



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

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

—

**VERGADERING VAN
DINSDAG 31 JANUARI 2017**

—

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

—

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

—

**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 JANVIER 2017**

—

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@parlement.brussels

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

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@parlement.brussels

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

INHOUD

INTERPELLATIES	5
Interpellatie van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	5
tot de heer Didier Gosuin, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Tewerkstelling, Economie en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,	
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
en tot mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,	
betreffende "de afschaffing van de parkeerplaatsen buiten de weg".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Carla Dejonghe,	5
betreffende "de afschaffing van bedrijfsabonnements in openbare parkings".	
Samengevoegde bespreking – Sprekers:	12
De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo)	
De heer Julien Uyttendaele (PS)	
De heer Eric Bott (DéFI)	
Mevrouw Annemie Maes (Groen)	
Mevrouw Céline Fremault, minister	
Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)	
Mevrouw Céline Fremault, minister	
Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)	

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	5
Interpellation de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	5
à M. Didier Gosuin, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Économie et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,	
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
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 suppression des emplacements de parking hors voirie".	
Interpellation jointe de Mme Carla Dejonghe,	5
concernant "la suppression des abonnements d'entreprises dans les parkings publics".	
Discussion conjointe – Orateurs :	12
M. Arnaud Pinxteren (Ecolo)	
M. Julien Uyttendaele (PS)	
M. Eric Bott (DéFI)	
Mme Annemie Maes (Groen)	
Mme Céline Fremault, ministre	
Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)	
Mme Céline Fremault, ministre	
Mme Carla Dejonghe (Open Vld)	

Interpellatie van mevrouw Véronique Jamouille	26	Interpellation de Mme Véronique Jamouille	26
tot mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,		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,	
betreffende "de verwarming op stookolie in het Brussels Gewest".		concernant "le chauffage au mazout en Région bruxelloise".	
Bespreking – Spreker:	27	Discussion – Orateur :	27
Mevrouw Céline Fremault, minister		Mme Céline Fremault, ministre	
MONDELINGE VRAGEN	30	QUESTIONS ORALES	30
Mondelinge vraag van mevrouw Annemie Maes	30	Question orale de Mme Annemie Maes	30
aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,		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,	
betreffende "de organisatie van een Formule E-race rond het Elisabethpark".		concernant "l'organisation d'une course de Formule E autour du parc Elisabeth".	
Mondelinge vraag van mevrouw Evelyne Huytebroeck	31	Question orale de Mme Evelyne Huytebroeck	31
aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,		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,	
betreffende "de overeenkomst van de burgemeesters en de internationale netwerken inzake klimaat en energie".		concernant "la Convention des Maires et les réseaux internationaux en matière de climat et d'énergie".	

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

INTERPELLATIES

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

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

TOT DE HEER DIDIER GOSUIN,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET TEWERKSTELLING,
ECONOMIE EN BRANDBESTRIJDING
EN DRINGENDE MEDISCHE HULP,

TOT DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,

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

betreffende "de afschaffing van de
parkeerplaatsen buiten de weg".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE,

betreffende "de afschaffing van
bedrijfsabonnementen in openbare
parkings".

Mevrouw de voorzitter.- Minister Céline Fremault zal de interpellaties beantwoorden.

Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (*in het*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

À M. DIDIER GOSUIN, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE
L'EMPLOI, DE L'ÉCONOMIE ET DE LA
LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET
L'AIDE MÉDICALE URGENTE,

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE
LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX
PUBLICS,

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 suppression des
emplacements de parking hors voirie".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CARLA DEJONGHE,

concernant "la suppression des
abonnements d'entreprises dans les
parkings publics".

Mme la présidente.- La ministre Céline Fremault répondra aux interpellations.

La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- En matière

Frans).- Sinds februari 2014 is het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE) van kracht voor bedrijven. Het is de bedoeling om het aantal parkeerplaatsen van kantoren aan banden te leggen door middel van milieuvergunningen. Daartoe werden quota vastgelegd voor het maximaal aantal toegestane parkeerplaatsen bij kantoorgebouwen. Als een eigenaar zijn milieuvergunning wil vernieuwen, dan heeft hij drie opties: een milieubelasting betalen, een andere bestemming zoeken voor het eventuele overschot aan parkeerplaatsen, of deze parkeerplaatsen ter beschikking stellen van de omwonenden dan wel toegankelijk maken als openbare parking.

Op 21 december vernam ik via de pers dat Leefmilieu Brussel de regels nu ook wil toepassen op de parkeerplaatsen die in een aantal openbare parkings worden verhuurd aan bedrijven. Bij de vernieuwing van hun uitbatingsvergunning zou Leefmilieu Brussel in sommige gevallen de beheerders van dergelijke parkings voor de keuze stellen: ofwel geen parkeerplaatsen meer verhuren of verkopen aan bedrijven of personeelsleden uit de tertiaire sector, ofwel een milieubelasting betalen voor de overtollige parkeerplaatsen. Die belasting bedraagt 250 à 450 euro en wordt elk jaar met 10% verhoogd.

Volgens Leefmilieu Brussel heeft het geen zin om aan kantoren regels op te leggen voor hun eigen parkeerplaatsen als de openbare parkings parkeerplaatsen blijven verhuren en verkopen aan bedrijven. Uiteindelijk is het immers de bedoeling om mensen aan te moedigen om aan autodelen te doen of op een andere manier naar het werk te komen.

Het feit dat Leefmilieu Brussel de regels in kwestie toepast op openbare parkings is echter onwettig. Volgens de Belgische Parkeerbond is de actie ook onlogisch omdat ze niet strookt met het beginsel dat parkeerplaatsen in openbare parkings, gedeelde plaatsen zijn.

Ten slotte druist de maatregel in tegen de bepaling van het BWLKE dat overtollige parkeerplaatsen als openbare parkeerplaatsen kunnen worden gebruikt. Die mogelijkheid blijkt trouwens een aantal problemen op te leveren voor niet-professionele parkingbeheerders. Het is dus niet logisch om het aantal parkeerplaatsen ook in openbare parkings te beperken.

de stationnement, le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace), qui s'applique aux entreprises depuis le mois de février 2014, entend réguler, au travers du permis d'environnement, le nombre d'emplacements de parking de bureaux.

À cette fin, il fixe, sous réserve de circonstances particulières, un quota maximal de places de stationnement admissibles. Dans le cadre du renouvellement de son permis d'environnement relatif à un immeuble de bureaux, le demandeur devra soit supprimer les emplacements excédentaires pour les réaffecter à un autre usage, soit mettre ces emplacements à disposition du public comme parking pour riverains ou parking public, soit conserver les emplacements moyennant le paiement, pour chacun d'eux, d'une charge environnementale.

La presse du mercredi 21 décembre relève que Bruxelles Environnement applique désormais la mesure de limitation des emplacements de stationnement aux parkings publics lorsque ceux-ci mettent des emplacements à la disposition des entreprises ou du personnel du secteur tertiaire. Il s'agit des entreprises du secteur tertiaire privées ou publiques, des administrations, des entreprises de haute technologie et des entreprises de production de biens immatériels dont le personnel utilise un parking public situé dans une zone facilement accessible en transport en commun, dite zone A.

Dans ces cas, Bruxelles Environnement conditionnerait le renouvellement des permis d'exploitation de certains parkings publics à la suppression des abonnements, de la location ou de la vente des places de parking aux occupants d'immeubles de bureaux. Le propriétaire ou l'exploitant du parking public aurait alors le choix : soit renoncer à louer ou à vendre des emplacements, soit se voir imposer par Bruxelles Environnement la taxe pour le parking excédentaire. Celle-ci atteint de 250 à 450 euros par emplacement, indexés chaque année de 10%.

Selon Bruxelles Environnement, "il ne sert à rien d'imposer une limitation des parkings dans ces immeubles si les parkings publics prennent le relais. (...) Le but est de contraindre ceux qui se rendent au travail en voiture à utiliser d'autres modes de déplacement ou à covoiturer."

Cette mesure n'est cependant pas légale, car elle

Het openbaar toegankelijk maken van private kantoorgebouwen vergt aanzienlijke investeringen voor slagbomen, camera's en bewaking. Ook het beheer en de maatregelen die nodig zijn om aan de veiligheidsnormen te voldoen, brengen heel wat kosten met zich mee.

Kortom, weinig uitbaters voelen zich geroepen om het overschot aan parkeerplaatsen ter beschikking te stellen van het grote publiek, omdat het nogal ingewikkeld en weinig rendabel is.

Het BWLKE zegt voorts dat parking.brussels als gesprekspartner moet optreden voor de houders van de milieuvergunningen voor alle praktische aspecten van het openbaar ter beschikking stellen van parkeerplaatsen. Zo kan parking.brussels op vraag van de houder van een milieuvergunning instaan voor het beheer van het overschot aan parkeerplaatsen als openbare parking.

Ten slotte bepaalt het dat de inkomsten die voortvloeien uit de milieubelasting bestemd zijn voor het Klimaatfonds en dat de helft daarvan gebruikt moet worden voor mobiliteitsmaatregelen.

Sinds het begin van dit project ter beperking van het aantal parkeerplaatsen hamert de MR erop dat deze actie in de huidige context niet doeltreffend is. Mobiliteitsbeleid moet voortvloeien uit een globale, transversale en gecoördineerde strategische visie en de verschillende maatregelen moeten op elkaar afgestemd worden.

Als we echt willen dat de verkeersdruk die auto's veroorzaken, afneemt moeten we vooral werk maken van de alternatieve vervoermogelijkheden. Op dit moment ontbreken er een aantal zaken op dat vlak in het Brussels Gewest:

- er is nog steeds geen gewestelijk expresnet (GEN);

- voorlopig ontbreekt het nog aan een efficiënt, comfortabel en vertrouwenwekkend openbaarvervoeraanbod met een goede verbinding tussen de verschillende netten (metro, tram en bus);

- de ontwikkeling van de overstapparkings staat stil;

n'est pas conforme à l'article 2.3.52, §3, alinéa 2 du Cobrace, qui ne s'applique pas au parking public. L'application qui en est faite par Bruxelles Environnement est par conséquent abusive et, comme le souligne la Fédération belge du stationnement, illogique, dans la mesure où elle s'attaque au principe de la mutualisation des places dans les parkings publics.

