



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

**Compte rendu intégral
des interpellations et
des questions orales**

**Commission de l'Environnement et de
l'Énergie,**

**chargée de la Conservation de la nature, de
la Politique de l'eau et de la Propreté
publique**

RÉUNION DU

MARDI 31 MAI 2016

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

**Integraal verslag
van de interpellaties en
mondelinge vragen**

**Commissie voor het Leefmilieu en de
Energie,**

**belast met het Natuurbehoud, het
Waterbeleid en de Openbare Netheid**

VERGADERING VAN

DINSDAG 31 MEI 2016

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@parlbruirisnet.be

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
<http://www.parlbruparlirisnet.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@bruparlirisnet.be

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
<http://www.parlbruparlirisnet.be/>

SOMMAIRE	INHOUD
INTERPELLATIONS	INTERPELLATIES
Interpellation de Mme Anne-Charlotte d'Ursel à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie, concernant "la mise en demeure de la Belgique par la Commission européenne pour violation répétée des valeurs limites de dioxyde d'azote".	Interpellatie van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel tot mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie, betreffende "de ingebrekstellende van België door de Europese commissie voor de herhaalde overschrijding van de grenswaarden inzake stikstofdioxide".
Interpellation jointe de Mme Claire Geraets, concernant "la violation répétée des valeurs limites en matière de dioxyde d'azote".	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Claire Geraets, betreffende "de herhaalde overschrijding van de grenswaarden inzake stikstofdioxide".
Discussion conjointe – Orateurs : M. Arnaud Pinxteren (Ecolo) Mme Liesbet Dhaene (N-VA) Mme Céline Fremault, ministre Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR) Mme Claire Geraets (PTB*PVDA-GO!)	Samengevoegde bespreking – Sprekers: De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA) Mevrouw Céline Fremault, minister Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) Mevrouw Claire Geraets (PTB*PVDA-GO!)
QUESTIONS ORALES	MONDELINGE VRAGEN
Question orale de Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie, concernant "les "Rest-o-Pack" à Bruxelles".	Mondelinge vraag van mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie, betreffende "de 'Restoestje' in Brussel".

Question orale de Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz	17	Mondelinge vraag van mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie, betreffende "de veiligheidsmaatregelen betreffende de groene ruimtes die door Leefmilieu Brussel worden beheerd".	47
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	17	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie, betreffende "de maatregelen tegenover de bromfietsen in het kader van de strijd tegen de geluidsoverlast in de stad".	17
Question orale de M. Eric Bott	21	Mondelinge vraag van de heer Eric Bott aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie, betreffende "de gevolgen van de lichtverontreiniging voor de biodiversiteit".	21
Question orale de M. Arnaud Pinxteren	27	Mondelinge vraag van de heer Arnaud Pinxteren aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,	27

et à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,

concernant "la récente création de la société Vivaqua Consult".

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 34

à Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Propreté publique et de la Collecte et du Traitement des déchets, de la Recherche scientifique, des Infrastructures sportives communales et de la Fonction publique,

concernant "la politique de conversion des camions poubelles de l'Agence Bruxelles-Propreté".

Question orale de M. Paul Delva 37

à Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Propreté publique et de la Collecte et du Traitement des déchets, de la Recherche scientifique, des Infrastructures sportives communales et de la Fonction publique,

concernant "un baromètre de la propreté pour Bruxelles".

Question orale de M. Ahmed El Khannouss 41

à Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Propreté publique et de la Collecte et du Traitement des déchets, de la Recherche scientifique, des Infrastructures sportives communales et de la Fonction publique,

concernant "les dépôts clandestins dans les 19 communes de la Région de Bruxelles-Capitale".

Question orale de M. Johan Van den Driessche 42

en aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brussels Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,

betreffende "de recente oprichting van Vivaqua Consult".

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 34

aan mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Netheid, Vuilnisophaling en -verwerking, Wetenschappelijk Onderzoek, Gemeentelijke Sportinfrastructuur en Openbaar Ambt,

betreffende "het omschakelingsbeleid van het Agentschap Net Brussel betreffende de vuilniswagens".

Mondelinge vraag van de heer Paul Delva 37

aan mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Netheid, Vuilnisophaling en -verwerking, Wetenschappelijk Onderzoek, Gemeentelijke Sportinfrastructuur en Openbaar Ambt,

betreffende "een netheidsbarometer voor Brussel".

Mondelinge vraag van de heer Ahmed El Khannouss 41

aan mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Netheid, Vuilnisophaling en -verwerking, Wetenschappelijk Onderzoek, Gemeentelijke Sportinfrastructuur en Openbaar Ambt,

betreffende "het sluikstorten in de 19 gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

Mondelinge vraag van de heer Johan Van den Driessche 42

à Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Propreté publique et de la Collecte et du Traitement des déchets, de la Recherche scientifique, des Infrastructures sportives communales et de la Fonction publique,

concernant "la taille et la qualité des sacs poubelles".

aan mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Netheid, Vuilnisophaling en -verwerking, Wetenschappelijk Onderzoek, Gemeentelijke Sportinfrastructuur en Openbaar Ambt,

betreffende "de grootte en de kwaliteit van de huisvuilzakken".

*Présidence : Mme Viviane Teitelbaum, présidente.
Voorzitterschap: mevrouw Viviane Teitelbaum, voorzitter.*

INTERPELLATIONS

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

INTERPELLATION DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

À MME CÉLINE FREMAULT,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DU
LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE,
DE L'ENVIRONNEMENT ET DE
L'ÉNERGIE,

concernant "la mise en demeure de la Belgique par la Commission européenne pour violation répétée des valeurs limites de dioxyde d'azote".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CLAIRE GERAETS,

concernant "la violation répétée des valeurs limites en matière de dioxyde d'azote".

Mme la présidente.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Il semble que notre Région ne parvienne pas à convaincre les autorités européennes de son action concrète pour protéger la qualité de l'air sur notre territoire. L'an dernier, la Commission européenne annonçait poursuivre la Belgique devant la Cour de justice de l'Union européenne en raison de la persistance de niveaux élevés de particules PM10. Cette décision de saisine de la Cour de justice de l'Union européenne faisait suite à l'envoi d'un avis motivé en février 2014, dans une affaire ouverte pour la première fois en 2008. La décision de saisine de la Cour de Justice par la Commission n'était pas une première pour la Belgique. Il en avait été de même en 2011 et cela avait finalement

INTERPELLATIES

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

TOT MEVROUW CÉLINE FREMAULT,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET HUISVESTING,
LEVENSKWALITEIT, LEEFMILIEU EN
ENERGIE,

betreffende "de ingebrekkestelling van België door de Europese commissie voor de herhaalde overschrijding van de grenswaarden inzake stikstofdioxide".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CLAIRE GERAETS,

betreffende "de herhaalde overschrijding van de grenswaarden inzake stikstofdioxide".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- Blijkbaar slaagt het Brussels Gewest er niet in om de Europese overheden ervan te overtuigen dat het concrete acties onderneemt om de luchtkwaliteit op haar grondgebied te beschermen. Vorig jaar kondigde de Europese Commissie aan dat ze België voor het Europees Hof van Justitie zou vervolgen omwille van het aanhoudende hoge niveau aan PM10-deeltjes. Dat volgt op een gemotiveerd advies uit februari 2014 over een zaak die voor de eerste maal was geopend in 2008. In 2011 daagde de Europese Commissie België al voor het Hof van Justitie, wat leidde tot een bijkomende ingebrekkestelling.

débouché sur une mise en demeure complémentaire.

Aujourd’hui, nous apprenons que la Commission européenne vient d’adresser à notre pays une lettre de mise en demeure concernant la violation répétée des valeurs limites pour un autre polluant problématique qui confronte notre Région à un problème structurel : le dioxyde d’azote (NO₂). Depuis 2010, la Belgique et singulièrement notre Région violent les règles fixant à 40 microgrammes par m³ la valeur limite pour ce polluant. Or, il semblerait que la mise en demeure adressée par la Commission européenne ne concerne que Bruxelles, et notre pays dispose de deux mois pour adresser ses observations à la Commission européenne.

L’histoire semble ainsi se répéter, passant des niveaux de PM10 à ceux de dioxyde d’azote. À l’époque, vous aviez répondu que la Commission attendait des mesures structurelles fortes et que les mesures comprises dans le Plan régional air-climat-énergie allaient dans ce sens. La Commission européenne ne paraissait pas convaincue de la capacité de la Région, à travers les mesures présentées, à répondre structurellement au problème. Le plan était alors en troisième lecture au gouvernement. La question se repose aujourd’hui, cette fois-ci au niveau de la capacité à résoudre le problème des émissions de dioxyde d’azote.

Quels sont les détails des éléments à charge de la Région de Bruxelles-Capitale contenus dans la mise en demeure ?

Quelles observations le gouvernement a-t-il prévu de transmettre à la Commission européenne ?

Où en est le processus d’élaboration du Plan régional air-climat-énergie et comment celui-ci répond-il spécifiquement au problème de dépassement des niveaux de dioxyde d’azote ?

Étant donné que les véhicules roulant au diesel contribuent largement aux émissions de dioxyde d’azote, quelles nouvelles mesures concrètes en matière de carburant le gouvernement a-t-il prévu de mettre en œuvre ?

À la suite de l’article paru la semaine dernière concernant les stations de mesure, deux d’entre

Nu stelt de Europese Commissie België ook in gebreke wegens de aanhoudende overschrijding van de grenswaarden van stikstofoxide (NO₂), die 40 µg/m³ bedraagt en sedert 2010 in het Brussels Gewest (en alleen daar) wordt overschreden. België beschikt nu over twee maanden tijd om haar opmerkingen aan de Europese Commissie te bezorgen.

Toen het nog om PM10 ging, zei u dat de Europese Commissie strenge structurele maatregelen verwachtte en dat de maatregelen in het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan die kant uitgingen. De Commissie leek er echter niet van overtuigd dat de voorgestelde maatregelen een structureel antwoord boden op het probleem. Het plan was op dat ogenblik aan zijn derde lezing toe. Nu stelt een gelijkaardig probleem zich in verband met de uitstoot van NO₂.

Wat wordt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest precies ten laste gelegd in de ingebrekstelling?

Welke opmerkingen zal de regering meedelen aan de Europese Commissie?

In welke fase bevindt het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan zich en welk specifiek antwoord biedt het voor het probleem van de overschrijding van de grenswaarden voor NO₂?

Welke nieuwe maatregelen plant de regering, rekening houdend met het feit dat voertuigen die op diesel rijden in hoge mate bijdragen tot de uitstoot van NO₂?

Twee meetstations kampen met problemen, waardoor we geen volledig verslag naar de Europese Unie kunnen sturen. We kunnen ons dan ook de vraag stellen of het probleem van de luchtvervuiling door NO₂ in Brussel niet nog erger is dan we momenteel kunnen vaststellen.

elles posent problème et ne permettent pas de rendre un rapport complet à l'Union européenne. Vous avez déjà répondu à ce sujet mais nous souhaiterions approfondir la problématique. On peut se demander si le problème de la pollution de l'air au dioxyde d'azote à Bruxelles ne serait pas plus important que ce qui est révélé aujourd'hui.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Geraets pour son interpellation jointe.

Mme Claire Geraets (PTB*PVDA-GO!).- Le Soir des 30 avril et 1er mai dernier faisait état d'une mise en demeure de la Commission européenne concernant la violation répétée des valeurs limites en matière de dioxyde d'azote (NO₂). Depuis 2010, Bruxelles viole les règles européennes fixant à 40 microgrammes par mètre cube la valeur limite de ce polluant dont le transport est le principal responsable (68%), principalement à cause des moteurs au diesel.

Dans le Plan air-climat-énergie adopté en 2015, l'objectif est de réduire de 30% les émissions d'oxyde d'azote en 2020. Par conséquent, pour se conformer à la directive européenne concernant les particules fines et le NO₂, la Région devrait réduire les émissions de NO₂ de 50 à 70%.

Rappelons que le NO₂ serait responsable annuellement de la mort prématuée de 2.300 personnes en Belgique, dont entre 600 et 765 à Bruxelles. Et à Bruxelles, selon un article de La Capitale du 29 mai, le nombre de véhicules ne fait qu'augmenter. Selon le site de Bruxelles Environnement, le dioxyde d'azote peut entraîner une altération de la fonction respiratoire et une hyperréactivité bronchique, et chez les enfants et les asthmatiques il peut augmenter la sensibilité des bronches aux affections microbiennes. D'autre part, les oxydes d'azote interviennent dans la formation d'ozone troposphérique et contribuent au phénomène des pluies acides qui attaquent les végétaux, et nous retrouvons ici les préoccupations de la COP21.

D'après l'OMS, il n'y a pas de seuil en dessous duquel la pollution par NO₂ est inoffensive. Or, à Bruxelles, des mesures de réduction de la vitesse du trafic automobile ne sont prévues qu'à partir de deux jours consécutifs de dépassement de concentration de 70 µg/m³ de particules fines en

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Geraets heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Claire Geraets (PTB*PVDA-GO!) (in het Frans).- Volgens een bericht in de pers stelt de Europese Commissie België in gebreke wegens de herhaalde overschrijding van de stikstofdioxidenorm. Al sinds 2010 schendt Brussel de Europese regel die stelt dat de uitstoot van stikstofdioxide (NO₂) niet meer dan 40 µg/m³ mag bedragen. NO₂ is hoofdzakelijk (68%) afkomstig van dieselloertuigen.

In het Lucht-Klimaat-Energieplan is opgenomen dat de uitstoot van NO₂ tegen 2020 met 30% moet dalen. Om aan de Europese richtlijn voor fijnstof en NO₂ te beantwoorden, zou het gewest de uitstoot van NO₂ met 50 tot 70% moeten doen dalen.

In België zouden jaarlijks 2.300 mensen voortijdig sterven door toedoen van NO₂, waarvan 600 tot 765 in Brussel. Nog volgens de pers neemt het aantal voertuigen in Brussel alsmaar toe. Leefmilieu Brussel vermeldt op zijn website dat stikstofdioxide de ademhalingsfunctie kan aantasten en bronchiale hyperreactiviteit kan uitlokken. Daarnaast maakt het kinderen en astmapatiënten gevoeliger voor microbiële infecties. Bovendien draagt stikstofoxide bij aan de vorming van ozon in de troposfeer en van zure regen.

Volgens de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) is er geen drempelwaarde waaronder NO₂ onschadelijk wordt. In het Brussels Gewest gelden de snelheidslimieten echter maar vanaf twee opeenvolgende dagen met een gemiddelde fijnstofconcentratie van 70 µg/m³, of met een uurwaarde van 150 µg/m³. Dat is bijna vier keer meer dan de Europese waarden.

Uit een verslag van de WGO blijkt dat Brussel de normen voor PM10 en PM2,5 overschrijdt, terwijl

général de moyenne journalière, ou de 150µg/m³ de NO₂ en valeur horaire, c'est-à-dire près de quatre fois les valeurs européennes.

