest indienen om de situatie te regulariseren.

Op 28 augustus 2012 heeft de milieupolitie de MIVB een schriftelijke waarschuwing gestuurd dat ze de situatie diende te regulariseren door de hoogspanningspost te verwijderen of door een klassieke milieuvergunning voor een langere termijn aan te vragen, aangezien een tijdelijke vergunning niet kan worden verlengd.

Leefmilieu Brussel heeft de nieuwe aanvraag ontvangen op 29 augustus 2012. Het dossier wordt momenteel onderzocht. Leefmilieu Brussel moet uiterlijk op 11 december haar beslissing meedelen. Zodra het permanent station in werking treedt, zal de vergunning voor het tijdelijk station nietig worden.

Er werden metingen van het elektrisch en elektromagnetisch veld uitgevoerd. Volgens een aanbeveling van de Raad van 12 juli 1999 is er geen gevaar voor de gezondheid van de omwonenden bij een blootstelling tot 4 microtesla (24-uurgemiddelde).

AIB Vinçotte heeft op 27 juli 2011 een studie

l'objet d'une prolongation.

Bruxelles Environnement a reçu, le 29 août 2012, une nouvelle demande de permis 1B visant à couvrir cette installation temporaire. Le dossier est actuellement en traitement et doit être délivré pour le 11 décembre prochain au plus tard par Bruxelles Environnement.

Il y a lieu de noter que lorsque les aménagements de la sous-station permanente seront terminés et mis en exploitation, conformément au permis d'environnement du 19 janvier 2012, tel que confirmé par le gouvernement le 25 octobre 2012, le permis pour la sous-station provisoire deviendra caduc.

Enfin, pour répondre aux inquiétudes de certains riverains vis-à-vis de l'impact environnemental de cette sous-station provisoire sur leur santé, des mesures de champs électriques et électromagnétiques ont été réalisées. Il faut préalablement souligner qu'en vertu d'une recommandation du Conseil du 12 juillet 1999, il existe un principe de précaution selon lequel un champ magnétique maximal de 4 microteslas, sur une moyenne de 24 heures, est sans incidence sur la santé des riverains de l'installation électrique.

Une étude a été réalisée par AIB Vinçotte en date du 27 juillet 2011 dans le cadre de la demande de permis d'environnement pour la sous-station permanente. Ces mesures du champ magnétique ont été réalisées à différentes hauteurs le long de la façade la plus exposée (pâtisserie "Au Cook Cœur") ainsi qu'à l'intérieur du bâtiment, lorsque le trafic des trams était maximal en heure de pointe. L'étude conclut à l'absence de dépassements de la valeur du champ magnétique maximum de 4 microteslas.

En outre, un inspecteur de Bruxelles Environnement a également effectué le 21 août 2012 des mesures autour des deux conteneurs abritant la sous-station. Il a abouti aux mêmes conclusions. Aucun risque pour la santé des riverains n'a donc été mis en évidence.

J'espère avoir pu vous rassurer et je resterai cependant attentive à ce que le permis d'environnement pour la sous-station provisoire soit rapidement délivré par mon administration.

uitgevoerd in het kader van de milieuvergunnings-aanvraag voor het permanent station. Het magnetisch veld werd gemeten op verschillende hoogtes aan de meest blootgestelde gevel alsook binnen in het gebouw op het ogenblik dat het tramverkeer het drukst is. De waarden bleven onder 4 microtesla.

Bovendien heeft een inspecteur van Leefmilieu Brussel op 21 augustus 2012 bijkomende metingen uitgevoerd rond de twee containers waarin het onderstation is ondergebracht. Zijn conclusies komen overeen met die van AIB Vinçotte: er is geen risico voor de gezondheid van de bewoners.

Ik hoop dat die informatie u geruststelt. Ik zal erop toezien dat mijn administratie de nieuwe milieu-vergunning zo snel mogelijk toekent.

Mme Céline Fremault.- Vous évoquez la date du 11 décembre comme celle de la délivrance maximale. Il n'est donc pas question de prolonger le permis temporaire ?

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Non.

- L'incident est clos.

Mevrouw Céline Fremault *(in het Frans).- Het kan nog tot 11 december duren vooraleer de milieuvergunning wordt afgegeven. Is het niet mogelijk om de tijdelijke vergunning te verlengen?*

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister *(in het Frans).- Neen.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE MME ANNEMIE MAES

À MME EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, DE LA RÉNOVATION URBAINE, DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE ET DU LOGEMENT,

concernant "la destruction du jardin potager collectif de Tour & Taxis".

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

TOT MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID, STADSVERNIEUWING, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP EN HUISVESTING,

betreffende "de vernieling van de collectieve moestuin aan Thurn & Taxis ".

M. le président.- La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Fin août, près d'une centaine de mètres carrés des potagers collectifs de Tour & Taxis ont été accidentellement détruits par des pelleteuses suite à des problèmes de communication. Ce jardin potager est situé sur des terrains privés appartenant à la société Tour & Taxis, qui projette de bâtir sur ce terrain, et ceux qui le cultivent n'ont aucune sécurité juridique quant à sa survie.*

Des jardins collectifs comme celui-là sont une bénédiction dans une ville aussi densément peuplée que Bruxelles. Outre la culture de légumes, ces potagers permettent à la fois des rencontres entre riverains et une verdurisation de la ville.

Ces dernières années, de telles initiatives ont fleuri et Groen s'en réjouit. Malheureusement, il y

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Eind augustus werd de collectieve moestuin op de site aan Tour & Taxis, die aangelegd werd door Les Débuts des Haricots en onderhouden door de buurtbewoners, voor een deel vernield door graafmachines. Ongeveer 100 m² werd, per ongeluk, weggegraven en als er niemand van de collectieve tuin aanwezig was geweest, was waarschijnlijk de hele tuin verdwenen.

Het voorval is het gevolg van een misverstand of van verkeerde communicatie, maar het zwakke punt blijft dat het terrein waarop de collectieve tuin gelegen is, eigendom is van een privépartner, namelijk Tour & Taxis, een bouwconsortium dat de site gaat verbouwen, waarbij de tuiniers geen enkele rechtszekerheid hebben over het voortbestaan van hun tuin.

a peu de terrains disponibles et l'implantation des potagers est souvent précaire. Dans les plans d'affectation du sol, ces potagers ne sont pas identifiés comme tels, et ils sont parfois implantés en zone naturelle, en zone potentiellement industrielle ou en zone d'extension d'habitat. Dans ce dernier cas ils risquent disparaître dès que le propriétaire, public ou privé, a d'autres projets pour son terrain.

Cela peut aussi se passer autrement. À Jette, à la suite d'une lutte pour le maintien de jardins collectifs, la commune et le propriétaire du terrain ont conclu un accord permettant à ces jardins de perdurer pendant 20 ans.