Cette pratique est enfin inconciliable avec la possibilité offerte au demandeur du permis de mettre ses emplacements excédentaires à disposition du public comme parking public. Cette possibilité pour le titulaire du permis d'environnement de mettre les emplacements à disposition du public, comme parking pour riverains ou comme parking public, semble d'ailleurs poser plusieurs problèmes aux non-professionnels en gestion de parking. Il serait par conséquent illogique et peu efficace de commencer à limiter les emplacements de parkings publics.

La plupart des immeubles n'ayant pas été conçus pour accueillir le grand public, rendre l'accès public à des propriétés privées nécessite de consentir des coûts d'aménagement d'installations - barrières, vidéo, etc. - et de gardiennage. À cela s'ajoutent les coûts d'organisation et de gestion, ainsi que la perception du loyer des places mises à disposition des riverains. Enfin, ces coûts sont amplifiés par les mesures à prendre pour être en conformité avec les normes de sécurité, liées notamment aux incendies.

En somme, le mécanisme mis en place par le Cobrace est lourd et la rentabilité du choix consistant à mettre à disposition du grand public les places de parking définies comme excédentaires n'est pas du tout évidente. Les propriétaires sont donc faiblement incités à poser ce choix.

Le Cobrace prévoit que dès la délivrance du permis, parking.brussels a pour mission de devenir l'interlocuteur du titulaire du permis d'environnement pour ce qui concerne les aspects relatifs à la mise à disposition des emplacements de parking à des fins de parking public : assistance éventuelle, contrôle du respect des conditions liées à l'octroi du label bâtiment public, mise à jour du cadastre, exploitation éventuelle des emplacements, etc. L'agence parking.brussels

- er verdwijnen parkeerplaatsen op de weg door het gewestelijke parkeerplan;

- er zijn onvoldoende begeleidingsmaatregelen voor bedrijven;

- het bedrijfsvervoerplan wordt onvoldoende benut;

- de coördinatie van het mobiliteitsbeleid in de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel is nog niet operationeel.

Het is onaanvaardbaar dat er geen grondig en objectief onderzoek werd gedaan naar de sociaal-economische gevolgen van deze maatregel. Het valt ook te betreuren dat er niet werd overlegd met alle betrokkenen voor de maatregel in werking trad.

Werden de sociaal-economische gevolgen van de maatregel van het BWLKE onderzocht? Zo ja, wat waren de conclusies?

Klopt het dat Leefmilieu Brussel de maatregel ook toepast op openbare parkings die parkeerplaatsen ter beschikking stellen van ondernemingen of hun personeel? Zo ja, op welke juridische grond? Strookt dat met de wettelijke bepalingen van het BWLKE? Valt dit te rijmen met het feit dat de houder van een milieuvergunning volgens het BWLKE de mogelijkheid heeft om het overschot aan parkeerplaatsen ter beschikking te stellen als openbare parking?

Hoeveel parkeerplaatsen zullen er de komende vijftien jaar eigenlijk in het kader van die maatregel als overtollig beschouwd worden? Hoeveel parkeerplaatsen buiten de weg zijn er te veel? Hoeveel milieuvergunningen werden er sinds de inwerkingtreding van het BWLKE aangevraagd door houders die gebonden zijn aan de regels van het hoofdstuk 'Parkings buiten de openbare weg' van het BWLKE?

Hoeveel van die aanvragers hebben ervoor gekozen de overtollige parkeerplaatsen ter beschikking te stellen van het grote publiek, de omwonenden of als openbare parking? Om hoeveel overtollige parkeerplaatsen gaat het?

Hoeveel aanvragers hebben ervoor gekozen om de overtollige parkeerplaatsen te behouden en de zogenaamde milieubelasting te betalen? Om

pourra, à la demande du titulaire du permis d'environnement, gérer les emplacements de parking excédentaires et réaffectés aux fonctions de parking public.

Enfin, le Cobrace stipule que les recettes issues du produit de la charge environnementale, lequel alimente le Fonds climat, doivent être affectées à raison de 50% à des mesures relatives aux transports, notamment pour les frais de personnel, les frais informatiques et les frais d'expertise.

De manière générale, comme le martèle le MR depuis le début de ce projet de limitation des emplacements de parcage, cette politique reste inadéquate dans le contexte actuel. Les politiques de mobilité doivent impérativement s'inscrire dans une vision stratégique globale, transversale et coordonnée. En matière de mobilité, les politiques doivent être complémentaires et mises en œuvre de façon concomitante.

La diminution de la pression automobile passe avant tout par la mise en œuvre d'une offre alternative qui fait défaut :

- pas de RER ;

- le développement d'une offre de transport public intrabruellois (métro, tram, bus) interconnectée, performante, confortable, sécurisante fait encore défaut ;

- le développement de parking de transit est au point mort ;

- le Plan régional de stationnement supprime des places en voirie ;

- les mesures d'accompagnement des entreprises sont insuffisantes ;

- le Plan de déplacement des entreprises est un outil sous-exploité ;

- la coordination des politiques de mobilité au sein de la Communauté métropolitaine de Bruxelles n'est pas encore opérationnelle.

Compte tenu des impacts néfastes potentiels de cette mesure, il est inacceptable de ne pas l'avoir accompagnée d'une évaluation d'incidences socio-économiques. L'absence de la moindre étude d'incidence complète et objective sur tous

hoeveel parkeerplaatsen gaat het? Hoeveel inkomsten heeft dat opgeleverd?

Welke problemen ondervinden eigenaars die hun overtollige parkeerplaatsen ter beschikking van de omwonenden willen stellen?

Hoe rendabel is het?

ces aspects - économie, mobilité, nuisances, etc... - et d'une large concertation avec l'ensemble des intervenants, préalable à la mise en œuvre de ladite mesure, est regrettable.

Vu ces éléments, je souhaiterais vous poser les questions suivantes :

Qu'en est-il de l'étude d'impacts socio-économiques de la disposition prévue au chapitre 3 du titre 3 du livre 2 du Cobrace ? A-t-elle été réalisée ? Quelles en sont les conclusions ?

Qu'en est-il de la mesure de limitation des emplacements de parcage appliquée aux parkings publics lorsque ceux-ci mettent des emplacements à la disposition des entreprises ou du personnel du secteur tertiaire ? Cette mesure est-elle appliquée par l'IBGE ? Sur quelle base ? Quelle est l'opportunité de cette pratique ? Est-elle compatible avec les dispositions légales du Cobrace ? Dans ce cas, qu'en est-il de la possibilité offerte au demandeur du permis de mettre ses emplacements excédentaires à la disposition du public comme parking public ?

J'en viens à la faisabilité d'une réaffectation des emplacements de parking de bureau en parking pour riverains ou parking public. Selon vos estimations, quel est le nombre total d'emplacements de parcage définis comme excédentaires dans le cadre des permis d'environnement à renouveler d'ici à quinze ans ?

Quel est le nombre de places de stationnement hors voirie excédentaires ? Depuis l'entrée en vigueur du Cobrace, combien de demandes de permis d'environnement soumises aux dispositions du chapitre "Stationnement hors voirie" du Cobrace ont-elles été déposées ?

Combien de demandeurs de permis d'environnement ont-ils fait le choix de réaffecter les places excédentaires pour les mettre à la disposition du public, comme parking pour riverains ou comme parking public ?

Combien d'emplacements de parking excédentaires ont-ils été réaffectés à cette fin ?

Quel est le nombre de demandeurs de permis d'environnement qui ont décidé de maintenir les places excédentaires tout en payant la taxe dite

Mevrouw de voorzitter.- Deze vraag werd door het Bureau geschrapt.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (*in het Frans*).- *Op welke manier worden bedrijven ondersteund bij hun inspanningen om hun overvloedige parkeerplaatsen aan te passen?*

Hoe ver staat de oprichting van een dienst die eigenaars van kantoorgebouwen begeleidt bij het omvormen van parkeerplaatsen tot huisvesting?

Hoeveel middelen werden er uitgetrokken voor het parkeerbeleid buiten de openbare weg?

Wat houden de mobiliteitsmaatregelen precies in die gefinancierd worden door de opbrengst van de milieubelasting?

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

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- In de week na Nieuwjaar ontstond behoorlijk wat rumoer rond de nieuwe parkeervergunningen die Leefmilieu Brussel aflevert. Daarin wordt komaf gemaakt met de gunstige tarieven voor mensen die hun wagen op middellange termijn parkeren. Concreet betekent het dat werknemers geen voordelig parkeerabonnement meer zullen kunnen krijgen. Abonnees zouden voortaan tot 500 à 600 euro per maand moeten betalen in plaats van de marktprijs, die ongeveer een kwart van die prijs

charge environnementale ? Combien d'emplacements de parking cela représente-t-il ? Quelle est la recette totale de la charge environnementale imposée aux personnes qui font le choix de conserver les emplacements de parcage excédentaires ?

Quels sont les problèmes rencontrés par les propriétaires pour mettre leurs emplacements de parking à la disposition des riverains ?

Quelle est la rentabilité...

Mme la présidente.- Cette question a été supprimée par le bureau.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Quels sont les incitants et les mécanismes de soutien des entreprises dans leurs efforts de reconversion des emplacements de parking supprimés ?

Qu'en est-il de la mise en place du service d'accompagnement des demandeurs désirant réaffecter tout ou partie de leurs emplacements de parcage à des emplacements affectés à des fonctions de logement ?

Qu'en est-il du budget affecté à la politique de stationnement hors voirie ?