Depuis le 12 mai dernier, nous savons, à partir d'un rapport de l'OMS, que Bruxelles dépasse les normes concernant les particules fines de PM10 et PM2,5, alors que selon le site de Bruxelles Environnement, certaines de ces particules peuvent avoir des propriétés mutagènes ou cancérogènes.

Mme la ministre, avez-vous pris connaissance de la lettre de mise en demeure de la Commission européenne ? Quelles sont les conclusions que vous en tirez ?

Vous disposez de deux mois maximum pour adresser vos observations à la Commission Européenne. Quelles sont les éléments que vous comptez mettre en avant dans cette réponse ? Et selon quelles échéances ?

Discussion conjointe

Mme la présidente.- La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- La pollution de l'air, avec ses effets sur la santé des Bruxellois les plus fragilisés, est un sujet extrêmement préoccupant sur lequel je suis maintes fois intervenu.

Vous nous annoncez une réunion spéciale du gouvernement pour après-demain. Allez-vous nous découvrir un coin du voile aujourd'hui ?

Dans le cadre du Plan air-climat-énergie en attente d'être adopté, une série de questions ont déjà été posées sur le calendrier, les moyens octroyés et l'ambition même dudit plan. Car pour qu'un tel projet soit efficace, il doit intégrer plusieurs volets, dont la mobilité.

Le Plan air-climat-énergie fait référence au Plan Iris 2 et au contrat de gestion de la STIB. Nous avions souligné l'importance d'intégrer dans ledit plan des mesures concrètes en matière de mobilité, en particulier de combustion de diesel.

Depuis un certain temps, la Région est sous le

uit informatie op de website van Leefmilieu Brussel blijkt dat sommige van die deeltjes mutaties of kanker kunnen uitlokken.

Bent u op de hoogte van de ingebrekestelling van de Europese Commissie? Welke conclusies trekt u daar uit?

U hebt twee maanden de tijd om de Europese Commissie uw opmerkingen te bezorgen. Welke elementen wilt u in uw antwoord benadrukken? Op basis van welk tijdschema?

Samengevoegde bespreking

Mevrouw de voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *De luchtvervuiling in Brussel is een onderwerp dat al vaak aan bod is gekomen.*

Zo werden er heel wat vragen gesteld over de timing, de middelen en de ambities van het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan dat in de maak is. Om een dergelijk plan te laten slagen, moet er rekening worden gehouden met meerdere elementen, waaronder de mobiliteit.

In het Lucht-Klimaat-Energieplan wordt verwezen naar het Iris 2-plan en het beheerscontract van de MIVB. Wij hebben meerraals benadrukt dat het belangrijk is om in het plan concrete mobiliteitsmaatregelen op te nemen, met name met betrekking tot de dieselvoertuigen.

Er loopt al enige tijd een inbreukprocedure tegen het gewest voor overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen. De Brusselse regering heeft de Europese Commissie blijkbaar nog niet de gepaste antwoorden gegeven. Wij moeten alles in het werk stellen om vooruitgang op dat vlak te

coup d'une procédure d'infraction à la pollution de l'air. Il semble que les réponses apportées par les autorités bruxelloises n'aient pas, jusqu'ici, satisfait la Commission. Les fonctionnaires européens estiment que l'inaction du gouvernement bruxellois les asphyxie. Toutes les forces positives seront nécessaires dans ce dossier pour obtenir des avancées et se défaire de la dépendance psychologique au tout à la voiture.

Outre cette procédure d'infraction à l'échelon européen, nous avons connu des problèmes avec nos tunnels, et 600 millions d'euros ont été débloqués pour leur réparation d'urgence. Mais aucune perspective de réduction de la pression automobile n'apparaît à l'horizon.

Or, c'est là où le bât blesse. Le Plan Iris 2 est en rade : il n'y a pas de mise en œuvre concrète et ambitieuse de ce dernier. On parle de transports publics et de métro à l'horizon 2025. Les signaux sont pour nous fort inquiétants, tant du point de vue juridique avec les possibles sanctions européennes, que du point de vue de la volonté politique de changer les choses.

Pendant ce temps-là, la santé des Bruxellois et surtout des plus faibles en pâtit. Je ne souhaite pas faire des envolées mélodramatiques ici mais, tout de même, il est important de mentionner que les derniers relevés publiés par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) sont assez éloquents. Ils portent sur les villes en général mais l'on sait que la Région bruxelloise est particulièrement concernée par des concentrations élevées de particules fines. Enfants, personnes âgées, personnes asthmatiques en souffrent et ne peuvent pas vivre à Bruxelles comme ils le voudraient. Ils n'ont donc pas la qualité de vie que nous avons le devoir de leur garantir.

Après ce plaidoyer, nous espérons que vous pourrez soulever un petit coin du voile et que nous pourrons grâce à cela être quelque peu rassurés quant à l'ambition du gouvernement de changer les choses, de mettre en œuvre cet outil fantastique qu'est le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) et ce, par le biais de son bras armé qu'est le Plan régional air-climat-énergie.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Dhaene.

boeken en een einde te maken aan onze psychologische afhankelijkheid van de wagen.

Er werd 600 miljoen euro uitgetrokken voor noodreparaties aan de Brusselse tunnels, maar er werden geen maatregelen aangekondigd om de autodruk te verminderen.

Dat is precies waar het schoentje wringt. De regering maakt amper werk van de uitvoering van het Iris 2-plan. De metro wordt pas tegen 2025 aangekondigd. De situatie is verontrustend, zowel op juridisch vlak, aangezien ons Europese sancties boven het hoofd hangen, als op politiek vlak, aangezien we weinig animo zien om verandering in de situatie te brengen.

Ondertussen lijdt de gezondheid van de Brusselaars onder de slechte luchtkwaliteit. De jongste cijfers van de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) spreken voor zich. De concentraties fijnstof in Brussel zijn bijzonder hoog. Vooral kinderen, ouderen en astmapatiënten ondervinden daar hinder van. Zij hebben recht op een betere levenskwaliteit.

Ik hoop dat u ons gerust zult stellen dat de regering de dingen wil veranderen en het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE) ten uitvoer zal leggen via het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Dhaene heeft het woord.

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) (*en néerlandais*).- *Il y a deux semaines à peine, j'interrogeais le ministre Vanhengel en Commission des finances et des affaires générales sur une fiscalité routière plus verte. Il avait également été question de la zone de basse émission.*

Je signifié au ministre mon insatisfaction face à sa réponse, dans laquelle il disait qu'une réforme en profondeur de la fiscalité automobile dépendait de la reprise du service fédéral de la fiscalité automobile, qui pourrait avoir lieu d'ici la fin de la législature. Les outils indispensables pour assurer cette reprise sont en cours d'analyse et sa mise en œuvre dépendra du budget.

La zone de basse émission se trouve également dans une phase d'étude et ne sera concrétisée qu'au cours de la prochaine législature.

Déjà alors, j'avais signalé que le gouvernement semblait minimiser l'importance de la pollution atmosphérique, tandis que la population et la Commission européenne s'accordent sur l'urgence d'y remédier. M. Vanhengel a malheureusement minimisé la question en répondant que tout le monde ne partageait pas le même objectif.

Hormis les mesures à long terme énoncées il y a deux semaines par le ministre Vanhengel, pouvons-nous espérer des mesures indiquant que le gouvernement bruxellois prend enfin ce problème au sérieux ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Fremault.

Mme Céline Fremault, ministre.- Je resterai dans le cadre de l'interpellation et de l'interpellation jointe qui me sont adressées aujourd'hui et qui portent sur la mise en demeure de la Belgique par la Commission européenne relative à la violation des valeurs limites en

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Ik neem het woord naar aanleiding van de ingebrekestelling door de Europese Commissie.

Nog maar twee weken geleden stelde ik minister Vanhengel in de commissie Financiën en Algemene Zaken een vraag over de hervorming van de verkeersfiscaliteit om die milieuvriendelijker te maken. Ook de lage-emissiezone kwam toen ter sprake.

Ik gaf hem bij die gelegenheid te kennen dat ik zijn antwoord onbevredigend vond. Hij zei immers dat een grondige hervorming van de autofiscaliteit afhankelijk is van de overdracht van de dienst Verkeersbelasting naar het Brussels Gewest, wat pas tegen het einde van deze regeerperiode zal gebeuren. Weliswaar staat er een aantal maatregelen op stapel naar aanleiding van die overdracht, maar die worden nog bestudeerd. De concrete invoering is afhankelijk van de begroting.

Verder kwam de gewestelijke lage-emissiezone aan bod, maar ook die zit in de studiefase en zal pas tijdens de volgende regeerperiode daadwerkelijk tot stand komen.

Toen al zei ik dat de Brusselse regering de luchtkwaliteit blijkbaar niet belangrijk vindt. Nochtans komt er niet alleen kritiek van de Europese Commissie: ook de bevolking geeft te kennen dat ze de luchtvervuiling als een dringend probleem ziet. Het was jammer dat minister Vanhengel de kwestie minimaliseerde door te beweren dat iedereen iets anders wil.

Mogen wij naast de langetermijnmaatregelen die de heer Vanhengel twee weken geleden overliet, eindelijk maatregelen verwachten waaruit blijkt dat de Brusselse regering het probleem ernstig neemt?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister (*in het Frans*).- Zoals ik veertien dagen geleden al zei naar aanleiding van een dringende vraag van mevrouw Maes, heb ik op 28 april 2016 kennis genomen van het feit dat de Europese Commissie België in gebreke stelt voor het niet naleven van

matière de dioxyde d'azote (NO₂).

Comme je l'avais exposé dans le cadre de la question d'actualité de Mme Maes il y quinze jours, j'ai pris connaissance du fait que, le 28 avril 2016, la Commission européenne a émis une mise en demeure à l'égard de la Belgique pour non-respect de la directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe, en particulier le non-respect des valeurs limites annuelles fixées pour le dioxyde d'azote. Il est exact que la Région bruxelloise y est spécialement visée.

Cette première étape entame donc la procédure d'infraction et fait suite aux échanges d'information survenus dans le cadre du dossier EU Pilot 6229/14/ENV. Le dossier d'infraction est ouvert pour non-respect des prescriptions des articles suivants de la directive :

- article 6 (critères d'évaluation) : les points de prélèvement ne seraient pas implantés de manière à assurer une observation des zones subissant les plus fortes concentrations et représentatives de l'exposition de la population en général ;
- article 13 (valeurs limites et seuils d'alerte pour la protection de la santé humaine) : les valeurs limites annuelles de dioxyde d'azote (NO₂) seraient dépassées au moins de 2010 à 2014 ;
- article 23 (plans relatifs à la qualité de l'air) : la Région bruxelloise n'a pas adopté toutes les mesures appropriées pour répondre à l'exigence du plan tel que requis par l'article 23 de la directive afin de respecter les valeurs limites.

Dans le courant du mois de juin, nous serons amenés à fournir une réponse à la Commission par rapport à ces trois points. Dès le 4 mai, j'ai donné ordre à Bruxelles Environnement d'analyser la mise en demeure et de préparer notre argumentation en réponse. Bruxelles Mobilité a été également impliqué puisqu'il lui a été demandé de fournir un état des lieux de la mise en œuvre des mesures du Plan Iris 2.

Par rapport à cette mise en demeure, et dans le cadre de la réponse qui sera soumise, nous aurons jeudi un conseil du gouvernement dédié tout spécialement au climat et qui procèdera à l'adoption définitive du Plan régional air-climat-

richtlijn 2008/50/EG van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa.

De ingebrekestelling heeft betrekking op:

- artikel 6: *de plaats waar de snuffelpalen staan zou het onmogelijk maken om de zwaarst getroffen en meest representatieve zones te observeren;*
- artikel 13: *de jaarlijkse drempelwaarden voor stikstofdioxide zouden in de periode van 2010 tot 2014 zeker overschreden zijn;*
- artikel 23: *het Brussels Gewest heeft niet de nodige maatregelen genomen om de drempelwaarden te respecteren.*

In de loop van de maand juni zullen we de Commissie een antwoord in verband met die drie punten bezorgen. Op 4 mei gaf ik Leefmilieu Brussel de opdracht om de ingebrekestelling te onderzoeken en ons antwoord voor te bereiden. Brussel Mobiliteit werd gevraagd om een overzicht te geven van de uitgevoerde maatregelen van het Iris 2-plan.

Donderdag komt de regering samen om het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan definitief goed te keuren. De Europese luchtkwaliteitsnormen komen er explicet aan bod.

Het plan omvat de volgende maatregelen ten aanzien van de transportsector, die als grootste luchtvervuiler te boek staat:

- *de invoering van een gewestelijke lage-emissiezone;*
- *de uitbouw van nieuwe interregionale verplaatsingsinitiatieven;*
- *de versterking van het geïntegreerde fietsbeleid;*
- *carsharing.*

Voor de bouwsector ligt de klemtoon op de renovatie van huurwoningen en mede-eigendommen. Ook scholen worden aangemoedigd om te renoveren en meer aandacht te besteden aan energieopvoeding.

Ook voor andere sectoren komt er een gewestelijke strategie om het gebruik van

énergie. Ce plan a été établi suite à un travail important et a été enrichi de façon à répondre aux nombreux avis reçus. Le respect des normes européennes de qualité de l'air y est d'ailleurs désormais mentionné de manière très explicite. Nous avons aussi pris le temps de le compléter pour intégrer une réponse adéquate de la Région aux objectifs climatiques et de production d'énergie à partir de sources renouvelables. Je vous ai dit que j'ai travaillé sur la base de l'accord politique sur le Burden sharing conclu en décembre 2015. Ce dernier nous permettra, notamment grâce aux financements qui en découleront, d'avancer plus rapidement.

Parmi les nouvelles mesures, dans l'axe dédié au transport qui est considéré comme le principal émetteur de polluants atmosphériques, le plan propose notamment :

- la mise en place d'une zone de basses émissions régionale ;
- le développement d'alternatives complémentaires pour les déplacements interrégionaux via le stationnement ;
- le renforcement de la politique vélo intégrée ;
- le car sharing.

Dans l'axe dédié au bâtiment, l'accent a été mis sur la rénovation des biens loués et des copropriétés. Une nouvelle mesure a également été proposée pour encourager la rénovation des bâtiments scolaires et pour renforcer les démarches éducatives relatives à l'énergie.

Dans les autres secteurs, un nouvel axe spécifique aux énergies renouvelables a été créé pour développer une réelle stratégie régionale en la matière.

Le Plan air-climat-énergie ne sera pas le seul élément clé lors du gouvernement du 2 juin, ni le seul point apporté à la Commission européenne en guise de réponse. Une série de mesures supplémentaires seront proposées. La question de la fiscalité est aussi au centre du débat, ainsi que la promotion des carburants et technologies alternatives. Pour ce faire, Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité ont commandé une étude d'opportunité, finalisée cette

hernieuwbare energie te stimuleren.