Suite à l'incident survenu aux potagers de Tour & Taxis, avez-vous eu des contacts avec les personnes qui les cultivent ? Une solution a-t-elle été trouvée pour la survie du jardin et les malentendus pourraient-ils être évités à l'avenir ? Qu'entreprenez-vous pour soutenir juridiquement les jardins collectifs, pour éviter de tels événements en d'autres endroits de Bruxelles et permettre aux personnes qui les cultivent d'avoir la jouissance certaine de leur jardin potager pendant une période donnée ?

Collectieve volkstuintjes als deze zijn nochtans een zegen voor een dichtbevolkte stad als Brussel. U steunt ook vaak dergelijke initiatieven, mevrouw de minister. Buurtbewoners die zelf geen tuin hebben, kunnen daar groenten komen telen. Het is ook een plek waar mensen uit de buurt de kans hebben om elkaar te ontmoeten en van gedachten te wisselen en het is bovendien een leuke manier om meer groen te brengen in een stedelijke omgeving.

De laatste jaren ontstonden meer en meer van dergelijke initiatieven, wat Groen heel erg toejuicht. Jammer genoeg is er niet zoveel ruimte beschikbaar die daarvoor geschikt is. De momenteel overblijvende of aangelegde tuintjes zijn vaak erg kwetsbaar. Volkstuinen zijn niet als dusdanig ingekleurd in de bestemmingsplannen. Soms liggen ze in natuurgebied, soms in potentiële industriegebieden of woonuitbreidingsgebieden. ln dat geval moeten ze als eerste verdwijnen als de overheid of privé-eigenaar andere plannen heeft.

Het kan ook anders. In Jette is er, na een strijd tegen de verdwijning van de volkstuintjes, een overeenkomst afgesloten tussen de gemeente en de eigenaar van de grond (de VUB) zodat de volkstuintjes gedurende 20 jaar kunnen blijven.

Hebt u naar aanleiding van het voorval contact gehad met de tuiniers op het terrein van Tour & Taxis? Is er een oplossing gevonden voor het voortbestaan van de tuin en kunnen dergelijke misverstanden in de toekomst vermeden worden? Wat onderneemt u om collectieve tuiniers op juridische wijze te ondersteunen, zodat gelijkaardige voorvallen elders in het Brussels gewest kunnen worden vermeden en tuiniers op z'n minst voor een beperkte periode zekerheid hebben dat hun tuin kan blijven bestaan?

De meeste mensen beseffen dat ze aan het werk zijn op een terrein dat noch aan hen, noch aan de overheid toebehoort, maar aan een privé-eigenaar, die hen gedurende een bepaalde periode de terreinen in bruikleen geeft. Dat de eigenaars die terreinen op een bepaald moment terug willen voor hun eigen projecten, daar hebben de mensen wel begrip voor. Velen kunnen gedurende die periode echter ook wel enige assistentie of steun gebruiken. Jette is een uitstekend voorbeeld van de rol die de gemeente kan spelen als bemiddelaar tussen de privépartner en de volkstuiniers.

Discussion

M. le président.- La parole est à Mme Huytebroeck.

Mme Evelyne Huyteboeck, ministre *(en néerlandais).- La Région de Bruxelles-Capitale veut encourager les Bruxellois à démarrer une production alimentaire propre et le jardin collectif de Tour & Taxis est pionnier en ce domaine.*

(poursuivant en français)

Je suis en contact avec les jardiniers de Tour & Taxis, et je suis allée sur place avec mes collaborateurs dès que j'ai appris ce qui se passait et que l'entrepreneur actif sur le site risquait d'endommager le potager par des mouvements de terres. Ayant également tout de suite pris contact avec le propriétaire, j'ai découvert que ces mouvements de terre n'avaient pas été prévus à cet endroit, même si la partie qui a fait l'objet de dépôts de terres ne fait pas partie du périmètre concerné par la convention entre les potagistes et T & T Project. Le propriétaire a d'ailleurs fait évacuer les terres, et remis en état les zones compactées par les mouvements de camions. La convention que les potagistes ont avec T & T Project n'est pas remise en cause, et le potager n'est pas menacé.

En ce qui concerne l'avenir de ce potager dans le cadre du futur développement du site, et en particulier de la création d'un parc, il est bien sûr de mon intention et de celle de Bruxelles Environnement de maintenir la fonction de potager au sein du parc, et d'assurer sa pérennité.

Vous me posez la question plus générale d'un soutien juridique des potagers collectifs à Bruxelles.

(poursuivant en neerlandais)

Depuis 2011, Bruxelles Environnement organise un appel à projets réservé aux comités de quartier, associations, CPAS ou groupes d'habitants qui veulent commencer un potager. Treize projets de potager ont déjà été sélectionnés. Pour qu'un projet soit accepté, il faut que le propriétaire et l'usager du terrain aient signé un document relatif

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister.- Het Brussels Hoofdstedelijk gewest wil de Brusselse bevolking aanmoedigen om een eigen voedselproductie op te starten en de collectieve tuin op de terreinen van Tour & Taxis heeft een pioniersrol op dat vlak. Deze tuin ligt mij dan ook na aan het hart.

(verder in het Frans)

Toen ik hoorde dat de graafwerken de moestuin mogelijk konden vernielen, ben ik onmiddellijk ter plaatste een kijkje gaan nemen. De eigenaar liet mij weten dat de graafwerken helemaal niet voorzien waren op die plek, zelfs al maakt dat stuk grond geen deel uit van de overeenkomst tussen de tuiniers en Tour & Taxis. De eigenaar heeft snel de aarde laten verwijderen en de moestuin hersteld. De overeenkomst tussen de tuiniers en Tour & Taxis wordt niet in vraag gesteld en de moestuin wordt niet bedreigd. Naar de toekomst toe is het zeker mijn bedoeling om de moestuin te behouden.

(verder in het Nederlands)

Sinds 2011 organiseert Leefmilieu Brussel een projectoproep die bestemd is voor wijkcomités, verenigingen, OCMW's of bewonersgroepen die een collectieve moestuin willen opstarten. Op dit ogenblik zijn er al dertien projecten voor moestuinen geselecteerd. Hierbij is het noodzakelijk dat de eigenaar en de gebruiker een document ondertekenen betreffende het gebruik van de grond in kwestie. Zonder dat document wordt het project niet aanvaard.

(verder in het Frans)

Omdat het gebruik van de grond volledig afhangt van de eigenaar, hechten wij veel belang aan een goede overeenkomst tussen de gebruiker en de eigenaar. Wij stellen de projectontwikkelaars voor om een gedetailleerdere overeenkomst te sluiten met de eigenaar, zodat moestuinen kunnen worden beschermd, zelfs al bestaan ze maar tijdelijk. Op

à l'occupation du sol.