Quelles sont les mesures relatives aux transports, notamment pour les frais de personnel, d'informatique et d'expertise ?

Ont-elles été financées par les recettes issues du produit de la charge environnementale ?

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

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (*en néerlandais*).- *Il a beaucoup été question, début janvier, des nouveaux permis de stationnement délivrés par Bruxelles Environnement, qui mettent fin aux tarifs avantageux réservés aux travailleurs, et ce, afin de réduire les déplacements domicile-travail.*

Le parking de courte durée se voit ainsi encouragé dans les parkings publics, chose incompréhensible pour le président de la

bedraagt. Op die manier wil Leefmilieu Brussel het woon-werkverkeer terugdringen.

Door de regeling moeten openbare parkeergarages zich gaan richten op rotatieverkeer of kortparkeren. Volgens de voorzitter van de Belgische Parkeerfederatie is dat een onbegrijpelijke beslissing: de federatie stelt vast dat de vraag naar kortparkeren met 30 à 40% is gedaald. De nieuwe regeling maakt het leven moeilijker voor de uitbaters van parkeergarages, voor de bedrijven en voor hun werknemers. Vooral maakt ze Brussel als werkplek opnieuw een pak onaantrekkelijker.

We begrijpen deze demarche dan ook niet. Woon-werkverkeer maakt nu eenmaal onlosmakelijk deel uit van het Brusselse economische weefsel. Iedereen is het erover eens dat dat vooral via het openbaar vervoer moet gebeuren, en ja, er is een mentaliteitswijziging nodig, maar we mogen het paard niet achter de wagen spannen. Voor we dergelijke maatregelen nemen, moeten er eerst voldoende alternatieven zijn, zoals een uitbreiding van de metro en een volledig operationeel gewestelijk expresnet (GEN).

De mensen die het slachtoffer worden van de nieuwe maatregel, hebben overigens een vaste stek om te parkeren. Automobilisten die rondjes draaien op zoek naar een geschikte parkeerplaats en foutparkeerders veroorzaken veel meer verkeersoverlast.

Het gewestelijk parkeerbeleid mag er vooral niet toe leiden dat er arbeidsplaatsen verloren gaan. Communicatief geeft dit soort maatregelen een verkeerde indruk, alsof ondernemingen steeds minder welkom zijn in dit gewest. Dat is bijzonder nefast voor de concurrentiepositie van Brussel als economische motor van dit land.

Waarom werd besloten een verbod in te voeren op gunsttarieven voor wie zijn wagen op middellange termijn wil parkeren? Welk overleg was er hierover met de parkeergarage-uitbaters?

Is er overlegd met de werkgeversorganisaties, en zo niet, waarom niet? Heeft Leefmilieu Brussel de impact van deze maatregel op het aantal arbeidsplaatsen in ons gewest op de korte en middellange termijn onderzocht? Kunt u de conclusies van dat onderzoek toelichten?

Fédération belge du stationnement, vu la chute de 30 à 40% de cette demande spécifique.

Les déplacements domicile-travail sont indissociables du tissu économique bruxellois. S'il convient certes d'encourager les autres moyens de déplacement que la voiture, encore faut-il prévoir des infrastructures de transport en commun en suffisance.

Les victimes de la nouvelle mesure sont les détenteurs d'une place de parking attribuée, et pas les automobilistes à la recherche d'une place de stationnement ou mal stationnés qui engorgent les voiries.

La politique régionale de stationnement ne peut déboucher sur des pertes d'emploi. Cette mesure semble suggérer que les entreprises sont de moins en moins les bienvenues dans cette Région.

Comment la décision d'interdire les tarifs préférentiels pour le stationnement de moyenne durée se justifie-t-elle ? Les exploitants de parkings ont-ils été consultés à ce sujet ?

L'avis des organisations patronales a-t-il été sollicité ? Bruxelles Environnement a-t-il évalué l'impact à court et moyen terme de cette mesure sur le nombre d'emplois dans notre Région ?

Avez-vous, comme vous l'aviez annoncé, abordé ce sujet au sein du gouvernement bruxellois et consulté le ministre de la Mobilité ? Il me semblerait également opportun d'en discuter avec le ministre de l'Économie.

U hebt aangekondigd dat u het punt op de agenda van de Brusselse regering zou zetten en dat u zou overleggen met de minister van Mobiliteit. Is dat ondertussen gebeurd? Daarnaast lijkt het me ook wenselijk om te overleggen met de minister van Economie.

Samengevoegde bespreking

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

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ik steun mevrouw d'Ursel in haar strijd tegen de luchtvervuiling, maar ik begrijp niet waarom het verband tussen het autoverkeer en de luchtkwaliteit, en dat tussen het aantal parkeerplaatsen en het verkeersvolume de MR ontgaan.*

Het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE) heeft onder meer tot doel de luchtkwaliteit in Brussel te verbeteren. Om die doelstelling te bereiken, moet een aantal maatregelen worden genomen die een impact hebben op het autogebruik en dus op het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Het BWLKE heeft tot doel om het aantal parkeerplaatsen te verminderen en alternatieven aan te moedigen. Volgens u moeten er evenwel eerst alternatieven worden geboden voor de mensen hun wagen aan de kant laten staan. Dat is het verhaal van de kip en het ei.

De regering investeert al jaren in het openbaar vervoer. Zowel de frequentie als het aanbod worden verhoogd. Daarnaast levert de federale overheid inspanningen om het treinaanbod in Brussel uit te breiden. Ik begrijp dus niet dat u vraagt om alles bij het oude te laten. Dan blijven we ook fijn stof inademen.

Volgens de MR is de beperking van het aantal parkeerplaatsen geen goede oplossing in de huidige context. Ik ben het daar niet mee eens.

Er zijn twee elementen in uw interpellatie die mij hebben geschokt.

Discussion conjointe

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Je partage et soutiens le combat de Mme d'Ursel lorsqu'il s'agit de lutter contre la pollution de l'air, mais j'ai du mal à comprendre l'impossibilité du MR à faire un lien - qui semble pourtant évident à la population et à l'ensemble de la communauté scientifique - entre trafic automobile et qualité de l'air. Ensuite - et la littérature scientifique est assez large en la matière -, il y a un lien indiscutable entre places de parking et de stationnement à destination et volume de trafic. Le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) visait entre autres à intervenir sur cette question, en vue de rencontrer notre objectif d'amélioration de la qualité de l'air à Bruxelles.

Or, pour améliorer la qualité de l'air, il faut entreprendre des actions, et celles-ci auront un impact sur l'utilisation de la voiture et donc sur les volumes de stationnement disponibles. Le Cobrace visait à réduire les emplacements à destination et inciter à des alternatives. Mais c'est l'œuf ou la poule puisque, selon vous, il faut d'abord des alternatives pour que les gens abandonnent leur voiture.

Le gouvernement, depuis des années, investit dans le réseau de transport public. Les fréquences et l'offre augmentent, même si nous ne partageons pas la réponse à long terme en matière de métro, puisque nous pensons que des réponses à court terme sont possibles via les transports de surface. En tout cas, des solutions existent et sont déjà partiellement mises en œuvre. Des solutions existent aussi, et des efforts sont faits au niveau fédéral, en matière de desserte ferroviaire de Bruxelles. Dire en pointant les carences, notamment celles d'autres niveaux de pouvoir, que, comme rien ne se fait, nous devons en rester au statu quo et continuer à faire avaler à nous et à nos proches des particules fines, j'ai du mal à le

Mevrouw de voorzitter.- Mijnheer Pinxteren, gelieve de minister te interpellieren en niet uw collega's.

(Rumoer)

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ik ben het niet eens met de interpretatie van de maatregel van Leefmilieu Brussel.*

Volgens mij is de maatregel met betrekking tot voorbehouden parkeerplaatsen, zowel in privé- als in openbare parkings, reeds in voege. Klopt dat?

Hebt u zicht op de gevolgen tot nu toe? Blijkbaar verkiezen veel werkgevers om te betalen in plaats van hun parkeerplaatsen te verminderen.

Welke begeleidende maatregelen werden er genomen om de mentaliteit van de ondernemingen te veranderen en om ervoor te zorgen dat er meer privéparkings worden opengesteld voor het publiek?

Doel is om het instromend verkeer te verminderen en ervoor te zorgen dat er minder parkeerplaatsen worden ingenomen door mensen van buiten Brussel. Op welke manier wordt die omschakeling in goede banen geleid?

comprendre.

Sur la question posée ici, vous dites : "De manière générale, comme le martèle le MR depuis le début de ce projet de limitation des emplacements de parcage, dans le contexte actuel cette politique reste inadéquate".

Je ne suis pas du tout d'accord avec vous.

Deux éléments me choquent dans votre interpellation. D'abord, vous dites que considérer comme du parking privé certains emplacements réservés dans des parkings publics à des personnes sur la base d'abonnements annuels ...

Mme la présidente.- Monsieur Pinxteren, vous n'êtes pas dans un débat avec vos collègues ! C'est la ministre que vous interpellez.

(Rumeurs)

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Madame la ministre, je ne partage pas l'interprétation qui vient d'être donnée de la mesure de Bruxelles Environnement.

Selon moi, la mesure, prévue dans le Cobrace, relative aux lieux de stationnement réservés à certains utilisateurs dans un parking privé ou public, est déjà d'application. Pouvez-vous m'éclairer sur ce point ?

Quelle est votre évaluation de la disposition ? Pour le moment, apparemment, beaucoup d'employeurs préfèrent payer plutôt que de réduire leurs emplacements de parking.

Quelles sont les mesures prévues pour accompagner cette transformation des pratiques de mobilité dans les entreprises ainsi que les aménagements dans des parkings qui doivent s'ouvrir au public ?

L'objectif est de diminuer le trafic entrant et l'occupation d'espaces de stationnement par des personnes extérieures à Bruxelles pour offrir plus de solutions de stationnement aux Bruxellois qui encombreront moins les voiries avec leurs voitures. Autrement dit, la question qui se pose est celle de l'accompagnement à la transformation.