Het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan is niet het enige wat ter sprake komt tijdens de regeringsbesprekingen van 2 juni en ook het antwoord aan de Europese Commissie omvat meer dan het plan. Ook de fiscaliteit en de promotie van alternatieve brandstoffen en technologieën komen aan bod. Een aantal maatregelen in die zin is al genomen:

- de gewestelijke autovloot moet voor 25% uit elektrische voertuigen bestaan, de gemeentelijke voor 15%;*
- er moeten elektrische taxi's en deelauto's komen;*
- kmo's krijgen de mogelijkheid om een premie aan te vragen voor elektrische batterijen, brandstofcellen en hybride voertuigen;*
- de bedrijfsvervoersplannen worden verder uitgebouwd.*

Als antwoord op de ingebrekesting zal ik de Europese Commissie laten weten dat het naleven van de luchtkwaliteitsnormen vereist dat ze meewerkt door coherente en compatibele instrumenten ter beschikking te stellen, met name op het vlak van uitlaatgassen.

De dagvaarding voor het Hof van Justitie is opgeschort omdat de fijnstofnormen sinds 2014 in het hele gewest gerespecteerd worden. Waarschijnlijk zal dat ertoe leiden dat de procedure helemaal afgevoerd wordt.

Het antwoord op de vraag in verband met de snuffelpalen zit in de modaliteiten die de Europese Commissie zelf vastgelegd heeft: de snuffelpalen moeten ten minste 25 m van grote kruispunten staan en niet verder dan 10 m van de stoeprand. De snuffelpalen bij Kunst-Wet en Belliard staan op minder dan 25 m van een groot kruispunt en worden dus niet opgenomen in de officiële verslagen.

année, avec une réflexion sur l'opérationnalisation. Certaines mesures ont déjà été mises prises :

- principe de 25% de véhicules électriques pour la flotte régionale et 15% pour la flotte communale ;
- présence de taxis électriques et de l'autopartage électrique ;
- possibilité pour les PME de demander une prime pour l'achat de batteries électriques, de piles à combustible et de véhicules hybrides ;
- renforcement des plans de déplacements d'entreprise.

Pour ce qui est de la réponse à la mise en demeure, je vais dire à la Commission européenne que le respect des objectifs de qualité de l'air par les États et les Régions nécessite sa coopération via la mise en place d'instruments cohérents et compatibles avec ces objectifs, notamment en ce qui concerne les normes d'émissions des véhicules. Condamner d'une part et, d'autre part, autoriser une série de mesures, c'est tenir un double discours.

En ce qui concerne la citation de la Belgique devant la Cour de justice pour dépassement des valeurs limites de particules fines, je suis heureuse de vous rappeler que la Commission européenne a décidé en novembre 2015 de mettre en sursis pour une période indéterminée sa décision de saisir la Cour de justice en cette affaire. Ceci est dû au fait que les normes sur les particules fines sont désormais respectées dans toute la Région, et ce depuis 2014. Il est probable que si la situation perdure, la procédure d'infraction sera purement et simplement supprimée.

Concernant les stations de mesure, la réponse se trouve dans les modalités que la Commission européenne a elle-même fixées. Un alinéa au point C, annexe 3 de la directive de 2008 définit les critères de micro-implantation des points de prélèvement : "Pour tous les polluants, les points de prélèvement liés à la circulation sont distants d'au moins 25m de la limite des grands carrefours, et pas à plus de 10m de la bordure du trottoir." Or, les stations Arts-Loi et Belliard se trouvent à moins de 25m d'un carrefour important et ne respectent donc pas ces critères. Cette raison

technique explique pourquoi elles n'ont jamais fait l'objet d'un rapportage officiel.

Mme la présidente.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Nous sommes évidemment impatients d'avoir une présentation approfondie du Plan régional air-climat-énergie. J'imagine que cela fera l'objet d'une commission dans les semaines à venir. Nous souhaitons découvrir avec vous le panel des mesures proposées. On imagine bien sûr que ce plan a terriblement changé entre la troisième lecture et les réactions de la Commission européenne qui a sans doute été mise au parfum.

Mme Céline Fremault, ministre.- Il s'agissait de la deuxième lecture. La troisième lecture aura lieu, elle, ce jeudi.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Ce plan a sans doute profondément changé, de manière à rassurer la Commission européenne.

Mme Céline Fremault, ministre.- Cette mouture est en effet encore plus ambitieuse.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Nous sommes en tout cas impatients d'en prendre connaissance.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Geraets.

Mme Claire Geraets (PTB*PVDA-GO!).- Comme le MR, le PTB sera très attentif au Plan régional air-climat-énergie.

Je souhaite rappeler que Bruxelles est la capitale de l'Europe. Nous devons donc être un modèle en ce qui concerne le respect des normes relatives aux particules fines.

Mme Céline Fremault, ministre.- Je ne vous le fais pas dire.

- *Les incidents sont clos.*

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- We wachten vol ongeduld op een uitvoerige presentatie van het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan in een volgende commissievergadering. Het plan is immers sterk veranderd tussen de derde lezing en de reacties van de Europese Commissie.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- Het ging om de tweede lezing, de derde vindt donderdag plaats.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- Het plan werd ongetwijfeld grondig aangepast om de Europese Commissie gerust te stellen.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- Deze versie is inderdaad nog ambitieuzer.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- We zouden er graag snel kennis van nemen.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Geraets heeft het woord.

Mevrouw Claire Geraets (PTB*PVDA-GO!) (in het Frans).- Net als de MR zal de PTB de nodige aandacht besteden aan het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan.

Brussel is de hoofdstad van Europa. We hebben dan ook een voorbeeldfunctie op het vlak van de naleving van de normen inzake fijnstof.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- Dat klopt helemaal.

- *De incidenten zijn gesloten.*

QUESTIONS ORALES

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les questions orales.

QUESTION ORALE DE MME BARBARA D'URSEL-DE LOBKOWICZ

À MME CÉLINE FREMAULT,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉE DU
LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE,
DE L'ENVIRONNEMENT ET DE
L'ÉNERGIE,

concernant "les "Rest-o-Pack" à
Bruxelles".

Mme la présidente.- En l'absence de l'auteure, excusée, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE MME BARBARA D'URSEL-DE LOBKOWICZ

À MME CÉLINE FREMAULT,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉE DU
LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE,
DE L'ENVIRONNEMENT ET DE
L'ÉNERGIE,

concernant "les mesures de sécurité
concernant les espaces verts gérés par
Bruxelles Environnement".

Mme la présidente.- En l'absence de l'auteure, excusée, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

À MME CÉLINE FREMAULT,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE

MONDELINGE VRAGEN

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BARBARA D'URSEL-DE LOBKOWICZ

AAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT,
MINISTER VAN DE BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET HUISVESTING,
LEVENSKWALITEIT, LEEFMILIEU EN
ENERGIE,

betreffende "de Restorestje in Brussel".

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BARBARA D'URSEL-DE LOBKOWICZ

AAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT,
MINISTER VAN DE BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET HUISVESTING,
LEVENSKWALITEIT, LEEFMILIEU EN
ENERGIE,

betreffende "de veiligheidsmaatregelen
betreffende de groene ruimtes die door
Leefmilieu Brussel worden beheerd".

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

AAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT,
MINISTER VAN DE BRUSSELS

LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE,

concernant "les mesures visant les cyclomoteurs dans le cadre de la lutte contre le bruit urbain".

Mme la présidente.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Avec le retour des beaux jours, on voit réapparaître ça et là de nombreuses mobylettes et motos qu'on ne voit pas nécessairement circuler le restant de l'année. Certaines font énormément de bruit, sans doute parce que, précisément, elles sont restées dans un garage trop longtemps.

Les habitants se plaignent de ces nuisances sonores. Bien sûr, un seul de ces véhicules au volume sonore mal réglé peut empoisonner la vie de tout un quartier. Vous en avez certainement déjà fait les frais à titre personnel.

Je souhaiterais donc aborder la question du contrôle des normes acoustiques des cyclomoteurs dans le cadre de la politique de lutte contre la pollution sonore.

Le problème des cyclomoteurs non conformes semble en recul partout dans le pays, sauf en Région de Bruxelles-Capitale où il affiche une forte progression, si l'on se base sur le nombre de procès-verbaux dressés dans notre Région entre 2010 et 2014. Selon les chiffres communiqués par le niveau fédéral, on enregistre une hausse de 100% sur cette période.

Dans le cadre du Plan bruit, le gouvernement précédent s'était engagé à organiser des campagnes de contrôle de terrain de ce type de véhicules, avec l'appui de Bruxelles Environnement, afin de faire respecter les normes en vigueur. Bruxelles Environnement, les zones de police et Bruxelles Mobilité devaient travailler de concert à l'organisation de cette mesure. Mais celle-ci n'a jamais été mise en œuvre, puisqu'on a pu constater dans le Plan bruit que, pour cette prescription, il n'était indiqué ni réglementation,

HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET HUISVESTING, LEVENSKWALITEIT, LEEFMILIEU EN ENERGIE,

betreffende "de maatregelen tegenover de bromfietsen in het kader van de strijd tegen de geluidsoverlast in de stad".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Door het mooie weer halen heel wat mensen hun brommer of motorfiets weer van stal. Sommige van die voertuigen maken enorm veel lawaai, wellicht omdat ze te lang hebben stilgestaan.*

De Brusselaars klagen over geluidshinder. Om het leven in een wijk te verzieken, kan één lawaaierige motor al volstaan.

Ik wil het hier dan ook hebben over de controle van de naleving van de geluidsnormen voor motorfietsen.

Overal in België lijken problemen met lawaaierige motoren af te nemen, behalve in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Afgaand op het aantal processen-verbaal die tussen 2010 en 2014 in het gewest werden opgesteld, mogen we ervan uitgaan dat het probleem in Brussel sterk is toegenomen. Volgens de federale overheid zou het om een stijging met niet minder dan 100% gaan.

De vorige regering wilde motoren laten controleren om ervoor te zorgen dat de norm werd nageleefd. Leefmilieu Brussel, de politiezones en Brussel Mobiliteit moesten daarvoor samenwerken. De maatregel werd echter nooit uitgevoerd omdat in het plan voor lawaaibestrijding geen reglementering, normen, follow-up, omkaderingsmethode, gegevens of budget voor de periode 2009-2013 waren opgenomen.

Volgens de medewerkers van de cel lawaai van Leefmilieu Brussel leverde de maatregel aanzienlijke personeelsproblemen en technische problemen op. Bovendien was er voor de

ni normes, ni suivi, ni méthode d'encadrement, ni données, ni aucun budget entre 2009 et 2013.

Les agents de la cellule bruit de Bruxelles Environnement nous ont confié combien la mise en place du dispositif posait des problèmes techniques et humains non négligeables. De plus, la collaboration avec les zones de police nécessitait des moyens en termes de personnel et la présence des agents de Bruxelles Environnement n'avait pas été effective.

Le gouvernement actuel a donc pu se baser sur l'expérience du Plan bruit précédent pour adapter sa politique en la matière.

Quelles sont les mesures prises par le gouvernement pour rendre effectifs les contrôles de terrain de mobylettes dans le cadre de la politique de lutte contre la pollution sonore ?

Comment a-t-il été prévu de corriger les problèmes techniques et humains qui sont apparus lors de la mise en œuvre du Plan bruit précédent ?

Quels sont les moyens humains, techniques et financiers qui ont été dégagés par le gouvernement pour procéder aux contrôles de terrain ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Fremault.

Mme Céline Fremault, ministre.- Le bruit des motos, des vélomoteurs et des quads peut être effectivement très dérangeant. Ce dernier est en effet très perceptible par rapport au reste du bruit de la circulation.

Concernant le contrôle des normes acoustiques des cyclomoteurs dans le cadre de la politique de lutte contre la pollution sonore, il convient d'abord de rappeler le contexte juridique dans lequel celui-ci s'inscrit et d'où découlent les possibilités d'actions de la Région.

La lutte contre le bruit est une compétence dévolue aux Régions par la loi spéciale de réformes institutionnelles de 1980, mais cette compétence attribuée aux Régions souffre d'une double limitation. Il y a, d'une part, une limitation due à l'établissement des normes de produits. En effet, l'autorité fédérale est compétente pour

samenwerking met de politiezones meer personeel nodig, waar Leefmilieu Brussel niet over beschikte.

De huidige regering kon haar beleid aanpassen op basis van die ervaring met het plan voor lawaaibestrijding.

Welke maatregelen neemt u om de controles van brommers op het terrein in het kader van de strijd tegen geluidshinder doeltreffend te maken?

Hoe wilt u de personeelsproblemen en technische problemen aanpakken die zich bij de uitvoering van het vorige lawaaiplan voordeden?

Hoeveel personeel, technische en financiële middelen maakte de regering beschikbaar voor die controles?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *Het geluid van motorfietsen, brommers en quads kan inderdaad zeer hinderlijk zijn, omdat het boven het lawaai van het andere verkeer uitkomt.*

De bestrijding van geluidsoverlast is sinds 1980 een gewestbevoegdheid als gevolg van de tweede staatshervorming. Die bevoegdheid wordt echter in twee opzichten beperkt. Ten eerste is het de federale overheid die de geluidsnormen vastlegt waaraan een product moet voldoen voor het op de markt mag komen. Ten tweede is ook het wegverkeer een bevoegdheid van de federale overheid, die net als de gemeenten over een politiemacht beschikt. Omdat bepaalde controlemaatregelen tot de opdracht van de politie behoren, mag Leefmilieu Brussel die controles niet uitvoeren. Het gaat onder meer over het tegenhouden en het achtervolgen van

déterminer des exigences auxquelles doit satisfaire le produit avant sa mise sur le marché. Il s'agit, dans le cas présent, du niveau acoustique maximum des véhicules et en particulier des cyclomoteurs.

D'autre part, il y a une limitation due au fait que la circulation routière est une compétence fédérale, avec un pouvoir de police complémentaire des communes. Il en découle que certaines mesures de contrôle ne peuvent être ordonnées par Bruxelles Environnement, car elles sont directement liées à l'exercice des missions de police. Il en va ainsi des mesures ordonnant l'arrêt d'un véhicule, la poursuite d'un véhicule ou encore l'arrestation administrative. Les agents de Bruxelles Environnement n'ont pas qualité d'officier de police et ne peuvent dès lors ordonner l'arrêt d'un véhicule, le poursuivre ou encore procéder à l'arrestation administrative du conducteur du véhicule.

En conclusion, les nuisances sonores des véhicules relèvent du contrôle des services de police. À ce titre, j'ai écrit un courrier le 19 janvier 2015 à l'Association de la ville et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale (AVCB) pour qu'elle m'indique dans quelle mesure un plan d'action de contrôle de bruit des motocyclettes pourrait être mis en œuvre par les polices communales et dans quels délais. Je n'ai toujours pas eu de réponses, malgré deux courriers supplémentaires datés des 23 avril 2015 et 21 mai 2016.

Vous m'interrogez ensuite sur le Plan bruit. Plusieurs mesures portent sur le problème de bruit des véhicules et de son contrôle qui doit être fait par les polices locales. À titre d'exemple, il y a la prescription 17d qui indique que les contrôles de police doivent prendre en compte le bruit. Les actions contre le bruit des véhicules seront à nouveau évaluées dans le prochain Plan bruit qui a donc été mis en chantier depuis cette année, notamment via l'élaboration de nouvelles cartes de bruit et d'enquêtes de perception, conformément à la directive européenne 2002/49/CE.