(poursuivant en français)

Comme vous le savez, l'utilisation du sol en tant que potager dépend directement du propriétaire, c'est la raison pour laquelle nous attachons beaucoup d'importance à la signature d'une convention entre l'occupant et le propriétaire. Nous recommandons aux porteurs de projets d'établir une convention plus détaillée avec le propriétaire afin de permettre une protection des maraîchers, même si cette occupation est temporaire. Des modèles de conventions sont mis à disposition sur le site www.potagersurbains.be. Ce site est développé à l'initiative de Bruxelles Environnement afin de permettre aux Bruxellois de trouver toute l'information nécessaire et de mettre les potagers en réseau. Par ailleurs, Bruxelles Environnement gère actuellement huit sites potagers familiaux, intégrés essentiellement dans les parcs et qui représentent près de 200 parcelles individuelles disponibles pour les particuliers et les ménages. Ces sites sont situés en zone verte et bénéficient par conséquent d'une protection au niveau de l'aménagement du territoire.

(poursuivant en neerlandais)

Bruxelles Environnement a déjà augmenté les surfaces disponibles comme au Keyenbempt ou rue de Dilbeek. J'ai l'intention de poursuivre cette politique et de saisir les opportunités d'aménager des potagers qui s'offriraient lors de l'achat et/ou la gestion de nouveaux terrains.

(poursuivant en français)

En conclusion, nous constatons effectivement différents cas de figure au niveau de la pérennité des potagers à Bruxelles, plus souvent précaire dans le centre qu'en périphérie en raison d'un déficit d'espaces verts ; néanmoins ces potagers urbains, même s'ils sont temporaires pour les occupants, sont une manière d'utiliser l'espace urbain en apportant de la vie et de la convivialité à Bruxelles.

M. le président.- La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Votre réponse m'apaise. Je compte sur la bonne volonté*

de website www.potagersurbains.be zijn model-overeenkomsten te vinden. Die website werd ontwikkeld door Leefmilieu Brussel en omvat alle nodige informatie over (stads)moestuinen. Leefmilieu Brussel beheert momenteel volkstuintjes op acht locaties, wat overeenkomt met zo'n tweehonderd individuele tuintjes voor particulieren en gezinnen. Die volkstuintjes zijn beschermd omdat ze zich in een groene zone bevinden.

(verder in het Nederlands)

Leefmilieu Brussel heeft de beschikbare oppervlakte al uitgebreid, zoals op de Keyenbempt in Ukkel (2011) of in de Dilbeekstraat in Sint-Agatha-Berchem (2010). Ik ben van plan om dit beleid voort te zetten en om tijdens de aankoop en/of het beheer van nieuwe terreinen elke kans te benutten om moestuinen aan te leggen.

(verder in het Frans)

Sommige volkstuintjes en moestuinen in Brussel blijven voortbestaan, terwijl andere (vooral die in het centrum) eerder van tijdelijke aard zijn, voornamelijk door een tekort aan groene zones. Maar zelfs tijdelijke moestuinen en volkstuintjes vormen een nuttige aanwending van ongebruikte stedelijke gronden en fleuren het leven en samenleven in Brussel op.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Mevrouw de minister, uw antwoord stelt mij gerust en ik reken op de

du promoteur Tour & Taxis pour le maintien du projet à long terme.

- L'incident est clos.

goede wil van de promotor Tour & Taxis om het project op lange termijn te kunnen behouden.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE MME ANNEMIE MAES

À MME EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, DE LA RÉNOVATION URBAINE, DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE ET DU LOGEMENT,

concernant "la réglementation relative aux chiens dans les parcs régionaux".

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

TOT MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID, STADSVERNIEUWING, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP EN HUISVESTING,

betreffende "de reglementering voor honden in gewestparken".

M. le président.- La parole est à Mme Maes.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Le plaisir de profiter des espaces verts bruxellois se heurte souvent au fait que certains propriétaires de chien ne respectent pas ces espaces. On observe deux types d'incivilités : les déjections canines laissées dans les espaces verts et les chiens qui courent en liberté là où les règlements l'interdisent.*

Les citoyens qui s'adressent à la commune pour dénoncer tant le problème des déjections que celui des chiens en liberté se voient souvent répondre que les parcs et espaces verts sont une compétence exclusivement régionale.

Il ne s'agit pas seulement du manque de respect de certains propriétaires de chien à l'égard des autres utilisateurs des espaces verts, mais aussi du manque d'information de ces propriétaires, de tous les autres usagers, des autorités communales, de l'administration, des gardiens de parc, etc. sur la législation et les règlements en vigueur.

Ainsi, les panneaux installés aux différentes

Mevrouw Annemie Maes.- De Brusselse parken zijn een zegen voor alle Brusselaars en bezoekers van het gewest, die dagelijks van deze mooie groene ruimtes kunnen genieten. Het genot van de groene ruimtes wordt echter beperkt door het feit dat sommige hondeneigenaars deze groene openbare ruimtes niet altijd respecteren. Het gaat over twee verschillende onhebbelijkheden: het achterlaten van hondendrollen in de groene ruimtes en het los laten lopen van honden daar waar dit reglementair niet mag.

Tijdens de commissie Leefmilieu van 17 juli 2012 hebt u al uitvoerig geantwoord op de vragen van mevrouw P'tito en van mezelf hierover. Toch blijven er nog een aantal onduidelijkheden over deze kwestie.

Burgers die zich wenden tot de gemeente om zowel het probleem van de hondendrollen als dat van de loslopende honden aan te klagen, krijgen vaak als antwoord dat parken en groene ruimtes uitsluitend een gewestbevoegdheid zijn en dat de

entrées du bois de Dieleghem à Jette, qui indiquaient que les chiens devaient être tenus en laisse, ont disparu. Le message reste présent sur les panneaux d'information de Bruxelles Environnement, mais en tout petits caractères. Des zones de liberté ont été aménagées pour les chiens juste à côté du bois de Dieleghem, mais leurs propriétaires les laissent aussi gambader librement sur le terrain de jeux adjacent, où la présence d'enfants l'interdit.

Le nœud du problème est donc l'information et le respect des règles. On me rapporte que certains gardiens de parc de Bruxelles Environnement n'entreprendraient rien contre ces chiens en liberté dans le bois de Dieleghem. Ils tolèrent le comportement des propriétaires et accusent même d'intolérance les parents qui dénoncent la situation.

Les gardiens renverraient en outre à la circulaire de votre prédécesseur, M. Gosuin, qui prévoit que, dans certaines parties du parc Roi Baudouin, les propriétaires ne doivent pas tenir leur chien en laisse. Selon les gardiens, le règlement de police communal ne s'appliquerait pas dans les parcs régionaux.