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

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *L'Écho van 21 december 2016 berichtte over de nieuwe exploitatievoorwaarden die Leefmilieu Brussel aan de beheerders van openbare parkings oplegt. Zo zouden er geen abonnementen meer mogen worden toegekend of geen parkeerplaatsen meer worden verhuurd of verkocht aan kantoorspersoneel.*

De Belgische Parkeerfederatie is van oordeel dat Leefmilieu Brussel de wetgeving te strikt interpreteert. Door het delen van parkeerplaatsen in openbare parkings niet langer toe te staan, vergroot volgens haar het risico dat bepaalde bedrijven Brussel verlaten. Telkens weer hetzelfde verhaal...

Zowel in deze commissie als in de commissie Infrastructuur bestaat er een ruime consensus over de noodzaak om daadkrachtige maatregelen te nemen teneinde het autoverkeer, dat de lucht- en de leefkwaliteit in onze stad aantast, te weren.

De verlamdende verkeersdruk is bovendien slecht voor de economische ontwikkeling van onze stad. Het is dus belangrijk om de modal shift van de pendelaars aan te moedigen, maar gelet op de sociaal-economische situatie van het gewest, in het perspectief van de algemene economische crisis en de nasleep van de aanslagen, moet een dergelijk parkeerbeleid met de nodige voorzichtigheid worden ingevoerd. Wij moeten een evenwicht vinden tussen de goede bereikbaarheid van Brussel, het parkeeraanbod en de bevordering van de modal shift.

Welke voorwaarden heeft Leefmilieu Brussel precies opgelegd bij de vernieuwing van de exploitatievergunningen? Werden die in overleg met de Belgische Parkeerfederatie uitgewerkt? Op welke manier worden Leefmilieu Brussel en de Belgische Parkeerfederatie bij het gewestelijk parkeerbeleid betrokken?

Acht u het nuttig om strengere voorwaarden op te leggen voor de bezetting van openbare parkings door pendelaars? Hebt u aan Leefmilieu Brussel instructies in die zin gegeven?

Welke parkings hebben al een verlenging van hun exploitatievergunning aangevraagd of zullen dat

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

M. Julien Uyttendaele (PS).- Le journal L'Écho du 21 décembre dernier faisait état de nouvelles conditions d'exploitation imposées par Bruxelles Environnement aux gestionnaires de parkings publics. Il semblerait qu'à l'occasion du renouvellement de certains permis d'exploitation, l'administration ait posé comme condition la suppression des abonnements, de la location ou de la vente de places de parking aux occupants d'immeubles de bureaux.

S'il est vrai que la lutte contre la congestion automobile reste, plus que jamais, un défi économique et environnemental pour notre Région, la Fédération belge du stationnement, qui regroupe les propriétaires et exploitants de parkings, s'inquiétait d'une interprétation fort extensive, par l'administration, de la législation en vigueur. Selon eux, de telles mesures qui s'opposent au principe de la mutualisation des places de parking public risquent d'accroître les tentations de délocalisation de certaines entreprises bruxelloises. Toujours la même menace...

Que ce soit au sein de cette commission ou de celle de l'infrastructure, un large consensus s'est toujours dégagé sur la nécessité d'agir de manière volontariste en faveur d'une baisse drastique du trafic routier, tant ce dernier pèse sur la qualité de l'air et de vie dans notre ville. Tous les niveaux de pouvoir doivent intervenir dans cette matière.

La paralysie du métabolisme urbain par la congestion automobile grève fortement la performance économique de notre territoire. Sans contester la pertinence des dispositions du Cobrace qui visent à encourager le shift modal des navetteurs, le contexte socio-économique difficile de notre Région, avec la crise économique générale et les événements tragiques qui nous ont blessés l'année passée, pareille politique de stationnement requiert doigté et mesure.

De la même manière, les objectifs du Plan Iris 2 en matière de réduction de la congestion automobile doivent être poursuivis. Le défi réside toutefois dans la recherche d'un équilibre entre accessibilité du territoire, offre de stationnement et promotion du shift modal.

nog tijdens deze legislatuur moeten doen?

Quelles ont été, exactement, les conditions posées par Bruxelles Environnement lors du renouvellement des permis d'exploitation, évoquées par la Fédération belge du stationnement ? Sont-elles le fruit d'une concertation menée avec l'agence du stationnement ? Comment se matérialise la coopération entre cette agence et Bruxelles Environnement dans la mise en œuvre de la politique régionale de stationnement ?

Quelle est votre analyse quant à l'opportunité de renforcer les conditions de renouvellement des permis d'exploitation des parkings publics pour leur occupation par des travailleurs navetteurs ? Des orientations particulières ont-elles été suggérées à Bruxelles Environnement dans le cadre du renouvellement des permis d'exploitation de ces parkings publics ?

Quels sont les parkings visés aujourd'hui par de tels renouvellements du permis d'exploitation et ceux qui le seront d'ici à la fin de la présente législature ?

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

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

De heer Eric Bott (DéFI) *(in het Frans).*- *Staat de afschaffing van parkeerplaatsen buiten de openbare weg niet haaks op de beslissing van de regering om parkeerplaatsen op de openbare weg af te schaffen en te compenseren door parkeerplaatsen buiten de openbare weg?*

M. Eric Bott (DéFI).- L'interpellation de Mme d'Ursel nous renvoie aux échanges qui ont eu lieu en Commission de l'infrastructure il y a quinze jours. Faut-il noter une certaine contradiction : la suppression des emplacements de parking hors voirie avec la politique régionale bruxelloise, notamment en matière de suppression des emplacements de parking en voirie et la compensation des places de parking hors voirie ?

Minister Smet antwoordde twee weken geleden in de commissie Infrastructuur dat het agentschap parking.brussels dit jaar nog de berekeningsmethode en de voorwaarden voor de compensatie van de afgeschafte parkeerplaatsen op de openbare weg zal voorstellen. Parking.brussels zal daartoe een gewestelijke inventaris van alle parkeerplaatsen op de openbare weg opstellen en nagaan op welke manier de parkeerplaatsen buiten de openbare weg in kaart kunnen worden gebracht.

Mon collègue Marc Loewenstein interrogeait le ministre de la Mobilité à ce sujet il y a deux semaines. Le ministre Smet avait alors répondu que l'agence parking.brussels soumettrait au gouvernement cette année encore une proposition de méthode de calcul ainsi que les modalités applicables pour la compensation des suppressions d'emplacements de places de parking en voirie par des places de parking hors voirie. D'après M. Smet, la croissance du nombre de places en dehors du domaine public doit également être prise en considération. Dès lors, parking.brussels est amenée à réaliser une banque de données régionale inventoriant tous les emplacements de parking en voirie et analysera les moyens pour

Op een schriftelijke vraag antwoordde u dat er sinds de inwerkingtreding van het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE) 85 milieuvergunningen werden aangevraagd. Ze hadden betrekking op 8.845 parkeerplaatsen, waarvan er 2.235 overtollig

waren volgens het BWLKE.

Van die overtollige plaatsen werden er 308 afgeschaft, 249 omgevormd tot openbare parkeerplaatsen, 173 tot parkeerplaatsen voor buurtbewoners en 87 voor ander gebruik. 2.167 parkeerplaatsen werden onderworpen aan de milieubelasting.

Ik wil de nadruk leggen op de mogelijke negatieve effecten van de toepassing van die bepalingen van het BWLKE op het mobiliteitsbeleid en van de compensatie van parkeerplaatsen die op de openbare weg worden afgeschaft. Momenteel wordt bij werken maar in weinig compensatieplaatsen voorzien.

Collega d'Ursel zegt dat de mobiliteitsalternatieven, zoals het GEN en de metropolitane gemeenschap, uitblijven. De Brusselaars hebben wel meer dan een jaar geleden een resolutie over de uitvoering van het GEN in Brussel aangenomen, maar de federale regering MR/N-VA weigert om daar haar schouders onder te zetten. Ook de metropolitane gemeenschap is een flop, terwijl die deel uitmaakt van de staatshervorming. DéFI heeft niet aan die staatshervorming meegewerkt, maar we zijn bereid om de wet loyaal uit te voeren.

Werkt u samen met minister Smet in dit dossier?

recenser les places hors voirie.

En outre, me référant toujours à une question écrite posée par mon collègue de DéFI sur la mise en œuvre du volet stationnement du Cobrace et sur la question spécifique du renouvellement des permis d'environnement depuis l'entrée en vigueur du Cobrace, vous indiquiez que les 85 permis d'environnement concernaient 8.845 emplacements de stationnement. Sur les 8.845 places, 2.235 places étaient excédentaires au sein du Cobrace et sont ventilées de la manière suivante :

- 308 places ont été supprimées ;
- 249 places ont été réaffectées en parking public ;
- 173 places ont été réaffectées en parking riverain ;
- 87 places ont été réaffectées à d'autres options que le logement et le parking public ;
- 2.167 places ont été soumises à la charge environnementale.

Je souhaite mettre l'accent sur les effets pervers que peut ou pourrait introduire l'application du volet Cobrace concernant les politiques en matière de mobilité et de compensation en voirie des emplacements de parking supprimés.

À ce stade, nous estimons que pour pouvoir mettre en œuvre les instruments de mobilité - engagement notamment repris dans le Plan Iris 2 -, il existe, à la suite de différents chantiers, très peu de projets de compensation significatifs liés à la suppression des places de parking en voirie.