En parallèle des prescriptions du Plan bruit, il est à noter que, depuis 2015, les quads sont interdits en Région bruxelloise, sauf sur le territoire de la commune d'Uccle. Or, le bruit généré par les

voertuigen of de administratieve aanhouding van bestuurders.

De controle van de geluidshinder die voertuigen produceren, is met andere woorden een politiebevoegdheid. In verband daarmee richtte ik op 19 januari 2015 een brief aan de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (VSGB) met de vraag in welke mate het mogelijk was om een actieplan op te stellen voor de controle van het lawaai van motorfietsen door de gemeentepolitie en binnen welke termijn dat zou kunnen. Ondanks bijkomende brieven in april 2015 en mei 2016 heb ik nog steeds geen antwoord gekregen.

Ik werk aan een nieuw lawaaiplan waarin de maatregelen tegen geluidsoverlast door voertuigen worden geëvalueerd. Overeenkomstig de Europese richtlijn 2002/49/EG laat ik ook nieuwe geluidskaarten opstellen en perceptieonderzoeken uitvoeren.

Quads zijn sinds 2015 verboden in het Brussels Gewest, behalve op het grondgebied van de gemeente Ukkel. Dat is al een belangrijke verbetering, want het waren precies die quads die de meeste geluidsoverlast veroorzaakten.

Leefmilieu Brussel en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest mogen zelf geen controles uitvoeren of boetes opleggen aan eigenaars van lawaaierige motoren en bromfietsen. De lokale politie moet dat doen. Het heeft dan ook geen zin om extra personeel en middelen aan Leefmilieu Brussel te verstrekken voor controles. Minister-president Vervoort kan u meer informatie geven over de technische middelen en het personeel van de gemeentepolitie.

Leefmilieu Brussel ontvangt weinig klachten over geluidshinder door motoren. Dergelijke klachten worden aan de betrokken gemeenten bezorgd.

quads était une des nuisances les plus importantes concernant les véhicules. Une avancée très nette a donc été réalisée sur ce point.

Concernant les mesures prises par le gouvernement pour rendre effectifs les contrôles de terrain de mobylettes dans le cadre de la politique de lutte contre la pollution sonore, Bruxelles Environnement, et la Région de Bruxelles-Capitale ne sont pas compétents pour effectuer le contrôle et la répression par rapport aux nuisances sonores des motos et motocyclettes. Ce rôle revient aux polices communales dans le cadre de l'application du Code de la route et du respect des normes de produits.

Vous m'interrogez ensuite sur les moyens techniques et humains. Compte tenu de la répartition des compétences décrite ci-avant, il n'y a pas eu à proprement parler de problèmes techniques ou humains du côté de Bruxelles Environnement. Au niveau des moyens techniques et humains des polices communales, je vous invite à interroger le ministre-président sur la question.

Pratiquement, Bruxelles Environnement transmet les plaintes réceptionnées aux communes concernées. Pour information, le nombre de plaintes reçues à Bruxelles Environnement concernant ce sujet est très faible.

Mme la présidente.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je reste un peu sur ma faim avec votre réponse. Ma question venait de ma discussion avec les responsables de Bruxelles Environnement, dont il ressortait que les problèmes techniques et humains étaient présents des deux côtés.

À mon sens, la prise en compte de ce phénomène nécessite une collaboration entre les zones de police et Bruxelles Environnement. Votre réponse indique que cette responsabilité incombe entièrement aux polices communales. C'est donc vers celles-ci que je vais me tourner.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. ERIC BOTT

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- Volgens Leefmilieu Brussel is er zowel bij het agentschap zelf als bij de politie een tekort aan technische middelen en personeel.

Het lijkt me logisch dat Leefmilieu Brussel en de politie samenwerken voor controles van geluidsoverlast door motoren en bromfietsen. Uit uw antwoord leid ik echter af dat alleen de lokale politie voor de controles zorgt. Ik zal mijn vragen dan ook aan de politie bezorgen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ERIC BOTT

À MME CÉLINE FREMAULT,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉE DU
LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE,
DE L'ENVIRONNEMENT ET DE
L'ÉNERGIE,

concernant "les impacts de la pollution
lumineuse sur la biodiversité".

Mme la présidente.- La parole est à M. Bott.

M. Eric Bott (DéFI).- Le 22 novembre 1996, la Belgique ratifiait la Convention sur la diversité biologique (CDB). Ce vingtième anniversaire est l'occasion de dresser un bilan. Cette convention représente l'outil phare en vue du développement mondial de stratégies nationales pour la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique.

Pourtant, et malgré les engagements des États dans la Convention de Rio de faire de la protection et de la restauration de la biodiversité une priorité, la Conférence de Nagoya en 2010, lors de l'année internationale de la biodiversité, a reconnu l'échec de l'objectif international de stopper la régression de la biodiversité avant 2010.

Aujourd'hui, sur le plan international, force est de constater que la situation a même empiré. Les articles au sujet de la dégradation de notre diversité biologique sont légion.

Il va de soi que nous avons intérêt à protéger cette biodiversité, et ce pas uniquement pour des motifs environnementaux et éthiques mais aussi, et surtout, en raison des services écosystémiques que cette biodiversité nous offre généreusement. Nous pensons aux services d'approvisionnement, aux services de régulation, aux services culturels ou encore aux services de soutien.

Aujourd'hui, le gouvernement bruxellois affiche, au travers de sa déclaration de politique générale, une volonté intéressante de protéger cette biodiversité, notamment "en poursuivant le maillage vert qui doit permettre de relier les espaces verts entre eux au bénéfice d'un réseau écologique (...)"'. En outre, le premier Plan nature

AAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET HUISVESTING,
LEVENSKWALITEIT, LEEFMILIEU EN
ENERGIE,

betreffende "de gevolgen van de lichtverontreiniging voor de biodiversiteit".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Bott heeft het woord.

De heer Eric Bott (DéFI) (in het Frans).- *Op 22 november 1996 heeft België de Conventie inzake Biologische Diversiteit (CBD) geratificeerd. Die conventie is de leidraad bij uitstek voor de ontwikkeling van nationale strategieën voor het behoud en het duurzame gebruik van de biologische diversiteit.*

De Conferentie van Nagoya heeft in 2010, het jaar van de biodiversiteit, toegegeven dat het herstellen van de biodiversiteit tegen die datum mislukt was. Vandaag moeten we vaststellen dat de situatie nog verslechterd is.

Wij hebben er alle belang bij om de diversiteit te beschermen, niet enkel omwille van het milieu of de ethiek, maar vooral omwille van de voordelen die de biodiversiteit ons biedt op het vlak van bevoorrading, reguleren of cultuur.

De Brusselse regering vermeldt in haar beleidsverklaring dat ze de biodiversiteit wil beschermen. Het eerste Natuurplan, dat een efficiënt ecologisch raster mogelijk moet maken, zou nog tijdens deze regeerperiode klaar moeten zijn.

In het kader van de debatten over het behoud van de biodiversiteit wil ik dieper ingaan op de impact van de lichtverontreiniging op de biodiversiteit in het gewest.

Stadsverlichting is noodzakelijk voor de activiteiten in een stad en voor de veiligheid van de weggebruikers. Kunstlicht is echter schadelijk voor de ecosystemen. Een dag- en nachtcyclus is essentieel voor de goede werking van het milieu. Ze zorgt voor een evenwicht tussen actieve

devrait voir le jour sous cette législature, lequel permettra "le développement d'un maillage écologique efficient".

Néanmoins, dans le cadre des discussions autour du maintien et de la préservation de la biodiversité, je souhaite porter le focus, aujourd'hui, sur les impacts de la pollution lumineuse sur la biodiversité au sein de notre Région.

Notre Région vit 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. L'éclairage urbain y est donc essentiel en vue de permettre la réalisation de toutes les activités citadines. Il y va également de la sécurité des usagers dans leurs déplacements sur les voiries.

Néanmoins, bien qu'essentielles pour nos activités, les lumières artificielles portent atteinte aux écosystèmes. Le cycle jour/nuit est fondamental au bon fonctionnement de notre environnement, permettant un équilibre entre les périodes actives et les périodes de repos.

L'éclairage artificiel entrave l'obscurité nécessaire aux rythmes biologiques de nombreuses espèces, tant animales que végétales. Si cette lumière peut aussi déranger certains riverains, les nuisances sont bien plus nombreuses et incommodantes pour les animaux, ces derniers étant sensibles à des lumières que les hommes ne perçoivent pas, les infrarouges et les ultraviolets par exemple.

Ainsi, les mammifères, les oiseaux, les insectes et les papillons nocturnes, les amphibiens, les poissons et les gastéropodes, mais aussi la flore, sont préjudiciables par ces lumières artificielles.

À côté des questions qui pourraient être posées sur l'intégration de la préservation de la biodiversité dans le Plan régional lumière, il y a évidemment toute une réflexion à avoir quant au développement du maillage vert reliant les espaces verts entre eux au sein de notre Région en vue d'atténuer, voire écarter au maximum les effets néfastes des éclairages urbains sur la faune et la flore.

L'environnement nocturne se présente comme une ressource naturelle irremplaçable à restaurer, protéger et gérer, au regard des seuils et contraintes liés à la sécurité des personnes et des biens et au développement durable et soutenable.

periodes en rustperiodes.

Kunstlicht belemert de duisternis die noodzakelijk is voor het biologische ritme van vele planten- en diersoorten. Dieren zijn vaak gevoelig voor licht dat mensen niet waarnemen, zoals infrarood of ultraviolet. Zoogdieren, vogels, insecten, nachtvlinders, amfibieën, vissen, slakken, maar ook flora hebben te lijden onder het kunstlicht.

Naast de vragen die we ons kunnen stellen over de integratie van de biodiversiteit in het Gewestelijk Lichtplan, moet er ook worden nagedacht over de ontwikkeling van het groene netwerk om de schadelijke effecten van stadsverlichting op fauna en flora zo veel mogelijk in te perken.

De nacht is een onvervangbare natuurlijke bron die moet worden hersteld en beschermd. Hoe zult u de plaatselijke verkozenen, technici, architecten en stedenbouwkundigen informeren over alle aspecten van de lichtvervuiling?

Kunnen de informatiesessies of opleidingen ook aan reclamebureaus en particulieren worden gegeven? Zij dragen immers ook bij tot de lichtvervuiling en de energieverspilling.

Op welke recente studies en analyses baseert u zich voor de aanpak van de lichtvervuiling in het Natuurplan? Plant u bijkomende studies en onderzoeken om dit probleem te behandelen?

Onderzoek kan immers leiden tot interessante resultaten: spaarzame en performante verlichting die minder invloed heeft op de fauna, betere geautomatiseerde oplossingen, het gebruik van retroreflecterende of lichtopsorpende verven en materialen, het gebruik van collectoren, enzovoort.

Hoe zal de aspect lichtvervuiling worden ingepast in de ontwikkeling van het Brusselse groene netwerk? Zullen groene ruimten worden geselecteerd en ontwikkeld om 'donkere zones' te creëren die het nachtleven van de fauna en flora respecteren?

Overlegt u daarover met de minister die bevoegd is voor het Gewestelijk Lichtplan? Wat zijn de overeenkomsten en de verschillen? Overlegt u ook met de gemeenten?

Dans le cadre de vos compétences, quels sont les outils que vous avez mis en place, entendez mettre en place ou faire connaître en vue d'accompagner les élus locaux, les techniciens, les architectes, les urbanistes, les aménageurs à s'informer et à se former sur les questions liées à la pollution lumineuse ?

Ces informations et formations spécifiques pourraient-elles s'étendre aux publicitaires et aux particuliers, qui contribuent aussi à la pollution lumineuse et au gaspillage d'énergie ?

Quelles sont les dernières études et analyses sur lesquelles vous vous basez dans le cadre de la réalisation du Plan nature, en vue de traiter cette question spécifique de la pollution lumineuse ?

Entendez-vous développer des études et des programmes de recherche complémentaires en vue de traiter cette question ? En effet, la recherche et la prospective pourraient nous offrir des résultats séduisants : éclairages plus économies et performants à moindre impact sur la faune, amélioration des dispositifs automatisés, utilisation de peintures, de matériaux et de dispositifs rétroréfléchissants ou absorbant la lumière, utilisation de capteurs, etc.

Quelle sera l'intégration de la dimension "pollutions lumineuses" dans le cadre du développement du maillage vert bruxellois ? Les espaces verts seront-ils sélectionnés et développés en vue de permettre la mise en place d'un véritable "corridor noir" bruxellois, respectueux de la vie nocturne de nos espèces animales et végétales ?

In fine, quelles sont les nécessaires concertations que vous menez avec le ministre en charge du Plan régional lumière sur le sujet ? Quelles sont les pistes communes et les points de divergence ?

Qu'en est-il de la concertation avec les communes sur cette question ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Fremault.

Mme Céline Fremault, ministre.- L'éclairage artificiel présente effectivement des impacts généralement négatifs pour la faune et la flore. Il

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *Kunstlicht heeft inderdaad een negatieve invloed op fauna en flora. De effecten ervan in*

convient d'en limiter les effets au niveau des zones protégées et des corridors écologiques. Par le biais de deux info-fiches publiées sur son site internet, Bruxelles Environnement informe le public de l'impact négatif de la pollution lumineuse. L'une de ces fiches résume les impacts de la pollution lumineuse sur la biodiversité, l'autre est destinée aux techniciens, architectes, urbanistes, aménagistes et élus locaux.

Bruxelles Environnement participe également chaque année depuis 2011 à la Nuit de l'obscurité, organisée sur le site du Rouge-Cloître à Auderghem. Une information y est consacrée à la sensibilisation du citoyen aux impacts de la pollution lumineuse, en particulier sur la faune nocturne.

Dans les avis remis par Bruxelles Environnement dans le cadre de la délivrance de permis d'urbanisme, la demande de réduire la pollution lumineuse est quasi systématiquement intégrée. Pour les sites Natura 2000, cette préoccupation est prise en considération par les auteurs des évaluations appropriées. Je vous livre un exemple de réalisation novatrice que mon administration vient récemment de réaliser dans le cadre d'un chantier de rénovation de l'éclairage de la rue du Rouge-Cloître.

Le chargé de mission a recommandé d'utiliser pour l'éclairage des lampes de couleur ambrée. Ces lampes LED consomment moins d'énergie et la lumière émise ne constitue pas une barrière pour les animaux nocturnes tels que les chauves-souris. De plus, ces lampes ne produisent pas d'ultraviolet et n'attirent donc pas de papillons de nuit. Au niveau de la sécurité, cette gamme chromatique permet de reconnaître les personnes qui circulent sur le chemin.