Mes trois premières questions à cet égard ont été retirées par le Bureau, ce que je ne comprends pas. Le manque de clarté autour de l'applicabilité des règlements est pourtant le nœud du problème. Vous n'êtes pas obligée d'y répondre, mais il serait néanmoins utile que vous fassiez la clarté à ce sujet.

Combien de personnes sont-elles en charge du respect de ce règlement régional ? Combien d'amendes ont-elles été dressées en 2011 et 2012 par les gardiens de parc de Bruxelles Environnement pour des chiens en liberté ou des déjections canines ? Pour quel montant, quel(s) parc(s), combien d'infractions ?

Bruxelles Environnement a-t-il déjà examiné quel serait le coût de l'installation et de l'entretien de distributeurs de sacs pour déjections canines dans tous les parcs régionaux ?

Pourquoi les anciens panneaux interdisant les chiens en liberté ont-ils été retirés dans le bois de Dieleghem ? Pourquoi n'a-t-on pas installé de nouveaux panneaux à l'entrée des parcs, à

gemeenten dus machteloos staan. Meer nog, de Jetse schepen van Netheid en Leefmilieu adviseert burgers om een petitie te organiseren om het gemeentelijk politiereglement te laten handhaven. Dat is de wereld op zijn kop!

Het gaat niet alleen om het gebrek aan respect van bepaalde hondeneigenaren voor de andere gebruikers van het openbaar groen, maar blijkbaar zijn de hondeneigenaars, de andere bezoekers van de parken, de gemeentelijke overheid, de administratie, de parkwachters, enzovoort, ook onvoldoende op de hoogte van de huidige wetgeving en de reglementen, zoals het politiereglement of gewestreglement voor parken.

Zo stonden er vroeger bijvoorbeeld borden aan de verschillende ingangen van het Dielegembos in Jette die duidelijk aanduidden dat honden aan de leiband moesten worden gehouden. Deze borden zijn intussen verdwenen. De boodschap staat nog op de informatieborden van Leefmilieu Brussel, maar helaas in zeer kleine druk. In de praktijk schijnt niemand deze mededeling nog te lezen. Er zijn vrijeloopweides voor honden aangelegd vlak naast het Dielegembos, maar de hondeneigenaars laten hun honden ook lopen op de aanpalende weide, waar speeltuigen staan voor kinderen en waar het verboden is om ze vrij te laten loslopen. Zo zijn er ongetwijfeld nog tal van voorbeelden.

De kern van het probleem is dus duidelijke informatie en ordehandhaving. Ik heb vernomen dat bepaalde parkwachters van Leefmilieu Brussel niets zouden ondernemen tegen deze loslopende honden in het Dielegembos. De parkwachters gedogen het gedrag van de hondeneigenaars. Meer nog, ze sympathiseren met de hondeneigenaars en verwijten ouders met kinderen die de situatie aanklagen, onverdraagzaamheid.

Ze zouden daarbij verwijzen naar de omzendbrief van uw voorganger, de heer Gosuin, waarin bepaald wordt dat in bepaalde delen van het Boudewijnpark hondeneigenaren hun hond niet aan de leiband moeten houden. Over hondendrollen zou in deze omzendbrief niets staan. Volgens de parkwachters zou het gemeentelijk politiereglement niet gelden in de gewestparken.

U moet de parken leefbaar houden voor zowel hondeneigenaars als andere gebruikers, met of zonder kinderen, waardoor ze er allemaal ten volle

Dieleghem en particulier, afin d'informer les propriétaires de chiens de leurs droits et obligations ? Quel surcoût cela représenterait-il pour la Région de remplacer dans les parcs régionaux tous les panneaux d'information aux caractères minuscules par de nouveaux panneaux aux caractères beaucoup plus grands et avec des icônes claires et universelles ?

Aux États-Unis, la communication dans les parcs est très claire, utilisant des icônes et des mots simples et des caractères très lisibles. Pourrions-nous nous en inspirer à Bruxelles ?

(M. Arnaud Pinxteren, premier vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

van kunnen genieten. Bovendien is de huidige situatie niet echt duidelijk.

Mijn eerste drie vragen in dit verband werden geschrapt door het Bureau, wat ik niet goed begrijp. De onduidelijkheid over welk reglement nu van toepassing is, is toch de kern van het probleem. U bent niet verplicht om daarop te antwoorden, maar het zou toch goed zijn om daar toch wat meer duidelijkheid over te scheppen.

Hoeveel mensen houden zich bezig met de handhaving van dit gewestelijk reglement? Hoeveel boetes hebben de parkwachters van Leefmilieu Brussel uitgeschreven voor loslopende honden of hondendrollen in 2011 en 2012, voor welk bedrag, voor welk park en voor hoeveel overtredingen?

Heeft Leefmilieu Brussel al onderzocht wat de kostprijs zou zijn om in alle gewestparken automaten met hondenpoepzakjes aan te brengen en te onderhouden?

Waarom werden de vorige verbodsborden voor loslopende honden weggehaald in het Dielegembos? Waarom zijn er tot op heden geen nieuwe borden aan de ingang van de parken en meer specifiek in het Dielegembos geplaatst, die de hondeneigenaars duidelijk informeren over hun rechten en plichten? Wat zou de meerkost voor het gewest zijn om alle infoborden met het kleine lettertype in gewestparken te vervangen door nieuwe borden met een veel groter lettertype en met duidelijke iconen die universeel herkenbaar zijn?

Er zijn voorbeelden van hoe het moet. In Amerika is de communicatie aan de burger in de parken erg duidelijk. De gebruikte taal is zogenaamd "idiot proof", wat inhoudt dat ze voor kinderen vanaf 6 jaar verstaanbaar moet zijn. Ze bestaat uit heel eenvoudige iconen, heel duidelijke lettertekens en heel eenvoudige woorden, waardoor iedereen alles kan begrijpen. Er zijn wereldwijd heel wat goede voorbeelden. Kunt u die overnemen in Brussel?

(De heer Arnaud Pinxteren, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

Discussion

M. le président.- La parole est à M. El Ktibi.

M. Ahmed El Ktibi.- Au nom du PS, Mme P'tito vous a déjà interrogée le 17 juillet 2012 sur le même sujet, à propos du parc Duden. La situation actuelle est complètement floue. Bien qu'une interdiction des chiens soit clairement affichée à l'entrée du parc, vous invoquez diverses dérogations octroyées et ce, sans aucune base légale réglementaire.

Les citoyens ne comprennent dès lors pas la situation et s'étonnent de cette illégalité manifeste. Le citoyen est dans l'impossibilité de connaître la réglementation en vigueur.

Comment pouvez-vous prôner la transparence et laisser perdurer une telle situation ? Vous devez assumer une responsabilité à la fois juridique et politique. Cette décision, bien que controversée à Forest, doit être assumée.

Quand avez-vous pris cet acte ? Puis-je disposer d'une version papier de ce document ?