Enfin, j'adresse une petite remarque à ma collègue concernant la mise en œuvre des alternatives en termes de mobilité. Elle épingle notamment le RER et la communauté métropolitaine. Les Bruxellois ont voté une résolution il y a plus d'un an sur la mise en œuvre du RER à Bruxelles, attendant que le gouvernement fédéral MR/N-VA avance dans le dossier du RER. Le besoin est incontestable et, sans doute, Mme d'Ursel pourrait-elle nous en dire davantage à ce sujet. Pire, la communauté métropolitaine est un véritable échec issu de la sixième réforme de l'État à laquelle DéFI n'a pas participé. Je tiens à le rappeler, et ce

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Leefmilieu Brussel wil in navolging van het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing de zeer gunstige parkeervoorwaarden voor bedrijven in openbare parkings aanpakken. Ik vind het logisch dat de administratie haar werk doet. Daarvoor verdient ze een pluimpje. Ik ben echter zeer verbaasd over uw reactie, want u hebt de dienst in de media teruggefloten, terwijl ze enkel de wet uitvoert.

Er kan uiteraard een interpretatieprobleem zijn. Gaat u akkoord met de interpretatie van Leefmilieu Brussel? In de media heb ik gelezen dat de regering de kwestie verder zou bespreken. Wat is het standpunt van de regering? Het is belangrijk om daarover snel duidelijkheid te krijgen.

De bedoeling van het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing bestaat er enerzijds in om de openbare ruimte die wordt ingenomen door parkeerplaatsen terug te geven aan de burgers door een aantal parkeerplaatsen te schrappen, en anderzijds om het aantal parkeerplaatsen in de omgeving van kantoorgebouwen drastisch te verminderen. Het is immers veel te gemakkelijk om met de auto naar het werk te komen. Met die laatste doelstelling worden vooral pendelaars geïsoleerd, ongeacht of het gaat om Brusselaars of niet-Brusselaars. Vaak hebben die mensen trouwens bedrijfswagens. Om de luchtkwaliteit te verbeteren en de klimaatdoelstellingen te halen, moeten we daar iets aan doen.

Wat is de omvang van het probleem? Om hoeveel bedrijfsabonnementen gaat het? Een jaarabonnement voor een auto in een openbare parking zou 1.500 tot 2.000 euro per jaar kosten. Kunt u de extra kosten voor de bedrijven toelichten? Hoeveel vergunningen werden ondertussen vernieuwd? Het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing preciseert

même si nous sommes loyaux et respectueux de la loi.

Quelle est la collaboration avec le ministre Smet concernant ce dossier ?

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

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais).*- *Afin de respecter le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace), Bruxelles Environnement veut s'attaquer aux conditions de stationnement avantageuses pour les entreprises dans les parkings publics. Nous ne comprenons pas le rappel à l'ordre que vous avez adressé à l'administration dans les médias, alors que celle-ci ne fait qu'appliquer la loi.*

Quelle est la position du gouvernement ?

Le Cobrace a, d'une part, l'ambition de restituer aux citoyens l'espace public occupé par les emplacements de parking et, d'autre part, de diminuer drastiquement le nombre de places de parking disponibles aux alentours des immeubles de bureaux.

Quel est le nombre d'abonnements d'entreprise ? Le tarif annuel d'un abonnement dans un parking public serait de 1.500 à 2.000 euros. Quels sont les coûts supplémentaires pour les entreprises ? Combien de permis d'environnement ont-ils été renouvelés entre-temps, sachant que le Cobrace précise les conditions en vigueur lors du renouvellement d'un permis ? Pourriez-vous expliciter le glissement du nombre de places de parking de l'espace public vers les terrains d'activité économique et autres parkings ?

de voorwaarden die van kracht zijn wanneer een vergunning wordt vernieuwd. Kunt u de verschuiving van het aantal parkeerplaatsen van de openbare ruimte naar bedrijventerreinen en andere parkings toelichten?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *Het BWLKE werd tijdens de vorige legislatuur ingevoerd met de bedoeling het woon-werkverkeer te beperken om de luchtkwaliteit te verbeteren. De regering blijft dit beleid voeren om de Europese richtlijnen inzake luchtkwaliteit na te komen.*

Mevrouw d'Ursel, ik was door uw vele interpellaties hierover, overtuigd dat luchtkwaliteit voor u een belangrijk thema is. Nu krijg ik eerder de indruk dat u vindt dat er niets moeten worden gedaan aan het autoverkeer, dat in ons gewest verantwoordelijk is voor 70% van de uitstoot van stikstofdioxide en 40% van het fijnstof.

Het Overzicht van het kantorenpark gaat ervan uit dat er in ons gewest meer dan 100.000 parkeerplaatsen verbonden zijn aan kantoorgebouwen. Uit de dossiers die door Leefmilieu Brussel worden behandeld, blijkt dat 40% van die kantoorparkeerplaatsen overbodig is.

Tussen de inwerkingtreding van het BWLKE en 31 december 2016 stonden er in 78 door Leefmilieu Brussel toegekende milieuvergunningen voorwaarden betreffende het onderdeel 'parkeren' van het BWLKE: 6 vergunninghouders waren bereid om 340 parkeerplaatsen aan bezoekers of omwonenden ter beschikking te stellen, terwijl 41 vergunninghouders hun overtollige parkeerplaatsen wensten te behouden en er de milieuheffing op te betalen. Het gaat daarbij om 2.088 plaatsen. In 2016 bracht dit 339.000 euro aan milieuheffing op.

Het belangrijkste argument waarom parkings niet ter beschikking worden gesteld van omwonenden, heeft met veiligheid te maken. Hoe 's nachts de toegang regelen? Hoe de rest van het gebouw beveiligen? Hoe de toegang voor niet-gemachtigde personen verhinderen? Hoe het

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

Mme Céline Fremault, ministre.- J'aimerais rappeler à cette commission que le Cobrace a été adopté sous la précédente législature dans le but de réduire les déplacements domicile-travail afin d'améliorer la qualité de l'air.

Nous avons poursuivi sa mise en œuvre parce que le gouvernement veut se donner les moyens de respecter les directives européennes relatives à la qualité de l'air.

Mme d'Ursel, vu vos nombreuses interpellations sur la qualité de l'air, il me semblait que l'amélioration de la qualité de l'air était importante pour vous. À vous écouter, je finirai par croire que pour vous, il ne faut pas s'attaquer à la pression automobile qui, dois-je vous le rappeler, émet 70% des oxydes d'azotes et 40% des particules fines en Région de Bruxelles-Capitale.

Vous me demandez l'état de la situation quant à l'application du Cobrace "stationnement hors voirie". L'Observatoire des bureaux estime qu'il y a actuellement plus de 100.000 emplacements de parking liés à des immeubles de bureaux. Sur la base des dossiers traités par Bruxelles Environnement, 40% des emplacements de parcage à destination des bureaux sont excédentaires.

Depuis l'entrée en vigueur du Cobrace et jusqu'au 31 décembre 2016, 78 permis d'environnement octroyés par Bruxelles Environnement contenaient des conditions relatives au volet "stationnement" du Cobrace : six titulaires de ces permis ont décidé de mettre à disposition 340 emplacements à destination du public ou des riverains ; quarante et un titulaires de ces permis ont souhaité conserver des emplacements excédentaires et payer la charge environnementale. Cela concerne 2.088 emplacements. En 2016, il a été perçu 339.000 euros au titre de charge environnementale.

functioneren van de nooduitgangen buiten de kantooruren garanderen? Al deze problemen zijn in grote mate afhankelijk van de activiteiten die in het gebouw plaatsvinden en van de inrichting van gebouw en de parking.

Een aantal factoren, onder meer de locatie van de parking, bepaalt of die al dan niet rendabel is.

Om het gemeenschappelijk gebruik van parkings of hun bestemmingswijziging te vergemakkelijken, bepaalt het BWLKE dat het agentschap parking.brussels daarvoor een ondersteunende dienst organiseert. De minister van Mobiliteit kan daarover meer kwijt. Leefmilieu Brussel beschikt ook over informatie betreffende elk dossier.

De bedrijfsvervoerplannen zijn een belangrijk instrument om de Brusselse ondernemingen bij te staan bij de overgang naar een minder vervuilende mobiliteit. Deze plannen zijn verplicht voor elke onderneming die meer dan honderd personen op een plaats tewerkstelt.

Het BWLKE stelt openbare parkeerplaatsen vrij van de milieuheffing. In artikel 43 van de ordonnantie over het parkeerbeleid staat dat de regering bij besluit de voorwaarden vaststelt volgens dewelke een parking als openbare parking kan worden erkend. Tot op heden werd dit besluit niet genomen. De regering werkt wel aan een ontwerp. Het BWLKE bepaalt dat, bij ontstentenis van een dit besluit, de voorwaarden betreffende de openbare parkings in de milieuvergunning vastgelegd worden.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Dejonghe, het is niet correct om te stellen dat Leefmilieu Brussel verbiedt om een voorkeurstarief aan te bieden voor parkeren op middellange en lange termijn. Leefmilieu Brussel beslist niet over het tarievenbeleid van privé-uitbaters.

Leefmilieu Brussel blijkt echter het standpunt in te nemen dat een parkeerplaats waarvoor een voorkeurstarief wordt toegepast en die bij een locatie met een kantoorfunctie hoort, niet als parkeerplaats van een openbare parking erkend kan worden. Dat heb ik vastgesteld naar aanleiding van beroepsprocedures tegen milieuvergunningen. Naar het oordeel van

Ensuite, vous voulez connaître les problèmes rencontrés par des exploitants de parkings pour mettre leurs parkings à disposition des riverains. Les problèmes rencontrés le plus fréquemment sont des problèmes de sécurité : comment organiser l'accès pendant les nuits, tout en sécurisant le reste de l'immeuble ? Comment empêcher l'accès aux personnes non autorisées ? Comment assurer le bon fonctionnement des sorties de secours en dehors des heures des bureaux ? Ces difficultés dépendent fortement du type d'activités exercées au sein du bâtiment et de la conception du parking et du bâtiment.

Un autre aspect est la rentabilité. Celle-ci dépend de multiples facteurs dont le premier est la localisation du parking.