À la suite de cette recommandation, des recherches ont été faites et la technologie permettant de rencontrer cette demande a été trouvée aux Pays-Bas. Le chantier d'aménagement est maintenant finalisé. Cette réalisation est un projet exemplatif d'éclairage public pour notre Région et, en votre qualité d'échevin, je vous invite à vous rendre sur place pour vous en inspirer pour votre commune. J'ai également demandé à Bruxelles Environnement de réfléchir à des mesures visant à stimuler ce genre d'initiative sur notre Région.

beschermd zones moeten worden beperkt. Op de website van Leefmilieu Brussel staan twee infographies: de ene om het publiek te informeren over de impact van lichtvervuiling op de biodiversiteit en de andere voor technici, architecten, stedenbouwkundigen en lokale verkozenen.

Sinds 2011 neemt Leefmilieu Brussel ook elk jaar deel aan de Nacht van de Duisternis in het Rood Klooster te Oudergem, waar burgers worden geattendeerd op de impact van lichtvervuiling, vooral op nachtdieren.

Leefmilieu Brussel neemt de eis tot vermindering van de lichtvervuiling quasi systematisch op in haar adviezen in het kader van stedenbouwkundige vergunningen. Er wordt ook rekening mee gehouden bij de evaluaties van Natura 2000-gebieden. Ik overhandig u een voorbeeld van een vernieuwend project dat mijn administratie recent heeft uitgevoerd in de Rood Kloosterstraat. De projectverantwoordelijke heeft voor de verlichting amberkleurige lampen aanbevolen. Deze LED-lampen verbruiken minder energie en stoten nachtdieren zoals vleermuizen niet af. Bovendien produceren ze geen ultraviolet licht en trekken ze dus geen nachtvlinders aan. Niettemin hebben ze een kleurenspectrum waardoor passanten herkenbaar blijven. De werf verkeert nu in de eindfase. Het betreft een voorbeeldproject voor openbare verlichting in ons gewest. Voorts heb ik Leefmilieu Brussel gevraagd om maatregelen uit te werken ter ondersteuning van dergelijke initiatieven.

Het Natuurplan dat werd goedgekeurd op 14 april, voorziet in de oprichting van een natuurfacilitator: een structuur die technische ondersteuning biedt aan professionelen actief in de stadsontwikkeling (technici, architecten, stedenbouwkundigen en beheerders van openbare ruimten) om de natuurdoelstellingen in hun plannen en projecten op te nemen. Er wordt tevens voorzien in technische ondersteuning voor de uitwerking van "contracten voor natuur- en biodiversiteitsdoelstellingen". Ook de reclamesector zal worden aangesproken.

Het rapport van 2012 over de toestand van de natuur in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vermeldde de lichtvervuiling. Voor ons gewest zijn er geen specifieke studies over dit onderwerp

J'ai prévu, dans le cadre du Plan nature approuvé le 14 avril dernier, la mise sur pied d'un service Facilitateur nature. Cette structure sera chargée d'offrir un appui technique aux professionnels du développement urbain (techniciens, architectes, urbanistes et gestionnaires d'espaces publics) en vue d'intégrer les enjeux nature dans les plans et projets. Un appui technique pour l'élaboration et la mise en œuvre de "contrats d'objectifs nature et biodiversité" est également prévu. Le secteur de la publicité sera également approché.

Le rapport 2012 sur l'état de la nature en Région de Bruxelles-Capitale abordait la problématique de la pollution lumineuse. Je vous renvoie à ce document, qui est disponible sur le site internet de Bruxelles Environnement.

Par ailleurs, au niveau de notre Région, il n'y a pas d'études et de programmes de recherche prévus sur le sujet. Bruxelles Environnement suit néanmoins les évolutions de cette matière par le biais de la littérature, des colloques et des formations organisées par les autres Régions ou à l'étranger.

Dans le cadre du développement du maillage vert, et plus particulièrement dans les parcs gérés par Bruxelles Environnement, des paralumes (écrans servant à atténuer la luminosité) équipent les blocs optiques afin de limiter l'éclairage aux seuls cheminements. En outre, certains tronçons de la Promenade verte ainsi que certains parcs (comme le parc Mellaerts) sont volontairement non éclairés entre 23h00 et 06h00 afin de ne pas nuire à la faune nocturne.

Sans aller jusqu'à la suppression complète de l'éclairage nocturne, des mesures destinées à diminuer les impacts négatifs de l'éclairage ont également été prises, telles qu'abaisser la hauteur des luminaires, focaliser le spectre lumineux vers les endroits à éclairer, ajuster les périodes d'éclairage en fonction de la présence humaine et privilégier les lumières chaudes (type LED ambrée).

Récemment, dans des publications françaises, le concept de "trame noire" a été développé. Cette trame ou maillage vient compléter les concepts de maillages vert et bleu instaurés dans notre Région. Ce concept sera développé dans le cadre des réflexions en cours sur le développement d'un

gepland. Toch volgt Leefmilieu Brussel de evolutie ter zake via literatuur, colloquia en opleidingen in de andere gewesten of het buitenland.

In de groenzones, en meer bepaald in de parken beheerd door Leefmilieu Brussel, is de verlichting uitgerust met paralumen (lichtdempende schermen) om ze te beperken tot de weg. Sommige stukken van de Groene Wandeling en sommige parken (zoals het Mellaertspark) zijn ook bewust niet verlicht om de nachtdieren niet te storen.

Zonder de nachtverlichting volledig te verwijderen, bestaan er maatregelen om de negatieve impact van verlichting in te perken zoals het verlagen van de hoogte van de lamp, het verplaatsen van het lichtspectrum naar wat er moet worden verlicht, de aanpassing van de verlichting in functie van menselijke aanwezigheid en de voorkeur voor warm licht (zoals amberkleurige LED-verlichting).

In Frankrijk heeft men een zwart raster ontwikkeld. Dit is complementair aan de blauwe en groene rasters zoals die in ons gewest bestaan. Dit concept zal worden besproken tijdens het overleg over de ontwikkeling van een ecologisch raster.

Samen met de minister-president en mijn collega van Openbare Werken en Mobiliteit werk ik aan een gewestelijk lichtplan. Wij hebben ook alle gemeenten aangezocht om hun mening te vragen over het bestaande plan. Vorige week werd er een eerste informatiesessie georganiseerd, waar de stand van zaken werd voorgesteld. Alle gemeenten waren hiervoor uitgenodigd. Na het zomerreces wordt het eindresultaat voorgesteld.

Wij zullen een bijzondere aandacht besteden aan de invulling van de maatregelen inzake openbare verlichting.

maillage écologique.

Je travaille avec le ministre-président et le ministre des Travaux publics et de la Mobilité à l'élaboration et l'actualisation d'un plan lumière régional. En amont de ce travail, nous avons consulté l'ensemble des communes afin de solliciter leur avis sur le plan régional existant, ses atouts et faiblesses.

Par ailleurs, une première séance d'information a été organisée la semaine dernière, à laquelle toutes les communes ont été invitées, afin de présenter l'état d'avancement du travail. Le travail finalisé sera également présenté à la rentrée.

Il va donc de soi que nous portons une attention particulière à l'articulation cohérente des recommandations en matière d'éclairage public.

Mme la présidente.- La parole est à M. Bott.

M. Eric Bott (DéFI).- Je retiens de votre réponse les deux rendez-vous au Rouge-Cloître.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRETÉ PUBLIQUE,

ET À MME CÉLINE FREMAULT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE,

Mevrouw de voorzitter.- De heer Bott heeft het woord.

De heer Eric Bott (DéFI) (in het Frans).- *Ik onthoud uit uw antwoord de twee afspraken in het Rood Klooster.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

AAN DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, TERRITORIALE ONTWIKKELING, STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTENAANGELEGENDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,

EN AAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET HUISVESTING, LEVENSKWALITEIT, LEEFMILIEU EN ENERGIE,

concernant "la récente création de la société Vivaqua Consult".

Mme la présidente.- La ministre Céline Fremault répondra à la question orale.

La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- J'avais déposé ce texte sous la forme d'une interpellation, qui a été requalifiée en question orale. De plus, cette interpellation était également adressée au ministre-président, qui a la tutelle sur les intercommunales, et le concernait d'ailleurs davantage que vous, Mme la ministre.

Mme Céline Fremault, ministre.- C'est le Bureau élargi qui en a décidé ainsi.

Mme la présidente.- Ni la ministre ni moi-même ne sommes membres du Bureau élargi. Ceci dit, comme je le répète à chaque commission, lorsqu'une interpellation est requalifiée en question orale, vous êtes obligé de renvoyer une adaptation de votre texte dans les 48 heures.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Je n'ai rien à adapter. Cela arrange visiblement certaines personnes que ce ne soit pas le ministre-président qui réponde.

Le dernier numéro d'Incidences, cette revue souvent bien informée de l'actualité du secteur de l'eau, révèle que la compagnie bruxelloise des eaux Vivaqua a récemment créé une société commerciale de consultance.

Comme le précise l'article 3 des statuts de cette nouvelle société, l'objet social de cette nouvelle filiale est purement commercial et vise "tant en Belgique qu'à l'étranger, tant en son nom propre et pour son propre compte que pour compte de tiers, seule ou en collaboration avec des tiers, d'offrir à des clients professionnels et industriels ainsi qu'à des autorités publiques, des produits et des services relatifs à l'eau à des fins professionnelles et industrielles. Ces produits et services comprennent entre autres :

- la production et la fourniture d'eaux non potables que l'industrie peut utiliser ;
- l'utilisation d'eau et d'installations et

betreffende "de recente oprichting van Vivaqua Consult".

Mevrouw de voorzitter.- Minister Céline Fremault zal de mondelinge vraag beantwoorden.

De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *Ik had deze vraag als interpellatie ingediend, maar ze werd omgezet in een mondelinge vraag. Bovendien was de vraag gericht aan de minister-president, onder wiens toezicht de intercommunales vallen.*

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *Het Uitgebreid Bureau heeft anders beslist.*

Mevrouw de voorzitter.- Minister Fremault noch ik maken deel uit van het Uitgebreid Bureau. Als een interpellatie wordt omgezet in een mondelinge vraag, dan moet u binnen 48 uur een aangepaste versie van uw tekst indienen.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *Er is niets dat ik aan die tekst wil veranderen. Het komt sommige personen blijkbaar goed uit dat het niet de minister-president is die antwoordt.*

Uit de laatste editie van het meestal goed geïnformeerde tijdschrift Incidences blijkt dat de Brusselse watermaatschappij Vivaqua onlangs een commercieel consultancybedrijf, Vivaqua Consult, heeft opgericht. Ik heb hier de statuten van die nieuwe dochteronderneming bij me en uit artikel 3 blijkt dat het maatschappelijke doel ervan louter commercieel is en bovendien zeer algemeen geformuleerd.

Het is duidelijk dat de vennootschap een zeer breed gamma aan activiteiten kan uitoefenen. Ik stel me dan ook vragen over de verhoudingen en misschien wel de concurrentie met Vivaqua, de moederonderneming.

Op basis van haar maatschappelijke doel kan Vivaqua Consult ook partnerschappen aangaan met de privésector. Dat is bijzonder verontrustend, want de ordonnantie inzake het waterbeleid stelt dat deze sector een uitsluitend

équipements d'eau en tant que source d'énergie ;

- l'étude technologique, le développement de technologies et la valorisation de produits et de services dérivés de l'eau ;

- la dispense de formations relatives à la gestion du cycle complet de l'eau ;

- l'assistance et les conseils de gestion relatifs à la gestion du cycle complet de l'eau ;

- l'organisation, l'exécution et la coordination d'événements tels qu'ateliers, conférences, expositions diverses ;

- la consultance, l'étude, la recherche, la prospection, la gestion, la coordination mais aussi le suivi de tous services et prestations relatifs à l'aide au développement.

La société a également pour objet, tant en Belgique qu'à l'étranger, tant en son nom propre et pour son propre compte que pour compte de tiers, seule ou en collaboration avec des tiers, d'offrir à des clients professionnels et industriels ainsi qu'à des autorités publiques, des services d'utilité publique tels que la gestion, la valorisation et l'optimisation énergétique, la gestion des déchets, la gestion de réseau, la gestion de données informatiques, la consultance, l'ingénierie technique, financière et sociale, les services pluridisciplinaires et de gestion d'installations et d'équipements.

La société peut en règle générale effectuer toutes les opérations commerciales, industrielles, financières, mobilières et immobilières qui ont directement ou indirectement trait à son objet ou qui sont de nature à le favoriser.

La société peut par souscription, apport, fusion, collaboration, intervention financière ou d'une autre façon, acquérir des intérêts ou une participation dans toute société, entreprise, activité ou association existante ou à constituer, sans distinction, qui poursuit un même objet ou un objet semblable ou apparenté ou qui peut promouvoir son entreprise".

Si je me permets cette citation un peu longue, c'est qu'elle a son importance. En effet cet objet social révèle un spectre extrêmement large

publiek karakter heeft. Daarom vraag ik me af of de beslissing om Vivaqua Consult op te richten wel wettelijk is en in overeenstemming met de hoger genoemde ordonnantie.

Daarnaast betreft het hier een cruciale bestuurskwestie. Door de oprichting van die dochtermaatschappij onttrekt Vivaqua mogelijk een aanzienlijk deel van haar activiteiten aan het toezicht van het gewest, zoals Tecteo dat in het verleden heeft gedaan. Hoe staat de toezichthouder tegenover de oprichting van een dochteronderneming? Was de toezichthouder op de hoogte van dit initiatief en heeft hij dat bekraftigd? Kan hij bevestigen dat de raad van bestuur heeft ingestemd met de oprichting van Vivaqua Consult?

d'activité.

Mes premières questions portent donc sur la complémentarité ou l'éventuelle concurrence que cette société livrerait à Vivaqua, sa société mère.

L'objet social révèle également la possibilité de partenariat avec le secteur privé. Sachant que la préservation du caractère exclusivement public du secteur de l'eau bruxellois a été de tout temps un point d'attention essentiel, bétonné dans l'ordonnance établissant un cadre pour la politique de l'eau, il est donc particulièrement préoccupant de voir cette évolution proposée par Vivaqua elle-même, porte drapeau d'Aqua Publica, l'association des entreprises publiques de l'eau. Cette décision est-elle dès lors légale, conforme à l'ordonnance précitée ?

À côté des questions soulevées par l'objet social de Vivaqua Consult se pose également une question cruciale de gouvernance. En créant cette filiale, Vivaqua, à l'instar de Tecteo par le passé, soustrait potentiellement une partie substantielle de ses activités actuelles ou futures du contrôle de la tutelle régionale. Je m'interroge donc aussi sur l'avis de la tutelle concernant cette création d'entreprise. La tutelle a-t-elle été informée de cette initiative ? L'a-t-elle validée ? Peut-elle confirmer que cette création de filiale a fait l'objet d'un accord du conseil d'administration ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Fremault.

Mme Céline Fremault, ministre.- Je suis tout aussi étonnée que vous, M. Pinxteren, en particulier par le fait que votre question soit renvoyée en commission de l'Environnement et non en commission des Affaires intérieures. Le sujet principal de votre question orale concerne en effet la tutelle régionale sur les intercommunales, et spécifiquement ici, la tutelle régionale par rapport à des actes précis de Vivaqua.