Comment justifiez-vous cette absence de base réglementaire ? Que feriez-vous en cas d'accident qui pourrait entraîner la responsabilité de la Région ?

M. le président.- La parole est à Mme Huytebroeck.

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Tous les gardiens de parc veillent à faire respecter le règlement de parc, mais avec nuance, pragmatisme et efficience.

Il n'y a pas eu d'amende infligée par les gardiens de parc en 2011 et 2012.

Le placement d'un distributeur de sachets pour déjections canines revient à 1.800 euros. Il faut compter un coût moyen de 1.210 euros pour l'achat du distributeur. Le coût de placement (avec fondations) représente 326,7 euros. Le coût moyen annuel par distributeur pour une alimentation en sacs représente 186 euros. Le solde de 77,3 euros représente le coût moyen annuel d'entretien (remplacement de plexiglas, de clés, remise en

Bespreking

De voorzitter.- De heer El Ktibi heeft het woord.

De heer Ahmed El Ktibi *(in het Frans).- Mevrouw P'tito heeft u over dit thema reeds geïnterpelleerd op 17 juli 2012, en meer bepaald wat betreft het Dudenpark. Hoewel aan de ingang van het park duidelijk staat dat loslopende honden verboden zijn, stond u afwijkingen toe op dit reglement, zonder enige legale basis.*

Bijgevolg begrijpen burgers de situatie niet en weten ze niet welke regels van toepassing zijn. U hebt de juridische en politieke plicht om dergelijke onduidelijke situaties onmiddellijk op te lossen.

De beslissing die u nam voor det Dudenpark, hoe betwist ook, moet worden aanvaard. Wanneer hebt u die beslissing genomen? Beschikt u over een schriftelijke versie? Hoe verklaart u het ontbreken van een juridische basis voor deze beslissing? Wat zult u doen als er zich een incident voordoet?

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister *(in het Frans).- Alle parkwachters zorgen ervoor dat het parkreglement wordt nageleefd, met de nodige nuance en efficiëntie. In 2011 en 2012 hebben zij geen boetes moeten uitschrijven. Het plaatsen van een hondenpoepzakjesautomaat kost 1.800 euro. De automaat zelf kost 1.210 euro, de plaatsing ervan 326,7 euro. De jaarlijkse kost om de automaten bij te vullen bedraagt 186 euro, en de jaarlijkse onderhoudskosten 77,3 euro.*

(verder in het Nederlands)

Momenteel zijn er 103 verdelers van hondenpoepzakjes in de parken die door Leefmilieu Brussel worden beheerd. De totale investeringskost van die verdelers bedraagt 185.400 euro, BTW inbe-

peinture).

(poursuivant en néerlandais)

Il y a actuellement 103 distributeurs de sacs pour déjections canines dans les parcs régionaux gérés par Bruxelles Environnement, ce qui représente un coût global d'investissement de 185.400 euros TVAC. L'alimentation de ces distributeurs implique l'achat de 240.000 sacs par an, pour un montant d'environ 20.000 euros TVAC.

(poursuivant en français)

Pour information, sur un total de 103 distributeurs, 60 sont en bois et 43 sont en métal. Le coût d'un distributeur en bois étant à l'achat de 1.161,6 euros TVAC, celui-ci est légèrement moins cher qu'un distributeur en métal dont le coût d'achat s'élève à 1.258,4 euros TVAC. En fonction du type de site (nature ou urbain) chacun des deux modèles a de la pertinence. Il faut également rajouter les heures prestées par les gardiens pour recharger les distributeurs.

Le bois de Dieleghem est géré par le département forestier et non par la division Espaces Verts. Dans le bois de Dieleghem, c'est l'ordonnance de 1995 sur la fréquentation dans les bois et forêts de la Région bruxelloise qui est d'application (et son arrêté d'application). Dans ce bois, les propriétaires de chiens doivent avoir la maîtrise de leur animal. Il n'y a pas d'obligation à ce que le chien soit tenu en laisse. Au niveau verbalisation, c'est sur la base de l'article 32, 6° a de l'ordonnance du 25 mars 1999 (police de l'environnement) que les infractions à cette obligation sont éventuellement poursuivies.

(poursuivant en néerlandais)

Il n'y a donc jamais eu de panneau d'interdiction dans ce parc. Par contre, le panneau d'information situé à l'entrée du bois précise que les promeneurs sont priés de tenir leur chien en laisse. Cette information est en contradiction avec la législation en vigueur.

(poursuivant en français)

Le service forestier prévoit de remplacer ces panneaux par de nouveaux sur lesquels cette info sera supprimée. Pour ce qui concerne le caractère grepen. Om de verdelers te vullen, moeten jaarlijks 240.000 zakjes worden aangekocht. Deze aankoop gebeurt in het kader van een overheidsopdracht voor leveringen, voor een bedrag van ongeveer 20.000 euro, BTW inbegrepen.

(verder in het Frans)

Van de 103 automaten zijn er 60 in hout en 43 in metaal vervaardigd. Metalen automaten kosten 1.258,4 euro, houten automaten 1.161,6 euro. De soort automaat hangt af van de site (natuur of stedelijk). Daarbij moeten we nog de uren tellen die de wachters besteden aan het bijvullen van de automaten.

Het Dielegembos wordt beheerd door de Dienst Bosbeheer en niet door de Divisie Groene Ruimten. In dat bos is de ordonnantie van 1995 betreffende het verkeer in de bossen en wouden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van toepassing. Die bepaalt dat hondeneigenaars de situatie in de hand moeten hebben, maar dat leibanden niet verplicht zijn. Artikel 32, punt 6 van die ordonnantie stelt ook dat overtredingen kunnen worden vervolgd.

(verder in het Nederlands)

ln dit park heeft dus nooit een verbodsbord bestaan, en terecht. Wel staat er op het informatiebord aan de ingang van het bos (ter informatie) te lezen dat wandelaars hun hond aan de leiband moeten houden. Deze informatie is tegenstrijdig met de geldende wetgeving.

(verder in het Frans)

De Dienst Bosbeheer zal de informatieborden vervangen door nieuwe, die die informatie niet bevatten. Verder wordt nog onderzoek gevoerd naar het 'universele' karakter van de borden.

Het Dudenpark behoort tot de Koninklijke Stichting en het reglement verbiedt er honden. Maar de minister heeft een uitzondering op die regel gemaakt, waardoor honden er niet verplicht aan de leiband moeten lopen. De enige andere plaats waar die uitzondering geldt, is het Koning Boudewijnpark. In andere parken vindt men enkel vrijheidszones.

Momenteel zijn we een onderzoek gestart naar de

"universel" des pictogrammes, c'est actuellement à l'étude.