Afin de faciliter la mutualisation des parkings ou le changement d'affectation, le Cobrace prévoit que l'agence parking.brussels mette en place un service d'aide dédié. Pour plus d'information à ce sujet, je vous renvoie vers le Ministre de la Mobilité. Les équipes de Bruxelles-Environnement sont également disponibles pour discuter de chaque dossier.

Enfin, les plans de déplacement d'entreprises sont un autre mécanisme très important pour aider les entreprises bruxelloises à opérer cette mutation vers une mobilité moins polluante. Cela répond en partie à votre question, M. Pinxteren. Ces plans sont obligatoires pour toute entreprise qui emploie plus de 100 personnes sur un site. Les chiffres sont aujourd'hui plus qu'encourageants.

Concernant votre question sur la limitation par Bruxelles Environnement du nombre d'emplacements de parkings dans les parkings publics, il faut relever que le Cobrace exempte de la charge environnementale les emplacements de parking public. Selon le Cobrace, c'est l'ordonnance "stationnement" qui fixe les conditions qui permettent d'obtenir la reconnaissance de parking public. Cette ordonnance prévoit à son article 43 que le gouvernement fixe par arrêté les conditions moyennant lesquelles un parking peut être reconnu comme un parking public. Actuellement, un tel arrêté n'a pas encore été adopté. Le gouvernement travaille sur un tel projet. Le Cobrace prévoit qu'à défaut de cet arrêté, les conditions relatives aux parkings publics sont

Leefmilieu Brussel kan een parking niet als openbaar worden beschouwd als er een reservatiesysteem bestaat of als het mogelijk is om met een abonnementensysteem plaatsen te huren voor werknemers van kantoren in de omgeving.

Dat zou volgens Leefmilieu Brussel immers neerkomen op een toelating aan naburige kantoren om die openbare parkings te gebruiken bovenop de parkeerplaatsen waarop ze recht hebben volgens het Brussels Wetboek voor klimaat, lucht en energiebeheersing. Voor de bijkomende parkeerplaatsen moet daarom milieubelasting worden betaald.

(verder in het Frans)

Wanneer er voor een overstapparking of een bepaalde parkeerplaats voor buurtbewoners of shoppers een voorkeurstarief wordt toegepast, beschouwt Leefmilieu Brussel dit als een openbare parking. Er is echter tegen een aantal milieuvergunningen in die zin beroep aangetekend bij de regering, zodat ik dit onder voorbehoud moet zeggen.

(verder in het Nederlands)

Omdat het principe van het Brussels Wetboek voor klimaat, lucht en energiebeheersing telkens opnieuw van kracht is en een effectenstudie inzake parkeren verplicht voor een milieuvergunningsaanvraag met meer dan tien overtollige parkeerplaatsen, is het moeilijk om momenteel op basis van de milieuvergunningen het aantal betrokken parkeerplaatsen in alle openbare parkings en het aandeel van de abonnementen te kennen. Het is trouwens de taak van parking.brussels om een overzicht van de parkeerplaatsen op te stellen.

(verder in het Frans)

In dit stadium worden de vervoersmaatregelen voor een bedrag van 55.000 euro door het BWLKE gefinancierd. Voor 2017 is dit als een jaarlijkse dotatie in de uitgavenbegroting van de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel (GOB) vanuit het Klimaatfonds ingeschreven voor de indienstneming van een medewerker bij parking.brussels. In 2016 werd er in de begroting geen enkele andere uitgave van het Klimaatfonds ingeschreven voor de financiering van de maatregelen ter vermindering van de

fixées dans le permis d'environnement.

(poursuivant en néerlandais)

Mme Dejonghe, Bruxelles Environnement ne décide pas de la politique tarifaire appliquée par un exploitant privé.

Par contre, il estime que, lorsqu'un emplacement affecté à une fonction de bureau bénéficie d'un tarif préférentiel, il ne saurait être reconnu comme emplacement de parking public. Cela reviendrait à autoriser les bureaux avoisinants à utiliser ces parkings au-delà du nombre maximum d'emplacements auquel ils ont droit en application du Cobrace. Ces emplacements excédentaires doivent être soumis à la taxe environnementale.

(poursuivant en français)

Précisons encore que si une tarification préférentielle est appliquée à un emplacement par exemple destiné aux riverains, commerces ou parking de transit, Bruxelles Environnement ne s'oppose pas à les reconnaître comme des emplacements de parking public.

D'autre part, comme précisé ci-dessus, plusieurs permis d'environnement statuant en ce sens ont fait l'objet d'un recours au gouvernement. Il lui appartiendra de trancher sur ces recours, de sorte que je m'impose un devoir de réserve sur ce point.

(poursuivant en néerlandais)

Le principe du Cobrace est itératif et impose une étude d'incidences sur le stationnement pour une demande de permis d'environnement comportant plus de dix places de stationnement excédentaires. Il est donc difficile de connaître, sur la seule base des permis d'environnement, le nombre d'emplacements concernés dans tous les parkings publics et le ratio des abonnements. Il revient d'ailleurs à parking.brussels d'établir un cadastre du stationnement.

(poursuivant en français)

À ce stade, les mesures relatives au transport sont financées par les recettes du Cobrace à hauteur de 55.000 euros. En 2017, ce montant est inscrit comme une dotation annuelle dans le budget des dépenses du Service public régional de Bruxelles

broeikasgassen.

Eind 2016 werd er geregeld contact opgenomen met parking.brussels om een besluit uit te werken voor een dotatie van het Klimaatfonds naar parking.brussels met het oog op de betaling van een VTE voor de uitvoering van het BWLKE. In 2017 zou er voor een bedrag van 400.000 euro besteed kunnen worden aan broeikasgasreducerende maatregelen. Ik plan hierover binnenkort een overlegmoment tussen mijn kabinet en dat van de minister van Mobiliteit.

De sector werd, voorafgaand aan de invoering van het BWLKE geraadpleegd via gerichte interviews met een aantal belangrijke spelers, zoals Burco, CBRE, Codic, BVS, Soficom, enzovoort. Wij hebben de sector tijdens deze regeerperiode al meermaals ontmoet.

De impact van het BWLKE met betrekking tot het parkeren en het risico dat ondernemingen het gewest zouden verlaten, werden onderzocht. Leefmilieu Brussel heeft de situatie van de kantoorparkings in Brussel met die in andere Europese steden vergeleken.

De maatregel betreft voornamelijk de kantoorgebouwen van meer dan 10.000 m² in het stadscentrum. Het stadscentrum is het voorkeursgebied van openbare besturen, banken, verzekeraars en internationale vertegenwoordigingen. Andere privébedrijven zijn er veel minder aanwezig. De impact van het BWLKE is een stuk beperkter voor gedecentraliseerde kantoorterreinen, die haast uitsluitend door privéondernemingen gebruikt worden.

De maatregel is verantwoord, omdat hij voornamelijk plaatsen treft die het best door het openbaar vervoer bediend worden en waar het gemakkelijker is om parkeerplaatsen te schrappen. De maatregel hanteert het principe van "the right business at the right place". Aangezien de zwaarst getroffen sectoren aan hun centrale ligging in Brussel gehecht zijn en in staat zijn om de omvang van hun parkings te beperken, zal het BWLKE geen enorme uittocht van bedrijven uit het Brussels Gewest veroorzaken.

Met deze maatregel hanteert Brussel de meest courante internationale normen, die door elke

(SPRB) à partir du Fonds climat pour le recrutement d'un agent à parking.brussels.

En 2016, aucune autre dépense provenant du Fonds climat n'a été inscrite dans le budget dans le cadre du financement des mesures mobilité visant à la réduction des gaz à effet de serre.

Ajoutons que fin 2016, plusieurs contacts ont été pris avec parking.brussels dans le but de travailler à la rédaction d'un arrêté de dotation à partir du Fonds climat vers parking.brussels pour permettre le financement auprès de l'agence d'un équivalent temps plein pour l'implémentation du Cobrace.

Pour 2017, un budget de 400.000 euros pourrait être consacré à des mesures relatives au transport et à la mobilité et visant à la réduction des gaz à effet de serre.

Afin de se concentrer sur ces objectifs, je prévois tout prochainement une concertation entre mon cabinet et le celui du ministre de la Mobilité.

Ensuite, vous cherchiez à savoir si des concertations avec le secteur ont eu lieu. Je peux effectivement vous répondre qu'avant la mise en place du Cobrace, le secteur a été consulté, sous la forme d'interviews ciblées avec plusieurs acteurs clés : Burco, CBRE, Codic, UPSI, Soficom... Sous cette législature, nous avons rencontré à plusieurs reprises le secteur.

Enfin, Mesdames Dejonghe et d'Ursel, à propos de votre question sur les impacts du volet stationnement du Cobrace en termes socioéconomiques, je peux vous confirmer que les impacts et le risque que les entreprises quittent la Région ont été analysés. Bruxelles Environnement a également comparé la situation des parkings de bureau à Bruxelles avec celle d'autres villes européennes.

Voici quels étaient les principaux enseignements de la recherche menée par Bruxelles Environnement

La mesure touche principalement les "grands" immeubles de bureaux du centre-ville de plus de 10.000m². Le centre-ville est le territoire de prédilection des administrations publiques, de la bancassurance et des représentations internationales, où la présence des autres

internationale stad worden toegepast.

Een gelijkschakeling van de parkingcapaciteit van gebouwen binnen eenzelfde gebied van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) zal leiden tot een rechtvaardige vastgoedverdeling. Voor een investeerder kan dit tot een rechtstreeks verlies van maximaal 10% leiden. Het gemiddelde verlies zal lager dan 5% liggen. Dit verlies zal op middellange termijn opgevangen worden door het schaarser worden van de parkings, waardoor hun huurprijzen zullen stijgen tot op het niveau van de abonnementen in publieke parkings.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *De MR en ikzelf strijden al jaren voor een betere luchtkwaliteit, maar het mag niet de bedoeling zijn om de economie te verstikken. Iedereen moet in Brussel kunnen blijven werken. We moeten samen naar oplossingen voor het woon-werkverkeer zoeken.*

Men gaat uit van het principe dat een kantoorbediende zijn auto overdag nooit nodig heeft. Dat klopt uiteraard niet. Er zijn ook mensen die hun auto voor hun werk nodig hebben. Wat mij stoort, is dat men het woon-werkverkeer aan banden legt en dat niet doet met het vrijetijdsverkeer.

entreprises privées est beaucoup moins marquée. L'impact du Cobrace est plus réduit pour les sites de bureaux décentralisés, lesquels sont à l'usage quasi exclusif des entreprises privées.