Une certaine vigilance est de mise au niveau du Bureau élargi, pour que les questions soient orientées correctement, vers les bonnes commissions et le bon ministre.

Mme Annemie Maes (Groen).- Normalement, ce sont les services qui proposent de renvoyer la

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- Ook ik ben verbaasd dat uw vraag naar de commissie voor Leefmilieu werd verwezen, in plaats van die voor Binnenlandse Zaken. Uw mondelinge vraag gaat immers in de eerste plaats over het gewestelijk toezicht op de intercommunales, en in het bijzonder het gewestelijk toezicht op een aantal handelingen van Vivaqua.

Het Uitgebred Bureau moet erop toezien dat de vragen naar de correcte commissies en de juiste minister worden doorverwezen.

Mevrouw Annemie Maes (Groen) (in het Frans).- Doorgaans zijn het de diensten die

question à telle ou telle commission. Si elle est renvoyée à un ministre, ce ministre est censé répondre au nom de l'ensemble du gouvernement.

Mme Céline Fremault, ministre.- Certes, mais ne jouons pas sur les mots. Quand une question est orientée par les services vers une commission et qu'un groupe politique considère que ce n'est pas la commission adéquate, il devrait se battre pour l'orienter vers le bon endroit. On peut refaire ici toute l'exégèse de ce qui s'est passé en Bureau élargi. Toujours est-il que je me souviens de longues discussions au sein de réunions du Bureau élargi durant lesquelles l'un ou l'autre groupe politique contestait l'orientation de telle ou telle question orale ou interpellation.

Pour ma part, je m'étonne que cette question orale soit traitée en Commission de l'environnement, voilà tout.

Mes équipes, tant au cabinet qu'à l'administration, - et je m'y implique personnellement également -, travaillent depuis des mois avec les opérateurs de l'eau, et plus spécifiquement avec Vivaqua et Hydrobru, sur de nombreux chantiers, dont notamment la rationalisation du secteur de l'eau.

Dans ce contexte, où nous avons la volonté de collaborer de façon constructive et transparente avec les opérateurs de l'eau, je vous avoue être surprise, pour ne pas dire sidérée, d'apprendre par voie de presse, la constitution par Vivaqua d'une société anonyme à vocation commerciale. Je n'avais reçu aucune information à ce sujet de la part des instances de Vivaqua et je le regrette profondément.

J'ai interpellé la semaine dernière le ministre-président, compétent en matière de tutelle sur les intercommunales, sur la légalité et la portée de la création de cette société. J'attends sa réponse.

Pour rappel, l'ordonnance du 19 juillet 2001 organisant la tutelle sur les intercommunales, complétée par celle du 8 mai 2014 relative aux intercommunales interrégionales, prévoit que les décisions et autres actes administratifs soient transmis à la Région dans les vingt jours.

Je ne peux à ce stade que vous renvoyer vers le ministre-président pour les questions qui relèvent

voorstellen om een vraag naar een bepaalde commissie te verwijzen. De minister wordt geacht te antwoorden in naam van de volledige regering.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- Als een fractie vindt dat een vraag niet naar de juiste commissie werd doorverwezen, moet ze proberen om dat recht te zetten.

Zowel op mijn kabinet als bij de administratie zijn verscheidene medewerkers in overleg met Vivaqua en Hydrobru al maanden bezig met diverse projecten, waaronder de rationalisering van de watersector. Het verbaasde ons dan ook dat we uit de pers moesten vernemen dat Vivaqua een naamloze handelsvennootschap had opgericht. Vivaqua zelf heeft mij daar niet over ingelicht. Afgelopen week vroeg ik de minister-president naar de wettelijkheid en de draagwijdte van de oprichting van die vennootschap. Ik wacht nog op zijn antwoord.

De ordonnantie van 19 juli 2001 houdende de regeling van het toezicht op de intercommunales, aangevuld door die van 8 mei 2014 houdende de intergewestelijke intercommunales, bepaalt dat de beslissingen en overige administratieve handelingen binnen de twintig dagen aan het gewest dienen te worden bezorgd.

Ik kan u op dit moment alleen maar doorverwijzen naar de minister-president voor vragen die onder zijn bevoegdheid vallen en waarop ik nog geen antwoord heb.

Voor het overige deel ik uw bezorgdheid. Ik beschik over onvoldoende informatie om gerustgesteld te zijn. De verhouding tussen de opdrachten van openbare dienstverlening van Vivaqua en de commerciële activiteiten van Vivaqua Consult roept inderdaad vragen op.

Ik heb opdracht gegeven voor een juridische analyse om alle garanties te krijgen dat het maatschappelijk doel en de handelsactiviteiten van deze vennootschap conform zijn met de kaderordonnantie water. Voorts heb ik de voorzitter van Vivaqua aangeschreven voor meer informatie over Vivaqua Consult. Ik vind het nog te vroeg voor conclusies, maar blijf er toch op toezien dat dit initiatief het waterbeleid in Brussel op geen enkele manier negatief beïnvloedt.

de ses compétences et pour lesquelles je n'ai pas aujourd'hui de réponses.

En ce qui concerne mes compétences en matière de politique de l'eau, je partage vos préoccupations. Les informations dont je dispose sont insuffisamment complètes et précises pour être rassurantes. Plusieurs questions se posent et particulièrement la complémentarité ou concurrence entre les missions de service public de Vivaqua et les activités commerciales de Vivaqua Consult.

J'ai donné instruction de procéder à une analyse juridique afin d'obtenir toutes les garanties quant à la conformité de l'objet social et des activités commerciales de cette société à l'ordonnance-cadre eau.

Enfin, j'ai écrit au président de Vivaqua pour obtenir des explications précises relatives à Vivaqua Consult.

Sans informations plus précises à ce jour, je préfère rester prudente quant aux conclusions à tirer, mais je resterai très vigilante afin que cette initiative de Vivaqua n'interfère aucunement dans la politique publique de l'eau à Bruxelles. Je serai en mesure de vous apporter des éléments dès que les analyses demandées m'auront été transmises, d'ici quelques jours.

Monsieur Pinxteren, je vous invite à formuler une question qui ne s'adresse qu'à la personne directement concernée. Cela évitera ainsi toute mauvaise orientation entre les commissions.

Mme la présidente.- La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Je ne peux accepter ce reproche. Comme l'a rappelé Mme Maes, la règle est que le gouvernement réponde. Il vous appartient de nous informer auprès de M. Vervoort de son analyse à propos de l'exercice de la tutelle et de la validité de ce qui a été réalisé à propos de Vivaqua Consult.

Ce qui me sidère, c'est que vous n'ayez obtenu aucune réponse de M. Vervoort. Il règne donc un malaise fondamental au sein du gouvernement quant à cette question.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- Volgens de regels is het de regering die antwoordt. U hoort bij de minister-president de nodige inlichtingen in te winnen. Dat u geen antwoord hebt ontvangen van de heer Vervoort, wijst erop dat de regering het moeilijk heeft met deze kwestie.

Mme Céline Fremault, ministre.- J'ai dit qu'une question juridique doit être largement étudiée aujourd'hui quant à la légalité de l'acte devant notaire, etc. Tout cela est en train d'être analysé et cela ne prend pas deux jours. La tutelle exercée porte sur les actes et il faut plus de 24 heures pour répondre.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Une analyse juridique peut déjà se faire sur le fait de savoir si, oui ou non, la tutelle doit donner un avis préalable quant à la constitution d'une société par une intercommunale sur laquelle elle exerce un contrôle. Pour répondre à cette question, il me semble que la tutelle ne doit pas prendre quinze jours. Il s'agit d'un avis préalable.

Ensuite, il convient de vérifier si l'acte a été légalement posé.

Enfin, il faut vérifier la conformité de cette création avec l'ordonnance. C'est pour cette raison que je reste sur ma faim. Vous dites que des analyses juridiques sont en cours. Tant mieux. Je voudrais néanmoins attirer votre attention sur le fait que le prochain conseil d'administration de Vivaqua abordera certainement ce dossier. En tout cas, c'est ce qui a été promis aux administrateurs qui, pour certains, ont été vigilants quant à cette création d'une société commerciale décidée sans l'accord du conseil d'administration.

J'adresserai donc une question écrite au ministre-président afin d'obtenir les détails de l'analyse juridique en cours. Comme, en moyenne, il faut six mois pour obtenir une réponse à une question écrite, nous aurons sans doute d'ici là davantage de détails.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

À MME FADILA LAANAN,
SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DE LA PROPRIÉTÉ
PUBLIQUE ET DE LA COLLECTE ET
DU TRAITEMENT DES DÉCHETS, DE
LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, DES

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- De juridische kant van de zaak moet vandaag worden onderzocht, waaronder de wettelijkheid van het verlijden van de akte, enzovoort. Dat neemt enige tijd in beslag. Het toezicht houdt verband met de aktes, en een antwoord laat meer dan 24 uur op zich wachten.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- Er kan al een juridische analyse worden gemaakt over de vraag of de toezichthouder al dan niet een voorafgaand advies moet uitbrengen over de oprichting van een vennootschap door een intercommunale waarop hij toezicht uitoefent. Die analyse neemt geen twee weken in beslag.

Vervolgens moet men de wettelijkheid van de akte nagaan.

Tot slot dient men na de gaan of de oprichting conform is met de ordonnantie. Het is een goede zaak dat de juridische analyse aan de gang is. Het dossier zal ongetwijfeld aan bod komen tijdens de volgende raad van bestuur van Vivaqua.

Ik zal een schriftelijke vraag stellen aan de minister-president over de juridische analyse. Aangezien een antwoord op een schriftelijke vraag gemiddeld zes maanden op zich laat wachten, hebben we tegen die tijd vast meer details.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

AAN MEVROUW FADILA LAANAN,
STAATSSECRETARIS VAN HET
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJK GE-
WEST, BELAST MET OPENBARE
NETHEID, VUILNISOPHALING EN -
VERWERKING, WETENSCHAPPELIJK
ONDERZOEK, GEMEENTELIJKE

INFRASTRUCTURES SPORTIVES COMMUNALES ET DE LA FONCTION PUBLIQUE,

concernant "la politique de conversion des camions poubelles de l'Agence Bruxelles-Propreté".

Mme la présidente.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) spécifie que le gouvernement bruxellois fixe des objectifs et des exigences environnementaux spécifiques pour l'Agence Bruxelles-Propreté (ABP) en vue de mettre un terme à la mise en service de véhicules équipés d'un moteur diesel.

Contrairement à la flotte de véhicules de transport public de la STIB, il n'est pas indiqué que ces objectifs et ces exigences sont fixés dans un cahier de charges spécial. C'est l'arrêté du 15 mai 2014 relatif à l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport qui détermine dans sa section 2 les obligations relatives à l'acquisition de camions. Or, contrairement aux obligations relatives aux voitures personnelles Multi Purpose Vehicle (MPV), et contrairement aux véhicules de transport public de personnes, les camions et camionnettes ne sont pas soumis à l'interdiction de mise en service de véhicules équipés d'un moteur diesel. En effet, l'arrêté n'oblige qu'à un respect de la norme Euro en vigueur ou la norme supérieure.

Le cadre légal étant dès lors extrêmement peu volontariste, je souhaiterais connaître la politique menée aujourd'hui par l'ABP en la matière. À mes questions précédentes sur la conversion de la flotte de camions poubelles dotés de motorisation à carburants alternatifs, vous m'aviez répondu que les résultats du test entrepris avec les deux camions Renault hybrides dotés du Kinetic Energy Recovery System (KERS), un système de récupération de l'énergie cinétique, n'avaient pas été concluants.

Depuis, en juillet 2015, vous annonciez qu'un test était en cours pour un camion 26 tonnes à motorisation 100% électrique. Le premier test évoqué avait été annoncé en 2011 et devait être

SPORTINFRASTRUCTUUR EN OPEN-BAAR AMBT,

betreffende "het omschakelingsbeleid van het Agentschap Net Brussel betreffende de vuilniswagens".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- In het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE) is opgenomen dat de Brusselse regering de doelstellingen en milieuvereisten voor Net Brussel vastlegt met het oog op de buitengebruikstelling van dieselvoertuigen.

In haar besluit van 15 mei 2014 betreffende het voorbeeldgedrag van de overheden inzake vervoer legde de Brusselse regering de voorwaarden voor de aankoop van vrachtwagens vast. Uit de tekst blijkt dat het niet verboden is om vrachtwagens met een dieselmotor te gebruiken. Het besluit verplicht alleen om de geldende Euronorm of een hogere norm na te leven.

De wet biedt de openbare dienst dus een grote keuzevrijheid. Welk beleid voert Net Brussel? Op een eerdere vraag van mij over vrachtwagens die op alternatieve brandstoffen rijden, antwoordde u dat een proef met twee hybride vrachtwagens met een systeem voor de recuperatie van kinetische energie geen overtuigende resultaten opleverde

In juli 2015 verklaarde u dat er een test liep met een vrachtwagen van 26 ton die voor 100% op elektriciteit reed. De eerste test werd in 2011 al aangekondigd en moest in 2012 worden geëvalueerd, over de tweede werd er niet gezegd wanneer hij startte en hoelang hij zou lopen. Ondertussen hebben al heel wat andere steden in binnen- en buitenland vuilniswagens op alternatieve energie getest of in gebruik genomen. De technologie is er sterk op vooruitgegaan, er is heel wat meer ervaring mee en er zijn ondernemingen die zich hebben gespecialiseerd in de fabricage van vuilniswagens met een elektrische motor.

Nam Net Brussel maatregelen die verder gaan dan wat het besluit van de Brusselse regering oplegt?

évalué en 2012, le suivant n'a pas fait l'objet de précision sur sa date de commencement et sa durée. Depuis, bien d'autres villes ou collectivités territoriales belges et étrangères ont effectué des tests ou mis en service des camions poubelles dotés de motorisation à carburants alternatifs : Malines, Namur, Knokke, et à l'étranger, Chicago, Pékin, Taiwan, Paris, Courbevoie, Clichy ou Neuilly-sur-Seine. Les technologies ont mûri. Les évaluations d'expérience de terrain et les modèles sont maintenant plus nombreux et des entreprises spécialisées dans la conception et la production de bennes à ordures à motorisation électrique ont vu le jour.

L'ABP a-t-elle pris des mesures volontaristes qui dépassent celles prévues dans l'arrêté du 15 mai 2014 ? Des exigences et objectifs chiffrés de conversion vers des modèles de motorisation autres que le diesel existent-ils ? Si oui, quels sont ces objectifs et quelles sont les échéances ? Ces exigences sont-elles fixées dans un document interne contraignant ? Qu'en est-il du test effectué actuellement avec le 26 tonnes entièrement électrique et de quel modèle s'agit-il ? Quand ce test sera-t-il achevé ? Un étalonnage a-t-il été effectué avant ce test ? Combien d'autres modèles ont-ils été analysés avec d'autres types de motorisation ? Bref, qu'en est-il de nos camions poubelles qui parcourent la ville et sont susceptibles de polluer fortement ?