Concernant le parc Duden qui appartient à la Fondation royale, comme je l'avais dit à Mme P'tito, le règlement prévoit que les chiens y sont interdits, sauf décision de la ministre. Et, effectivement, il y a eu décision de la ministre. Une exception est donc prévue : les chiens peuvent ne pas avoir de laisse. Le seul autre exemple, où une exception avait été accordée par le ministre précédent, M. Gosuin, concerne le parc Roi Baudouin. Les autres parcs comportent des zones de liberté. Cependant, nous avons à présent entamé une réflexion qui, je l'espère, va aboutir, en tout cas début 2013, parce que la fréquentation de ces parcs augmente très clairement. Et ce sont surtout des familles qui s'y rendent.

J'ai donc demandé une rééavulation de ces deux exceptions. Il se peut que ma position évolue dans les six mois.

kwestie, die hopelijk begin 2013 zal worden afgerond. Het is dus mogelijk dat ik mijn standpunt binnen zes maanden zal wijzigen.

M. le président.- La parole est à Mme Maes.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Vous n'avez pas répondu à ma question sur le nombre de personnes en charge du respect des règles.*

Vous semblez faire une distinction entre les bois et les parcs pour ce qui est de la liberté de circulation des chiens. Dans le bois de Dieleghem, les chiens peuvent courir en liberté, mais pas dans la plaine de jeux voisine. La situation n'est donc pas claire.

Vous devriez évaluer objectivement la proportion entre les propriétaires de chien et les autres parmi les utilisateurs du parc, et exiger que les chiens soient tenus en laisse.

Ne serait-il pas utile d'envoyer une circulaire aux gardiens de parc leur demandant de répondre correctement aux questions des citoyens en matière de législation ? Ils affirment que les règlements de police ne sont pas d'application. Vous n'avez rien dit à ce sujet, car mes questions ont été refusées, mais il me semble pourtant nécessaire que les gardiens soient bien informés.

Mevrouw Annemie Maes.- U hebt niet geantwoord op mijn vraag hoeveel mensen zich in totaal bezighouden met de handhaving.

U schijnt een onderscheid te maken tussen bossen en parken als het erom gaat of honden al dan niet mogen loslopen. In het Dielegembos mogen de honden dus wel loslopen. Het probleem blijft echter dat die honden normaal gezien niet mogen loslopen in de nabijgelegen speeltuin. Er blijft dus enige onduidelijkheid.

Ik begrijp ook niet waarom die dieren zomaar mogen loslopen in het Dielegembos. Dat is het Zoniënwoud niet. Misschien moet u er eens over nadenken om objectief te meten door wie het park gebruikt wordt, wat de verhouding is tussen mensen met een hond en anderen, en om toch te vragen om de honden aan de leiband te houden.

Zou het niet goed zijn om een omzendbrief naar de parkwachters te sturen om hen te vragen de mensen op een correcte manier te antwoorden over de wetgeving? Zij beweren dat de politiereglementen niet van toepassing zijn. Daar hebt u niets over gezegd, omdat mijn vragen daarover afgewezen werden, maar het lijkt mij in elk geval

M. le président.- La parole est à Mme Huytebroeck.

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Quelque 120 gardiens veillent actuellement au respect du règlement dans les parcs, tandis que huit surveillants forestiers veillent au respect des règles dans les bois et forêts. Deux procès-verbaux ont été dressés pour non-maîtrise de chiens dans les bois du Laerbeek et de Dieleghem.

Je vous rejoins tout à fait sur l'importance de la communication des gardiens à destination des usagers des parcs. Si des changements interviennent dans les prochains mois, il conviendra d'en informer nos gardiens, pour qu'une information correcte soit dispensée aux personnes qui fréquentent nos espaces verts.

Nous prenons note de votre demande de réflexion par rapport aux chiens dans le bois de Dieleghem. Dans les faits, il est en effet davantage assimilé à un parc qu'à un bois.

- L'incident est clos.

(M. Ahmed El Ktibi, président, reprend place au fauteuil présidentiel)

QUESTION ORALE

M. le président.- L'ordre du jour appelle la question orale de M. Pinxteren.

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

nodig dat de parkwachters goed geïnformeerd worden, zodat zij de vragen van de mensen goed kunnen beantwoorden.

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister *(in het Frans).- Ongeveer 120 parkwachters en acht boswachters controleren of de regelgeving wordt nageleefd. In het Laarbeekbos en het Dielegembos werden twee processen-verbaal opgesteld naar aanleiding van loslopende honden.*

Ik ben het met u eens dat er goed moet worden gecommuniceerd met de parkwachters en -bezoekers. Als er de komende maanden zaken wijzigen, moeten de parkwachters worden ingelicht, zodat er correcte informatie kan worden verstrekt aan de bezoekers.

Ik neem uw voorstel over de regeling in het Dielegembos in overweging. Het klopt dat het bos niet groot is en eigenlijk meer weg heeft van een park.

- Het incident is gesloten.

(De heer Ahmed El Ktibi, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

MONDELINGE VRAAG

De voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Pinxteren.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

À MME EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, DE LA RÉNOVATION URBAINE, DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE ET DU LOGEMENT,

concernant "l'initiative de 'Repair Café'".

M. le président.- La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren.- Au mois de septembre prochain s'ouvrira à Bruxelles le premier "Repair Café" de Belgique.

Mise en œuvre aux Pays-Bas en 2009, l'idée des "Repair Café" est de proposer un lieu ouvert à tous permettant de réparer ensemble toutes sortes d'objets dont nous disposons et qui sont en mauvais état : vêtements, meubles, appareils électriques, vélos, etc.

Pour ce faire, ce lieu met à disposition les outils et le matériel nécessaires et prévoit la présence d'experts en la matière notamment des électriciens, des menuisiers, des couturiers, etc. Au-delà d'être un lieu de rencontre et de création de lien social, le concept de "Repair Café" présente des enjeux environnementaux, économiques et d'emploi intéressants.

Il permet en effet de rallonger la durée de vie des produits, réduisant ainsi nos déchets, et favorise un changement des mentalités vers une société plus durable. Il permet enfin une valorisation de métiers et de savoirs en perdition.

Aux Pays-Bas, déjà plus d'une trentaine de ces ateliers se sont ouverts et une vingtaine sont en création. L'ouverture du premier "Repair Café" de Belgique à Bruxelles est à nos yeux une initiative porteuse d'avenir.

Êtes-vous au courant de cette initiative ?

Vos cabinets respectifs à vous-même et au ministre Cerexhe, ont-ils été sollicités pour un éventuel soutien à cette initiative et, le cas échéant, quelle réponse y avez-vous apportée ?

AAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID, STADSVERNIEUWING, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP EN HUISVESTING,

betreffende "het initiatief 'Repair Café'".