La mesure est "légitimée" parce qu'elle touche principalement les lieux les mieux desservis par les transports publics et des acteurs qui sont en mesure de se passer de grandes quantités de parkings. Elle consacre le principe du "right business at the right place".

Puisque les secteurs les plus touchés sont fondamentalement attachés à leur localisation dans le central business district de Bruxelles et sont en mesure de limiter la taille de leurs parkings, le Cobrace ne provoquera pas d'exode massif d'entreprises hors de la Région Bruxelloise.

La mesure permet d'aligner Bruxelles avec les standards internationaux les plus courants, propres à toute métropole internationale.

Une mise à niveau équivalente des capacités de parkings des immeubles d'une même zone du Règlement régional d'urbanisme (RRU) permettra une "équité immobilière". Pour l'investisseur, la perte directe de revenu pourra atteindre un maximum de 10% et sera en moyenne inférieure à 5%. Cette perte sera atténuée à moyen terme par la raréfaction de l'offre en parkings, induisant un accroissement des valeurs locatives de ces mêmes parkings, lesquelles tendront vers les valeurs de location actuellement en vigueur pour un parking public (formule d'abonnement).

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Il est vrai que MR et moi-même nous battons, depuis longtemps, pour une meilleure qualité de l'air à Bruxelles. Nous sommes évidemment contre l'idée d'asphyxier les habitants de Bruxelles, mais je pense aussi que l'objectif du gouvernement n'est pas d'asphyxier l'économie bruxelloise. Chacun doit pouvoir continuer à travailler à Bruxelles.

S'attaquer au problème des trajets domicile-travail est tout à fait compréhensible et nous devons tous œuvrer en ce sens. La voiture pour aller du domicile au travail, c'est gênant, mais il faut néanmoins soutenir la voiture qui permet de travailler. On part du postulat que le travailleur de bureau n'a jamais besoin de sa voiture en journée,

U hebt het standpunt van Leefmilieu Brussel toegelicht, maar niet uw politiek standpunt.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *Er werd in verschillende dossiers beroep aangetekend.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Inderdaad, maar er is nog geen besluit waarin het begrip "openbare parking" wordt omschreven.*

Er is een fundamenteel probleem: het hoofddoel van openbare parkings is het ter beschikking stellen van parkeerplaatsen en dat is niet het geval voor kantoren. Wat mij stoort, is dat de spelregels onderweg worden gewijzigd. De investering van de uitbaters is gebaseerd op de oude milieuvergunning, terwijl de nieuwe regels een impact hebben op de rendabiliteit van de investering.

Bovendien is er het probleem van de controle. Het is onmogelijk voor de uitbaters om na te gaan of iemand een abonnement of dagticket in een openbare parking neemt, omdat zijn kantoorparkeerplaats werd afgeschaft.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- De situatie is nooit zwart of wit. We moeten streven naar een evenwicht tussen mobiliteit, het aantal parkeerplaatsen en de economie of de werkgelegenheid. Ik denk dat de meeste commissieleden het ermee eens zijn dat het autoverkeer moet afnemen, maar de economie is natuurlijk ook erg belangrijk voor Brussel.

U hebt de impact laten analyseren. Als ik het goed begrijp, zouden er niet veel parkeerplaatsen

ce qui n'est évidemment pas le cas. D'autres types de personnes utilisent leur voiture tous les jours pour aller dans un parking public, par exemple pour aller au cinéma au centre-ville. Ce type de voiture-loisirs serait donc acceptable, tandis que la voiture-travail serait, elle, mise de côté ? Je trouve cela gênant.

Vous avez expliqué la position de Bruxelles Environnement, mais vous n'avez pas encore donné la position politique...

Mme Céline Fremault, ministre.- Je vous ai expliqué qu'il y avait des recours.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- J'ai bien compris. Mais il n'y a pas encore d'arrêt définissant le parking public. Il y a évidemment un problème de fond dans ce dossier : mettre à disposition des places de parking est le corps de métier, la condition d'existence des parkings publics. Ce n'est pas le cas des bureaux. Ce qui est gênant, c'est qu'on change les règles du jeu en cours de route. L'investissement de l'opérateur a été fait sur la base de l'ancien permis d'environnement et les nouvelles règles ont un impact sur son activité commerciale et la rentabilité de son investissement.

Nous serons de toute façon amenés à en reparler. Outre cela, il y a le problème du contrôle dans ces parkings publics. Qui va y procéder ? On ne peut pas imaginer que les sociétés de parkings soient à même de savoir si, oui ou non, on a quitté une place de parking excédentaire dans un bureau pour la remplacer par un abonnement ou une place à la journée dans un parking public.

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

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).- *Nous devons viser l'équilibre entre la mobilité, le nombre de places de parking et l'économie ou l'emploi.*

L'étude d'incidences indiquerait une faible suppression d'emplacements de parking. Comment expliquer alors les nombreuses réclamations introduites ? L'interdiction s'applique-t-elle aux nouveaux permis d'environnement ? Les permis actuels seront-ils modifiés ?

verdwijnen. Ik stel me dan ook vragen over de communicatie, want er werden verscheidene bezwaarschriften ingediend. Mevrouw d'Ursel heeft me enigszins in de war gebracht. Slaat het verbod op de nieuwe parkeervergunningen? Wat gebeurt er met de huidige parkeervergunningen? Worden die alsnog aangepast?

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *Dat is het principe van de inwerkingtreding van een wet.*

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

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *Ik klaag vooral het gebrek aan begeleidende maatregelen aan. Milieuvergunningen worden voor een lange periode uitgereikt en pas bij de hernieuwing ervan worden er bijkomende voorwaarden vastgesteld, zoals het nemen van begeleidende maatregelen.*

Als we willen dat Brussel economisch aantrekkelijk is, moet de mobiliteit verbeteren en het aantal parkeerplaatsen verminderen. Ook Brussels Enterprises, Commerce and Industry (BECI) stelt vast dat ondernemingen Brussel verlaten, omdat de werknemers vastzitten in het verkeer. Ook op het vlak van het parkeerbeleid moet de overheid inspanningen blijven leveren.

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

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Het probleem is niet zozeer dat de regels worden veranderd, maar dat sommigen creatief met de regels omspringen.*

Stel dat bedrijf A een gebouw met een parking heeft en het aantal toegestane plaatsen respecteert, maar daarnaast op zoek gaat naar bijkomende plaatsen in een parking. Dat gaat in

Mme Céline Fremault, ministre.- C'est le principe même de l'entrée en vigueur d'une législation.

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Ce ne sont pas les objectifs de la mesure qui sont remis en question - vous aurez compris par mon intervention que je les partage -, mais bien l'absence de mesures d'accompagnement.

Nous sommes au cœur d'un processus très progressif de renouvellement des permis d'environnement. Ceux-ci sont donnés pour des périodes longues et ce n'est qu'au moment du renouvellement du permis que des conditions supplémentaires sont fixées : elles doivent faire l'objet de mesures d'accompagnement, d'un savoir-faire, etc.

Aller vers un Bruxelles économiquement plus attractif, c'est aller vers un Bruxelles plus mobile, avec moins de places de parking. Cette logique est d'ailleurs défendue par différents opérateurs et fédérations économiques. La Chambre de commerce et Union des entreprises de Bruxelles (BECI) ne dit pas autre chose : aujourd'hui, les entreprises quittent Bruxelles car leurs travailleurs sont bloqués dans la circulation. L'effort doit donc être également poursuivi dans le domaine du stationnement.

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

M. Julien Uyttendaele (PS).- Contrairement à ma collègue, Mme d'Ursel, je ne pense pas que l'on change les règles en cours de route mais plutôt que certains jouent avec les règles en cours de route.

J'avais une question complémentaire. Imaginons deux situations. Une entreprise A possède un immeuble avec un parking et respecte le nombre de places réservées ou autorisées par le Cobrace,

tegen de geest van de wet. Bedrijf B heeft een gebouw, maar beslist om geen parkeerplaatsen te bouwen en verkiest om beschikbare plaatsen in een nabijgelegen openbare parking te gebruiken. Hoe zullen beide bedrijven worden behandeld?

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *Op een andere manier.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Dat is goed nieuws.*

U hebt niet geantwoord op mijn vraag over de samenwerking tussen Leefmilieu Brussel en parking.brussels.

Mevrouw de voorzitter.- *Mevrouw Maes heeft het woord.*

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- *Mevrouw de minister, ik ben blij dat u uw administratie steunt. Ik heb me gebaseerd op een artikel van Bruzz. Het staat nog altijd online, u kunt het dus nalezen. Volgens de Nederlandstalige media float u eigenlijk uw administratie terug of u had op zijn minst kritiek.*

U zegt dat u zult overleggen met de minister van Mobiliteit over de parkeerordonnantie en de bezwaarschriften. Wanneer kunnen er nog wijzigingen worden doorgevoerd?

(Opmerkingen van mevrouw Fremault)

Dat zal dus weldra gebeuren.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Het aantal overtollige plaatsen is berekend op basis van een momentopname, namelijk het aantal abonnementen bij de vernieuwing van de milieuvergunningen. Wat als het aantal abonnementen daalt? Leefmilieu Brussel lijkt ervan uit te gaan dat alle abonnees aan de belasting op kantoorparkeerplaatsen*

mais va en outre chercher des places supplémentaires dans un parking. Là, c'est clair l'esprit de la loi est violé.