Nous avons déjà fait le test de nous mettre derrière un camion poubelle avec un appareil de mesure des émissions de particules...

Mme la présidente.- C'est une question orale, Mme d'Ursel. Vous devez rester dans votre texte. Nous n'arrivons plus à retrouver où vous êtes.

La parole est à Mme Laanan.

Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État.- Premièrement et pour répondre directement à votre interrogation concernant l'ambition électrique de Bruxelles-Propreté par rapport à l'arrêté du 15 mai 2014 : oui, elle va plus loin que les 25% prévus dans l'arrêté.

En effet, Bruxelles-Propreté possède 208 petits véhicules de service. Depuis l'application de la nouvelle législation, les véhicules diesel sont remplacés soit par des motorisations à essence soit

Bestaan er met cijfers ondersteunde vereisten en doelstellingen voor de overstap naar vrachtwagens zonder dieselmotor? Welke zijn die doelstellingen en binnen welke termijn moet Net Brussel ze halen? Werden ze in een bindend intern document vastgelegd? Hoe staat het met de huidige test met een volledig elektrisch voertuig van 26 ton? Om welk model gaat het? Wanneer wordt de test afgesloten? Vond er voor de test een ijking plaats? Hoeveel andere modellen met een ander motortype werden onderzocht? Wat zal er gebeuren met de vuilniswagens die Brussel doorkruisen en wellicht voor heel wat vervuiling zorgen?

De uitstoot van een vuilniswagen hebben we al eens gemeten door met meetapparatuur achter de vrachtwagen te lopen...

Mevrouw de voorzitter.- Dit is een mondelinge vraag mevrouw d'Ursel. U moet zich aan uw tekst houden, anders kunnen we niet meer volgen.

Mevrouw Laanan heeft het woord.

Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris (in het Frans).- Net Brussel streeft inderdaad naar een hoger percentage elektrische voertuigen dan de 25% die het besluit oplegt.

Het agentschap heeft 208 kleine dienstvoertuigen in gebruik. Sinds de nieuwe wet van kracht is, vervangt het de dieselvoertuigen systematisch door voertuigen met een benzine- of een elektrische motor. Het wagenpark bestaat voor de helft uit lichte voertuigen en voertuigen voor

par des motorisations électriques. La proportion de véhicules légers personnels et véhicules multi-usages à essence constituent la moitié du parc. Par ailleurs, 13% utilisent un moteur électrique.

La règle à Bruxelles-Propreté est de favoriser le remplacement des véhicules les "plus polluants" par des véhicules propres en tenant compte d'un amortissement moyen de 10 ans, des frais de réparations et de leur usage. En suivant ce principe, dans trois ans, les véhicules électriques constitueront 43% de la flotte de véhicules de service, l'essence 33% et le diesel 24%. Vous le voyez, les 25% seront donc largement dépassés.

Deuxièmement, en ce qui concerne les camions, pour l'instant, la majorité de la flotte roule au diesel. Par ailleurs, à partir de 2014, des camions Euro 6 ont été mis en service. Depuis, ce sont 40 camions de ce type qui sont exploités. En parallèle, les camions les plus polluants sont déclassés progressivement.

De plus, un cahier des charges sera prochainement publié pour l'achat de 15 camions de 26 tonnes full électriques à destination des collectes d'ordures ménagères.

À ma connaissance, la seule société en Europe qui produit des châssis full électriques est Power Vehicle Innovation (PVI), située dans la banlieue de Paris. Sauf erreur de ma part, la société Wrightspeed que vous évoquez n'exerce pas en Europe.

De début février à fin juin 2015, Bruxelles-Propreté a pu tester un camion électrique du type PVI C-Less. Le camion de 2010 était équipé d'une benne Semat et d'un lève-conteneurs. Elle a pu éprouver le véhicule à la fois à la collecte mécanisée pour le tout-venant et les sélectives. Malgré l'intérêt certain que représente ce type de camions, les avis sont mitigés, car le camion manquait de couple, d'autonomie et de maniabilité. Il s'agit cependant d'un modèle déjà ancien, et Bruxelles-Propreté est mise régulièrement au courant des avancées dans ce domaine. Elle reçoit également les retours d'expériences des autres opérateurs ou de leurs fournisseurs.

Enfin, concernant les camions au gaz naturel compressé, cette piste sera envisageable à

meerdere doeleinden op benzine. Daarnaast is 13% met een elektrische motor uitgerust.

Bij het vervangen van sterk vervuilende voertuigen door schone exemplaren moet Net Brussel rekening houden met een gemiddelde afschrijvingstermijn van tien jaar, herstellingskosten en gebruikskosten. Over drie jaar zal 43% van de dienstwagens een elektrische motor hebben, 33% een benzinemotor en 24% een dieselmotor.

Bij de vrachtwagens heeft het leeuwendeel een dieselmotor. Sinds 2014 nam Net Brussel 40 vrachtwagens in gebruik die aan de Euro 6-norm voldoen. Tegelijkertijd stelt het geleidelijk de sterkst vervuilende vrachtwagens buiten gebruik.

Binnenkort publiceert het agentschap een bestek voor de aankoop van 15 vuilniswagens van 26 ton met een volledig elektrische motor.

In Europa produceert enkel het Franse bedrijf Power Vehicle Innovation (PVI) volledig elektrische vrachtwagens. Voor zover ik weet is het bedrijf Wrightspeed niet actief in Europa.

Net Brussel testte van begin februari tot eind juni 2015 een elektrische vrachtwagen van het type PVI C-Less. De meningen over het voertuig zijn verdeeld. Het biedt weliswaar een zeker voordeel, maar de koppeling, de autonomie en de wendbaarheid zijn minder goed. Het gaat echter om een ouder model. Net Brussel krijgt regelmatig informatie over de vooruitgang die op dit vlak wordt geboekt. Bovendien houden andere operatoren het agentschap op de hoogte van hun ervaringen.

Vrachtwagens op gecomprimeerd aardgas zijn een mogelijkheid, op voorwaarde dat er voldoende plaatsen zijn waar dat gas kan worden getankt. Dat is nog niet het geval. Een van de grote nadelen van die vrachtwagens is dat ze onvoldoende autonoom zijn, want de laadbak van de vrachtwagen is goed voor de helft van het energieverbruik van het voertuig.

condition que les points d'avitaillement soient suffisants, ce qui n'est pas le cas actuellement. De plus, le gros désavantage de ce genre de camion pour la collecte des ordures ménagères est l'autonomie, car le fonctionnement de la benne consomme 50% de l'énergie de l'ensemble du véhicule.

Mme la présidente.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- C'est un mouvement qui va dans le bon sens. Je suis heureuse d'apprendre que les tests ont finalement porté leurs fruits, puisque vous allez acquérir quinze camions complètement électriques. Cela va permettre de verduriser cette flotte de gros camions qui, actuellement, polluent considérablement la Région, même lorsqu'ils sont équipés de filtres à particules et censés respecter les normes européennes. J'espère que cela s'étendra ensuite à la moitié restante de la flotte.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

À MME FADILA LAANAN,
SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DE LA PROPRIÉTÉ
PUBLIQUE ET DE LA COLLECTE ET
DU TRAITEMENT DES DÉCHETS, DE
LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, DES
INFRASTRUCTURES SPORTIVES
COMMUNALES ET DE LA FONCTION
PUBLIQUE,

concernant "un baromètre de la propreté pour Bruxelles".

Mme la présidente.- La parole est à M. Delva.

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Une enquête révèle que les déchets sauvages sont l'une des principales causes d'irritation des habitants de Bruxelles. Un environnement sale donne l'impression d'être négligé et attire la saleté. Il renforce également le sentiment d'insécurité.*

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Het verheugt mij dat de tests vruchten hebben afgeworpen en dat Net Brussel vijftien volledig elektrische vrachtwagens zal aanschaffen. Hopelijk vervangt het de rest van zijn wagenpark ook door minder vervuilende voertuigen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

AAN MEVROUW FADILA LAANAN,
STAATSSECRETARIS VAN HET
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJK
GEWEST, BELAST MET OPENBARE
NETHEID, VUILNISOPHALING EN -
VERWERKING, WETENSCHAPPELIJK
ONDERZOEK, GEMEENTELIJKE
SPORTINFRASTRUCTUUR EN
OPENBAAR AMBT,

betreffende "een netheidsbarometer voor Brussel".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Onderzoek toont aan dat zwerfvuil een van de grootste bronnen van ergernis is bij de inwoners van Brussel. Een vuile woonomgeving oogt slordig en geeft vaak aanleiding tot het dumpen van nog meer afval, terwijl dat in een nette buurt natuurlijk niet het

Le problème des détritus non ramassés et de la propreté n'est toutefois pas facile à cerner. En mai 2010, la ministre flamande Schauvliege a instauré en Flandre un baromètre de la propreté, sous l'impulsion d'Ivago, une intercommunale qui assure la gestion des déchets.

L'Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) s'est chargée de moderniser celui-ci. Désormais, plus d'une centaine de communes flamandes sont aptes à mesurer le degré de propreté sur leur territoire et à agir plus efficacement, en fonction des informations récoltées.

En 2014, l'OVAM a utilisé ces données pour dresser un index flamand de la propreté. Celui-ci objective pour la première fois la propreté publique en Flandre et répertorie une série de lieux plus sensibles en matière de déchets sauvages et de dépôts clandestins, baptisés hotspots (zones sensibles).

Un tel index serait également utile en Région bruxelloise, afin de mieux coordonner l'action des différents opérateurs en matière de propreté publique.

Dès juin 2016, l'application Fix My Street, qui permet de signaler des problèmes dans l'espace public, devrait également permettre de signaler les dépôts clandestins.

L'avantage du baromètre de la propreté est que ce sont les collaborateurs locaux, qui savent précisément où se trouvent les poubelles qui débordent et les zones sensibles en matière de dépôts clandestins et de déchets sauvages, qui collectent l'information.

Est-il possible de développer un baromètre de la propreté pour Bruxelles ? Les zones sensibles de notre Région sont-elles répertoriées ?

Les collaborateurs locaux bruxellois collectent-ils des informations, à l'instar de leurs homologues flamands ? Si oui, qu'adviert-il de celles-ci ? Si non, pourquoi n'est-ce pas le cas ?

L'objectif est-il uniquement de résoudre les problèmes signalés, ou également d'identifier les zones sensibles ? L'application pourrait-elle être élargie au fil du temps, en vue de répertorier ces

geval is. Daarnaast wordt zwerfvuil ook meer en meer beschouwd als een factor die het onveiligheidsgevoel verhoogt.

Het zwerfvuil- en netheidsprobleem in kaart brengen is echter niet eenvoudig. In mei 2010 voerde Vlaams minister Schauvliege in Vlaanderen een netheidsbarometer in. De netheidsbarometer is in oorsprong een idee van Ivago, een intercommunale voor afvalbeheer.

De Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) liet de barometer upgraden, zodat alle Vlaamse lokale besturen hem kunnen gebruiken. Voortaan kunnen ze meten hoe het zit met zwerfvuil en netheid op hun grondgebied en op grond van de verzamelde informatie efficiënter optreden.

De barometer komt tot stand doordat lokale medewerkers regelmatig gegevens verzamelen over zwerfvuil, sluijkstorten, overvolle openbare vuilnisbakken enzovoort. Meer dan 100 gemeenten in Vlaanderen doen regelmatig een beroep op de netheidsbarometer om hun afvalbeleid vorm te geven.

In 2014 gebruikte OVAM de gegevens om een Vlaamse netheidsindex op te stellen. Die Vlaamse netheidsindex brengt voor het eerst de openbare netheid in Vlaanderen objectief in kaart. Daaruit blijkt dat bepaalde plaatsen aanzienlijk gevoeliger zijn voor zwerfvuil of sluijkstorten dan andere. Zulke plaatsen noemen we hotspots.

Ook in Brussel kampen we nog steeds met problemen op het gebied van sluijkstorten, zwerfvuil en overvolle vuilnisbakken. Omdat de verantwoordelijkheid voor de openbare netheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verdeeld is over verschillende operatoren, lijkt zo'n index ook nuttig voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om de operatoren beter op elkaar af te stemmen en gerichter te laten werken.

De app Fix My Street laat de bevolking toe om problemen in de openbare ruimte te melden. Binnenkort wordt het hopelijk ook mogelijk om sluijkstorten te melden. Die functie zou nu in de testfase verkeren en tegen juni 2016 klaar zijn.

Het voordeel van de netheidsbarometer is dat lokale medewerkers zelf informatie verzamelen.

zones ? Quel est le rôle des logiciels dans votre politique de propreté ?

Zij hebben namelijk een duidelijk zicht op waar zich overvolle vuilnisbakken en hotspots voor sluijkstorten en zwerfvuil bevinden.

Is er een mogelijkheid om een netheidsbarometer te ontwikkelen voor Brussel? Zijn de Brusselse hotspots in kaart gebracht? Volgens het netheidsplan moet die bestaan, maar ik vind ze niet terug op de website van Leefmilieu Brussel.

In Vlaanderen verzamelen lokale medewerkers gegevens voor de netheidsbarometer. Verzamelen de lokale medewerkers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ook dergelijke informatie? Zo ja, wat wordt er met deze informatie gedaan? Zo nee, waarom niet?

Is het louter de bedoeling om de gemelde problemen op te lossen, of worden de gegevens daarna ook nuttig gebruikt om bijvoorbeeld de hotspots in kaart te brengen? Zou de app na verloop van tijd verder uitgebreid kunnen worden om een dergelijke kaart op te stellen? Hoe schakelt u computertoepassingen in voor uw netheidsbeleid?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Laanan.

Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État (en néerlandais).- *La politique en matière de propreté à Bruxelles a changé de dynamique depuis le début de cette législature. Ma principale préoccupation est d'aboutir à une collaboration entre les communes et la Région sur les questions de propreté publique. J'ai décidé de renforcer les fréquences de nettoiement sur les voiries régionales par l'engagement de 300 personnes supplémentaires. Par ailleurs, j'ai doublé les subsides affectés à la propreté pour les communes. Ces mesures politiques fortes tendent à améliorer la situation générale de notre capitale.*

Les nouvelles conventions de nettoiement impliquent la collaboration étroite des agents communaux et régionaux sur le terrain, notamment en ce qui concerne l'évaluation des prestations réalisées. L'analyse des points problématiques est donc évolutive et régulièrement actualisée, sur la base notamment de critères d'évaluation établis conjointement

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Laanan heeft het woord.

Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris.- Het netheidsbeleid in Brussel heeft sinds het begin van deze regeerperiode een nieuwe dynamiek gekregen. Ik wil de gemeenten en het gewest laten samenwerken voor alles wat met openbare netheid te maken heeft.