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren *(in het Frans).- In september gaat het eerste Belgische Repair Café open in Brussel.*

Het is een plek waar iedereen terechtkan om allerlei voorwerpen, zoals kleren, fietsen of elektrische toestellen, te herstellen. Je vindt er het nodige gereedschap en krijgt er advies van elektriciens, meubelmakers enzovoort. Het is een ontmoetingsplek die een positieve bijdrage levert voor het milieu, de werkgelegenheid en de economie.

Dankzij het Repair Café kan de levensduur van allerlei gebruiksvoorwerpen worden verlengd, waardoor de afvalberg kleiner wordt en we aan een duurzame samenleving werken. Bovendien kunnen bepaalde beroepen die dreigen te verdwijnen dankzij dit initiatief voortbestaan.

In Nederland zijn er al een dertigtal Repair Cafés. Ecolo staat achter het initiatief. Bent u op de hoogte? Werden uw kabinet en dat van minister Cerexhe benaderd om het initiatief te steunen? Zo ja, wat was uw reactie?

M. le président.- La parole est à Mme Huytebroeck.

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- C'est avec beaucoup d'intérêt que j'ai pris connaissance de l'ouverture du premier "Repair Café" à Ixelles, le premier en Belgique. Je connaissais le projet initié à Amsterdam qui a permis l'ouverture aux Pays-Bas de trente établissements en moins de trois ans.

Je suis heureuse que ce projet débute et j'espère qu'il va essaimer. Il allie en effet convivialité, échange de savoirs et économie de ressources. La réparation et la mise à niveau des biens tels qu'un meuble, un mixer ou un vêtement permettent non seulement de prévenir l'apparition de déchets, mais également la préservation des ressources et l'économie d'énergie.

Au-delà des impacts positifs que l'initiative procure pour l'environnement, elle contribue aussi à changer les attitudes et les comportements en matière de consommation. Il ne s'agit donc plus de jeter et d'acheter un bien neuf prêt à jeter, mais de réparer les biens pour prolonger leur durée de vie et de privilégier, lors des achats, des biens de meilleure qualité et réparables.

L'initiative repose sur le bénévolat et la participation. Loin de constituer une concurrence pour les ateliers de réparation professionnels, elle contribue à modifier les attitudes et comportements de gaspillage et invite les consommateurs à considérer les objets et appareils usagés sous l'angle des ressources plutôt que celui des déchets. Ce qui ne peut pas être réparé simplement au "Repair Café" peut être orienté vers des lieux professionnels.

L'initiative est soutenue par l'organisation néerlandaise Stichting Repair Café qui fournit un soutien logistique à toute nouvelle initiative de développement d'un "Repair Café" en Europe. Je viens d'apprendre qu'un "Repair Café" sera bientôt ouvert en Flandre à Borgerhout avec le soutien du monde associatif.

J'espère que le projet continuera à se développer à Bruxelles et dans les autres Régions de Belgique pour qu'un plus grand nombre de personnes puisse y participer.

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister *(in het Frans).- Ik keek met belangstelling uit naar de opening van het eerste Belgische Repair Café in Elsene. Het initiatief komt uit Nederland.*

Ik hoop dat er nog meer Repair Cafés de deuren zullen openen. Dergelijke initiatieven zijn goed voor de sociale samenhang en stimuleren mensen om kennis uit te wisselen en zuinig om te springen met grondstoffen.

Het initiatief is niet alleen goed voor het milieu, maar zet de burgers ook aan tot verantwoordelijk consumptiegedrag. In plaats van versleten spullen weg te gooien en er nieuwe te kopen, leren ze dingen te herstellen en erop te letten dat ze degelijke producten kopen.

Het is de bedoeling dat mensen vrijwillig meewerken aan het project, dat geen concurrent mag worden van bedrijven die gebruiksvoorwerpen herstellen. Wie niet door het Repair Café kan worden geholpen, kan worden doorverwezen naar een professioneel bedrijf.

Het initiatief wordt ondersteund door de Nederlandse Stichting Repair Café, die logistieke steun verleent aan alle Repair Cafés in Europa. Ik vernam dat er ook in Borgerhout een vestiging wordt geopend.

Ik hoop dat het Brusselse project wordt voortgezet en succesvol zal zijn.

Mijn kabinet kreeg nog geen verzoek om het project te steunen.

Concernant un appui à l'initiative par mon cabinet, je peux vous répondre que jusqu'à présent mon cabinet n'a pas été sollicité en vue d'un éventuel soutien.

M. le président.- La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren.- Il me reste à leur dire de s'empresser de remplir une demande de subside.

(Rires)

- L'incident est clos.

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren *(in het Frans).- Ik zal de organisatoren ertoe aansporen om een subsidie aan te vragen.*

(Gelach)

- Het incident is gesloten.

ANNEXES

_____

Ordres du jour – Dépôt

_____

Ordre du jour motivé

déposé en conclusion de l'interpellation de M. Arnaud Pinxteren à Mme Evelyne Huytebroeck, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Énergie et de la Politique de l'Eau, de la Rénovation urbaine, de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente et du Logement, concernant "la mise en œuvre d'un nouveau plan de répartition équitable des nuisances sonores générées par le trafic aérien de l'aéroport de Bruxelles National" et de l'interpellation jointe de M. Jef Van Damme concernant "les nouvelles routes aériennes au-dessus de Bruxelles".

« Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

- Ayant entendu l'interpellation de M. Arnaud PINXTEREN concernant «la mise en oeuvre d'un nouveau plan de répartition équitable des nuisances sonores générées par le trafic aérien de l'aéroport de Bruxelles-National», l'interpellation jointe de M. Jef VAN DAMME concernant «les nouvelles routes aériennes au-dessus de Bruxelles» et la réponse de la Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Energie et de la Politique de l'Eau, de la Rénovation urbaine, de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente et du Logement;

- Considérant les conclusions des différentes études médicales et scientifiques sur les nuisances sonores liées au trafic aérien et leurs effets sur la santé réalisées ces dernières années aux alentours des aéroports, qui ont démontré les conséquences néfastes des nuisances sonores sur la santé physique et

BIJLAGEN

_____

Moties – Indiening

_____

Gemotiveerde motie

ingediend naar aanleiding van de interpellatie van de heer Arnaud Pinxteren tot mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid, Stadsvernieuwing, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en Huisvesting, betreffende "de uitvoering van een nieuw plan voor de billijke spreiding van de geluidshinder van het luchtverkeer van de luchthaven Brussel-Nationaal" en de toegevoegde interpellatie van de heer Jef Van Damme betreffende "de nieuwe vliegroutes boven Brussel".

« Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

- Gehoord hebbende de interpellatie van de heer Arnaud PINXTEREN betreffende «de uitvoering van een nieuw plan voor de billijke spreiding van de geluidshinder van het luchtverkeer van de luchthaven Brussel-Nationaal», de toegevoegde interpellatie van de heer Jef VAN DAMME betreffende «de nieuwe vliegroutes boven Brussel» en het antwoord van de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid, Stadsvernieuwing, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en Huisvesting;

- Gelet op de conclusies van de verschillende medische en wetenschappelijke studies over de geluidshinder veroorzaakt door het luchtverkeer en de gevolgen ervan voor de gezondheid welke de jongste jaren zijn uitgevoerd in de buurt van de luchthavens en waaruit de nefaste impact is gebleken die de geluidshinder

mentale des personnes;

- Vu les principes de précaution et de « pollueur-payeur » énoncés dans le document Action 21 adopté par l'Organisation des Nations Unies;

- Vu les recommandations de l'OMS visant à limiter drastiquement les nuisances sonores résultant du survol aérien;

- Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif au bruit en provenance du trafic aérien;

- Vu la résolution du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 1998 relative à la lutte contre les nuisances générées par le survol de la Région de Bruxelles-Capitale par le trafic aérien dû à l'aéroport de Bruxelles-National;

- Vu l'arrêté ministériel du Gouvernement fédéral du 31 décembre 1999 interdisant les vols de nuit à partir de juillet 2003;

- Vu les accords du 11 février 2000, ainsi que ceux des 22 février, 16 juillet et 29 novembre 2002, entre le Gouvernement fédéral et les gouvernements régionaux, dessinant les bases d'une politique cohérente du trafic aérien généré par l'aéroport de Bruxelles-National;

- Vu la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement;

- Vu la résolution du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 juillet 2003 visant à prendre toutes les mesures nécessaires afin de lutter contre les nuisances subies par les habitants et liées au survol de Bruxelles à partir de l'aéroport de Bruxelles-National;

- Vu les arrêts de la Cour d'appel des 10 juin et 18 novembre 2003, ainsi que l'arrêt de la Cour de cassation du 4 mars 2004;

heeft op de lichamelijke en mentale gezondheid van de mensen;

- Gelet op de beginselen inzake voorzorg en «de vervuiler betaalt» zoals opgenomen in het document Actie 21 aangenomen door de Verenigde Naties;

- Gelet op de aanbevelingen van de WGO tot een drastische beperking van de geluidshinder veroorzaakt door het luchtverkeer;

- Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer;

- Gelet op de resolutie van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement van 18 juli 1998 betreffende de strijd tegen de hinder veroorzaakt door het luchtverkeer van en naar de luchthaven van Zaventem boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

- Gelet op het ministerieel besluit van de federale regering van 31 december 1999 betreffende het verbod op nachtvluchten vanaf juli 2003;

- Gelet op de akkoorden van 11 februari 2000, alsook op die van 22 februari, 16 juli en 29 november 2002, tussen de federale regering en de gewestelijke regeringen, waarin de bases staan van een coherent beleid inzake luchtverkeer van en naar de luchthaven van Zaventem;

- Gelet op de Europese richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai;

- Gelet op de resolutie van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement van 4 juni 2003 ertoe strekkende alle noodzakelijke maatregelen te nemen om de hinder van de vluchten boven Brussel vanaf de luchthaven Brussel-Nationaal voor de inwoners te bestrijden;

- Gelet op de arresten van het Hof van Beroep van 10 juni en 18 november 2003, alsook op het arrest van het Hof van Cassatie van 4 maart 2004;

- Vu le nouveau «plan de répartition équitable» des nuisances sonores générées par le trafic aérien de l'aéroport de Bruxelles-National proposé par le Gouvernement fédéral, appliqué à partir de septembre 2012;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- de constituer un comité scientifique pour déterminer les contours d'une enquête épidémiologique sur l'impact sanitaire des activités aéroportuaires et du trafic aérien sur les populations vivant en Région bruxelloise sous les couloirs aériens (type d'enquête, personnes concernées, nombre d'individus observés, période d'observation); de commander cette enquête épidémiologique et d'en présenter les résultats au Parlement;

- d'établir, si possible avec le Gouvernement fédéral, une objectivation des conséquences des nouvelles routes prévues dans le cadre du «plan de répartition équitable» des nuisances sonores générées par le trafic aérien de l'aéroport de Bruxelles-National mis en place depuis septembre 2012;

- de marquer son opposition à toute nouvelle route prévue dans le cadre de ce plan qui nuirait à la qualité de vie des bruxellois;

- de demander au Gouvernement fédéral de prévoir l'interdiction de tous les décollages de nuit entre 23h et 7h et la mise en place d'urgence d'une véritable autorité indépendante et neutre de contrôle des nuisances sonores aériennes autour de Bruxelles-National. ».

Bruxelles, le 13 novembre 2012

(S.) Caroline PERSOONS (F)
Béatrice FRAITEUR (F)
Didier GOSUIN (F)

- Gelet op het door de federale regering voorgestelde en vanaf september 2012 uitgevoerde nieuwe plan voor de billijke spreiding van de geluidshinder van het luchtverkeer van de luchthaven Brussel-Nationaal;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- een wetenschappelijk comité samen te stellen om de grote lijnen te bepalen van een epidemiologisch onderzoek over het gezondheidseffect van de activiteiten van de luchthaven en het luchtverkeer op de bevolking die in het Brussels Gewest onder de luchtroutes woont (type onderzoek, betrokken personen, aantal geobserveerde individuen, observatieperiode); opdracht te geven tot dat epidemiologisch onderzoek en de resultaten ervan voor te leggen aan het Parlement;

- de gevolgen te objectiveren van de nieuwe routes die voorzien zijn in het kader van het sedert september 2012 ingevoerde "billijk spreidingsplan" van de geluidshinder veroorzaakt door luchtverkeer van de nationale luchthaven van Brussel, indien mogelijk samen met de federale Regering;

- verzet te uiten tegen gelijk welke in dat plan voorziene route die schadelijk zou zijn voor de levenskwaliteit van de Brusselaars;

- de federale Regering te vragen te voorzien in een verbod op alle nachtelijke opstijgingen tussen 23 en 7 uur en dringend een echte onafhankelijke en neutrale instantie op te richten voor controle op de geluidshinder door vliegtuigen rond Brussel-Nationaal. ».

Brussel, 13 november 2012

(Get.) Caroline PERSOONS (F)
Béatrice FRAITEUR (F)
Didier GOSUIN (F)

Ordre du jour pur et simple

Un ordre du jour pur et simplé a été déposé, le 19 novembre 2012, signé par M. Arnaud Pinxteren, Mme Olivia P'tito, MM. Joël Riguelle, Jean-Luc Vanraes, Mmes Brigitte De Pauw et Annemie Maes.

Eenvoudige motie

Een eenvoudige motie wordt door de heer Arnaud Pinxteren, mevrouw Olivia P'tito, de heer Joël Riguelle, de heer Jean-Luc Vanraes, mevrouw Brigitte De Pauw en mevrouw Annemie Maes ingediend op 19 november 2012.