Ik heb de situatie meermaals geëvalueerd in overleg met alle gemeenten en de aandachtspunten bepaald. Nadien heb ik beslist om het aantal schoonmaakbeurten op de gewestwegen te verhogen door de indienstneming van 300 extra personeelsleden. Ik heb trouwens de subsidies voor de openbare netheid van de gemeenten verdubbeld. Dit zijn stuk voor stuk krachtdadige beleidsmaatregelen die bedoeld zijn om de algemene situatie in onze hoofdstad te verbeteren.

De nieuwe netheidsovereenkomsten bepalen dat er op het terrein nauwer wordt samengewerkt tussen de gemeentelijke en de gewestelijke medewerkers, voornamelijk voor de evaluatie van de prestaties op het terrein. De analyse van de probleempunten

entre les services.

Plus qu'un baromètre statique, nous disposons d'une vue en temps réel de la situation sur l'ensemble du territoire.

De plus, toutes les demandes d'interventions relevées tant par les agents de Bruxelles-Propreté (ABP) que ceux des communes sont consignées dans AlloProWeb, une application développée par l'ABP.

La liste des points noirs dont dispose l'ABP n'est pas cartographiée mais pourrait l'être si l'Agence investissait dans des systèmes d'information géographiques. Ceux-ci sont coûteux et leur intérêt limité, étant donné le travail constant d'évaluation sur le terrain,

Le développement de l'application Fix My Street se passe bien. Par ailleurs, le citoyen peut déjà signaler les problèmes éventuels via le site internet de l'ABP récemment reconfiguré.

Mme la présidente.- La parole est à M. Delva.

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Le renforcement de la collaboration entre les communes et la Région est indéniablement positif pour la propriété publique.*

L'application Fix My Street offrira-t-elle, comme AlloProWeb, la possibilité de signaler soi-même les zones problématiques ? L'objectif est-il que ces deux applications coexistent ou que l'une remplace l'autre après un certain temps ?

L'initiative flamande a ceci d'intéressant que ce sont les collaborateurs locaux eux-mêmes qui dressent l'état des lieux de la propriété. Les choses sont plus compliquées à Bruxelles parce que la propriété y est assumée par diverses compétences et que l'information n'est pas centralisée. Ne serait-il pas utile de dresser une carte, de

evolueert dus en wordt regelmatig bijgewerkt, onder meer op basis van de evaluatiecriteria die in samenspraak met de diensten werden opgesteld.

We beschikken dus niet alleen statische gegevens, maar hebben ook een beeld in real time van de situatie op het hele grondgebied.

Bovendien worden alle interventieaanvragen die worden verzameld door de medewerkers van Net Brussel en van de gemeenten, opgeslagen in de toepassing Allo-Pro, die werd ontwikkeld door Net Brussel. Zo beschikt Net Brussel over alle informatie met betrekking tot de netheid in Brussel.

De lijst van de knelpunten waarover het agentschap beschikt, werd niet in kaart gebracht. Dat zou echter wel mogelijk worden als het agentschap investeerde in geografische informatiesystemen. Dergelijke systemen zijn echter duur en gezien het voortdurende evaluatiewerk op het terrein, lijken ze me niet zo interessant.

De ontwikkeling van Fix My Street verloopt goed. Brusselaars kunnen op de vernieuwde website van het agentschap Net Brussel alvast problemen aangeven waarmee ze onderweg wordt geconfronteerd.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik dank u voor de opsomming van de initiatieven die de regering sinds de start van de regeerperiode genomen heeft. Ik denk dat het nuttig is om de gemeenten en het gewest dichter bij elkaar te brengen. Openbare netheid is immers zeer belangrijk.

Ik weet dat Net Brussel onlangs zelf de app AlloProWeb voorstelde. Daarnaast is er de uitbreiding van Fix My Street. Ik vind het bijzonder belangrijk dat mensen in AlloProWeb zelf kunnen aangeven waar er problemen zijn. Zal met Fix My Street hetzelfde mogelijk worden? Waarom worden zowel AlloProWeb als de uitbreiding van Fix My Street gerealiseerd? Ik begrijp het niet goed. Hebben die apps misschien een andere bedoeling? Zullen de apps naast elkaar blijven bestaan, of zal de ene app de andere na

préférence publique, des zones sensibles ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Laanan.

Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État.- L'application Fix My Street a une autre finalité qu'AlloProWeb, qui se limite aux problématiques liées à la propreté. Autrement dit, les deux systèmes peuvent coexister.

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *D'après moi, l'extension de Fix My Street entraîne un chevauchement avec AlloProWeb.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. AHMED EL KHANNOUSS

À MME FADILA LAANAN,
SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DE LA PROPRETÉ
PUBLIQUE ET DE LA COLLECTE ET
DU TRAITEMENT DES DÉCHETS, DE
LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, DES
INFRASTRUCTURES SPORTIVES
COMMUNALES ET DE LA FONCTION
PUBLIQUE,

concernant "les dépôts clandestins dans les 19 communes de la Région de Bruxelles-Capitale".

Mme la présidente.- En l'absence de l'auteur, excusé, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

verloop van tijd opslorpen?

Wat ik zo interessant vind aan het Vlaamse initiatief, is dat lokale medewerkers zelf de netheid in kaart brengen. In Brussel ligt dat moeilijk omdat er meerdere instanties bevoegd zijn en de informatie versnipperd is. Zou het niet nuttig zijn om een bij voorkeur openbare kaart met hotspots op te stellen?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Laanan heeft het woord.

Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris (in het Frans).- *De app Fix My Street heeft een ander doel dan AlloProWeb, dat zich beperkt tot netheidsproblemen. Beide systemen kunnen dus naast elkaar bestaan.*

De heer Paul Delva (CD&V).- Dat heb ik begrepen, maar de uitbreiding van Fix My Street is net bedoeld om sluikstorten te melden. Volgens mij is er een overlapping met AlloProWeb.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AHMED EL KHANNOUSS

AAN MEVROUW FADILA LAANAN,
STAATSSECRETARIS VAN HET
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJK
GEWEST, BELAST MET OPENBARE
NETHEID, VUILNISOPHALING EN
VERWERKING, WETENSCHAPPELIJK
ONDERZOEK, GEMEENTELIJKE
SPORTINFRASTRUCTUUR EN
OPENBAAR AMBT,

betreffende "het sluikstorten in de 19 gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

QUESTION ORALE DE M. JOHAN VAN DEN DRIESSCHE

À MME FADILA LAANAN,
SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DE LA PROPRIÉTÉ
PUBLIQUE ET DE LA COLLECTE ET
DU TRAITEMENT DES DÉCHETS, DE
LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, DES
INFRASTRUCTURES SPORTIVES
COMMUNALES ET DE LA FONCTION
PUBLIQUE,

concernant "la taille et la qualité des sacs poubelles".

Mme la présidente.- La parole est à M. Van den Driessche.

M. Johan Van den Driessche (N-VA) (*en néerlandais*).- *Une enquête de Test-Achats sur la qualité des sacs poubelles destinés à la collecte des déchets ménagers dans une trentaine de communes du pays révèle des pratiques malhonnêtes systématiques.*

Dans 40% des cas, la capacité annoncée ne correspondrait pas au volume réel des sacs. En outre, près de la moitié des sacs testés manquent de solidité. Ensuite, certaines étiquettes collent trop fort sur le premier sac et l'abîment quand on ouvre le rouleau.

Des problèmes du même ordre se poseraient en Région bruxelloise. Bruxelles-Propreté (ABP) applique-t-elle une procédure d'inspection en vue de garantir la conformité et la qualité des sacs poubelles ? Comment fonctionne celle-ci ?

Quelles sont les mesures prises ou envisagées par l'ABP ou le gouvernement suite à l'enquête de Test-Achats ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Laanan.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JOHAN VAN DEN DRIESSCHE

AAN MEVROUW FADILA LAANAN,
STAATSSECRETARIS VAN HET
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
GEWEST, BELAST MET OPENBARE
NETHEID, VUILNISOPHALING EN -
VERWERKING, WETENSCHAPPELIJK
ONDERZOEK, GEMEENTELIJKE
SPORTINFRASTRUCTUUR EN
OPENBAAR AMBT,

betreffende "de grootte en de kwaliteit van de huisvuilzakken".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Van den Driessche heeft het woord.

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Uit een onderzoek van Test-Aankoop over de kwaliteit van de vuilniszakken voor huishoudelijk afval in een dertigtal gemeenten in ons land blijkt dat er systematisch oneerlijke praktijken worden toegepast, die voor ophef blijven zorgen.

In de eerste plaats bleek de aangegeven inhoud van de zakken in 40% van de gevallen niet overeen te stemmen met de reële inhoud. Bovendien lekte een aantal zakken en bleek net iets minder dan de helft te scheuren wanneer ze op de grond vielen. Voorts leidden te harde etiketten ertoe dat de eerste zak van een rol vuilniszakken vaak al werd beschadigd bij het openen van de rol.

Volgens onze informatie zijn er in het Brussels Gewest gelijkaardige problemen. Heeft Net Brussel een inspectieprocedure om de conformiteit en kwaliteit van de vuilniszakken in het gewest te verzekeren? Hoe gaat die in zijn werk?

Hebben Net Brussel en de regering kennis genomen van het onderzoek van Test-Aankoop? Welke besluiten hebben ze eruit getrokken?

Welke maatregelen hebben het Agentschap Net Brussel of de regering genomen of gepland naar aanleiding van het onderzoek van Test-Aankoop?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Laanan heeft het woord.

Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État (en néerlandais). - *Le règlement de collecte en vigueur en Région de Bruxelles-Capitale prévoit que les sacs de collecte soient conçus dans le cadre d'un marché public et sur la base d'un cahier spécial de charges précis.*

Les fabricants qui remplissent les exigences du cahier des charges rédigé par Bruxelles-Propreté (ABP) et qui prévoient un contrôle de qualité reçoivent un agrément.

Seuls les fabricants agréés peuvent produire les sacs officiels de collecte. La procédure de contrôle des produits est à la charge des producteurs, lesquels doivent désigner un organisme de certification de leur produit.

Le contrôle spécifique de la taille des sacs est inscrit au cahier des charges. Sur la base des résultats de la certification, le producteur obtient son agrément de l'ABP.

L'ABP peut faire réaliser des tests de qualité des sacs mis sur le marché par un fabricant agréé. À l'heure actuelle, cinq firmes sont agréées pour la fourniture de l'ensemble des sacs de collecte.

L'enquête réalisée par Test-Achats a en effet révélé un point négatif du processus de fabrication, celui de la taille réelle des sacs mis sur le marché par l'un des cinq fabricants, qui ne correspond pas aux spécifications du cahier des charges.

L'ABP a immédiatement mis en demeure la firme concernée en lui rappelant son obligation de respecter les prescriptions du cahier des charges, et notamment les normes de contrôle, sous peine de perdre son agrément.

La société s'est engagée à corriger cet écart sans délai.

L'ABP avait malheureusement déjà eu à constater un manque de solidité des sacs du fait d'une trop grande souplesse dans le cahier des charges et d'un manque de rigueur de la part des fabricants.

Par conséquent, le gouvernement a décidé de faire de l'ABP une centrale d'achat, de sorte qu'elle sera l'unique intermédiaire entre les fabricants de sacs et le secteur de la distribution. Ce dossier est

Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris. - Het reglement dat in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van kracht is, bepaalt dat de vuilniszakken ontworpen worden in het kader van een overheidsopdracht met een duidelijk bestek.

Net Brussel stelt het bestek op, waarna producenten zich aanbieden. Producenten die aan de nodige voorwaarden beantwoorden en in kwaliteitscontrole voorzien, worden erkend.

Alleen erkende producenten mogen de officiële vuilniszakken produceren. De controleprocedure is ten laste van de producenten, die een organisme selecteren voor de certificering van hun product.

Dat organisme moet regelmatig, en ten minste om de zes maanden, een reeks tests uitvoeren, onder andere op het vlak van de bestendigheid van de zakken tegen gaten en scheuren.

De specifieke controle van de grootte van de vuilniszakken staat ook in het bestek. Op basis van de controleresultaten kan de producent door Net Brussel worden goedgekeurd.

Net Brussel kan zelf kwaliteitstests laten uitvoeren van zakken die door een erkende producent op de markt worden gebracht. Momenteel zijn er vijf erkende bedrijven die alle Brusselse vuilniszakken mogen leveren.

Het onderzoek van Test-Aankoop heeft inderdaad een zwak punt van het productieproces aan het licht gebracht: de reële grootte van de vuilniszakken die door een van de vijf producenten op de markt gebracht werden, stemde niet overeen met de specificaties in het bestek.

Net Brussel heeft de betrokken firma meteen in gebreke gesteld en gewezen op de verplichting tot naleving van het bestek, en meer bepaald van de controlesnormen, op straffe van het verlies van de erkenning.

In zijn antwoord heeft het bedrijf zich ertoe verbonden om de afwijking onmiddellijk te corrigeren.

Het is helaas niet de eerste keer dat zich een dergelijke situatie voordoet. Zo heeft Net Brussel al eerder een gebrekige stevigheid vastgesteld. Dat was enerzijds te wijten aan de te grote

inscrit en troisième lecture à l'ordre du jour du gouvernement de cette semaine.

Le contrôle des produits pourra avoir lieu à chaque phase de la production et sous la tutelle de l'administration publique. Il sera ainsi plus facile de réagir préventivement aux problèmes sporadiques de production qui, dans une certaine mesure, sont normaux pour une production à grande échelle. J'espère pouvoir vous transmettre les textes très prochainement.

Mme la présidente.- La parole est à M. Van den Driessche.

M. Johan Van den Driessche (N-VA) (en néerlandais).- *La centrale d'achat est une piste intéressante, en espérant que les contrôles fonctionnent comme il se doit et permettent de détecter des problèmes tels que ceux mis en lumière par l'enquête de Test-Achats.*

- *L'incident est clos.*

soepelheid van het bestek en anderzijds aan een gebrek aan nauwgezetheid van de producenten.

Daarom besliste de regering om Net Brussel te laten optreden als aankoopcentrale voor vuilniszakken. Het dossier staat in derde lezing op de regeringsagenda van deze week. Zo zal Net Brussel de enige tussenpersoon zijn tussen de producenten van vuilniszakken en de distributiesector.

Productcontrole zal in elke fase en onder volledig toezicht van het openbaar bestuur mogelijk zijn. Zo wordt het gemakkelijker om preventief op te treden bij sporadische productieproblemen, die in zekere zin normaal zijn bij een dergelijke grootschalige productie. Ik hoop u zeer binnenkort de teksten te kunnen bezorgen.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Van den Driessche heeft het woord.

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Het is een goede zaak dat dit probleem wordt aangepakt met een aankoopcentrale, maar ik hoop ook dat de controles goed functioneren. U zei zelf dat er in het verleden een controlesysteem was.

Het is wel een beetje gênant dat Test-Aankoop met een enkele steekproef zo veel problemen vaststelt. Het Brussels Gewest zou dergelijke problemen zelf op het spoor moeten kunnen komen met een eigen controlesysteem. Ik hoop dat u ervoor zorgt dat die controles voortaan resultaat opleveren.

- *Het incident is gesloten.*