Prenons maintenant une entreprise B, qui possède un bâtiment, mais décide de ne pas construire de places de parkings supplémentaires et préfère utiliser les places disponibles dans un parking public voisin.

Comment seront traitées ces deux entreprises ?

Mme Céline Fremault, ministre.- *Différemment.*

M. Julien Uyttendaele (PS).- *C'est une bonne nouvelle.*

Par ailleurs, vous n'avez pas répondu à ma question sur la manière dont fonctionne la collaboration entre Bruxelles Environnement et parking.brussels.

Mme la présidente.- *La parole est à Mme Maes.*

Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).- *Je me réjouis du soutien que vous apportez à votre administration.*

Vous évoquez une concertation avec le ministre de la Mobilité sur l'ordonnance stationnement et les réclamations. Jusqu'à quand des modifications peuvent-elles être apportées ?

(Remarques de Mme Fremault)

Ce sera donc bientôt le cas.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- *J'ai l'impression que je ne me suis pas bien fait comprendre. Au fond, le nombre de places que Bruxelles Environnement considère comme excédentaires a été défini sur la base d'une photographie des abonnements à un moment donné, c'est-à-dire lors du renouvellement des permis d'environnement. Par exemple, que se*

willen ontsnappen. Dat is een vreemd uitgangspunt.

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW VÉRONIQUE JAMOULLE

**TOT MEVROUW CÉLINE FREMAULT,
MINISTER VAN DE BRUSSELE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET HUISVESTING,
LEVENSQUALITEIT, LEEFMILIEU EN
ENERGIE,**

**betreffende "de verwarming op stookolie in
het Brussels Gewest".**

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Jamoulle heeft het woord.

Mevrouw Véronique Jamoulle (PS) *(in het Frans).*- *Wij hebben het al vaak over de schadelijke gevolgen van fijnstof gehad. Het wegverkeer is niet de enige boosdoener, want de verwarming van gebouwen veroorzaakt 58% van de luchtvervuiling. Alle verwarmingsketels stoten vervuilende stoffen uit, maar verwarmen met gas is minder vervuilend dan met stookolie of hout.*

Hoeveel Brusselse gezinnen verwarmen hun woning nog met stookolie? Is een verschil merkbaar tussen de appartementen en eengezinswoningen?

Hoe zit het met de kantoren? Als er bij de renovatie verwarmingsinstallaties moeten worden vervangen, wordt er dan systematisch van stookolie op gas overgeschakeld?

Zijn er vergelijkende studies over de kostprijs van beide energiebronnen, zowel voor particulieren als voor bedrijven?

Het Brussels Gewest kent een premie van 500 euro toe voor de installatie van een gasketel in gebouwen van minder dan tien jaar oud, maar er lijkt geen steun te bestaan voor gezinnen die

passerait-il si le nombre d'abonnements venait à diminuer ? En fait, c'est comme si Bruxelles Environnement partait du présupposé que les abonnés veulent échapper à la taxe sur les parkings de bureau, ce qui est assez étonnant.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE MME VÉRONIQUE JAMOULLE

**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 "le chauffage au mazout en
Région bruxelloise".**

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

Mme Véronique Jamoulle (PS).- Nous avons déjà abordé à de multiples reprises le dossier des particules fines et de leur toxicité. Je ne reviendrai donc pas sur leurs effets, que nous connaissons tous. Nous avons souvent pointé le trafic routier. Pourtant, il n'est pas le seul coupable, puisque le chauffage des bâtiments est responsable d'environ 58% des émissions polluantes.

S'il est vrai que, quel que soit le combustible utilisé, les chaudières rejettent toutes des polluants dans l'atmosphère, le chauffage au gaz est celui qui émettrait le moins de polluants altérant la qualité de l'air, en comparaison avec le chauffage au mazout ou au bois. Au-delà des avancées obtenues par la promotion de la performance énergétique des bâtiments, mes questions sont les suivantes :

Quel est le nombre ou la proportion de ménages bruxellois qui se chauffent encore au mazout ?

Qu'en est-il de la distinction entre logements situés dans des immeubles à appartements, d'une part, et habitations individuelles, d'autre part ?

Qu'en est-il des surfaces de bureaux ? Lorsque

van stookolie op aardgas willen overschakelen. Klopt dat?

Is het nuttig om steunmaatregelen voor andere niet-residentiële gebouwen in te voeren? Wat zou de kostprijs daarvan zijn?

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *U verwijst naar de resultaten van een Amerikaanse studie van de Yale-universiteit waaruit blijkt dat België de op een na slechtste score voor luchtkwaliteit haalt in heel Europa.*

Ik zou dat enigszins willen nuanceren, want wereldwijd wordt de luchtkwaliteit op verschillende manieren gemeten. Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit was de belangrijkste indicator het jaargemiddelde van de concentratie PM 2,5 in vergelijking met de bevolkingsdichtheid. Daarvoor maakten de onderzoekers van Yale gebruik van satellietgegevens en baseerden zij zich niet op metingen aan de grond.

Zo'n onderzoeksmethode heeft echter een aantal nadelen. Zo blijkt dat er een groot verschil bestaat tussen de Amerikaanse satellietgegevens en de metingen aan de grond door het Europees Milieuagentschap. Dat is onder meer te wijten aan het feit dat satellietmetingen onvolledig zijn doordat zulke metingen niet voortdurend worden verricht. Bovendien zijn de resultaten van satellietmetingen eigenlijk gemiddelden voor de

leur rénovation implique le remplacement des unités de chauffage, constate-t-on un passage systématique du mazout au gaz ?

Existe-t-il des études comparatives permettant d'évaluer la rationalité économique des deux sources d'énergie, tant pour les particuliers que pour les surfaces de bureaux ?

La Région de Bruxelles-Capitale attribue une prime de 500 euros pour l'installation d'une chaudière au gaz à condensation dans un bâtiment d'au moins 10 ans, mais il semble que rien n'est prévu pour les ménages désirant abandonner le fioul et passer au gaz naturel. Qu'en est-il exactement ?

Une politique incitative pour d'autres bâtiments non résidentiels se justifierait-elle ? Quel en serait le coût ?

Discussion

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

Mme Céline Fremault, ministre.- Je souhaiterais d'abord contextualiser les résultats de l'étude américaine avec laquelle vous avez introduit votre interpellation.

Selon cette étude, la Belgique - bien que située au 41^e rang mondial - arrive en effet en avant-dernière position dans le classement des pays européens pour le sous-indice lié à la qualité de l'air. Ce classement, qui a de quoi surprendre, doit impérativement être relativisé.

La comparaison de la qualité de l'air entre États au niveau mondial s'effectue selon différents indices, qui se fondent chacun sur une méthode de calcul spécifique.

La dernière publication de l'université de Yale que vous mentionnez utilise un indice établi à partir d'une vingtaine d'indicateurs liés à la protection de la santé humaine et des écosystèmes.

Pour le sous-indice "qualité de l'air", l'indicateur principal réside en la concentration moyenne annuelle en PM_{2,5} pondérée en fonction de la population. Afin de déterminer cet indicateur pour

hele atmosfeer, ongeacht de dichtheid van die atmosfeer op meerdere hoogten.

Als we eenzelfde berekening toepassen als de onderzoekers van Yale, maar dan op basis van de Europese metingen, staat ons land niet op de voorlaatste plaats, maar behoort het eerder tot de Europese middenmoot.

Het Brussels Gewest voldoet inderdaad aan de Europese normen inzake fijnstof. Dat zijn trouwens de enige die bindend zijn. De drempelwaarden die de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) aanbeveelt, zijn niet de enige die in onze discussie aan bod kwamen.

In Brussel zijn vooral het wegverkeer en de verwarming van gebouwen verantwoordelijk voor de uitstoot van fijnstof. Om die uitstoot naar beneden te krijgen, moeten we een efficiënt energiebeleid voeren.

Volgens de jongste cijfers van Leefmilieu Brussel werd in 2015 33% van de kantoren en 23% van de woningen in Brussel met stookolie verwarmd. Van die woningen waren 22% eengezinswoningen en 78% appartementen.

Ongeveer 33% van de kantooroppervlakte wordt met stookolie verwarmd.

U vraagt mij welke installatie er wordt gekozen wanneer oude stookolieketels moeten worden vervangen. Wij hebben daar geen precieze cijfers over, maar uit de milieuvergunningen blijkt dat er vaak van stookolie op gas wordt overgeschakeld.

Er bestaat geen vergelijkende studie over de kostprijs van beide energiebronnen. De kostprijs van het verwarmingssysteem speelt geen rol in de keuze voor appartementsgebouwen en de tertiaire sector, aangezien gas en stookolie in die gevallen ongeveer evenveel kosten. Voor particulieren zijn verwarmingssystemen op gas daarentegen goedkoper, omdat er meer installaties worden geproduceerd.

De prijs van beide brandstoffen is vergelijkbaar en schommelt zo sterk dat ze geen invloed heeft op de keuze. We kunnen dus redelijkerwijze besluiten dat in de meeste gevallen op gas wordt overgeschakeld omdat de bevoorrading makkelijker is, een gasketel minder onderhoud

tous les pays, l'université de Yale utilise des données disponibles au niveau mondial basées sur des mesures par satellite.

L'avantage de ce type de données est d'être disponible à une échelle mondiale étant donné que tous les États ne réalisent pas de mesures de concentrations de PM_{2,5} au niveau du sol.

La méthode présente toutefois de sérieux inconvénients. La conversion de ces mesures par satellite en concentrations réalistes au niveau du sol doit faire l'objet d'une validation fondée sur une comparaison avec certaines mesures au sol. Or les données publiées par l'université de Yale diffèrent fortement des données publiées par l'Agence européenne pour l'environnement sur la base des réseaux de mesures au sol.

Différents éléments expliquent cet écart. D'une part, les mesures par satellite sont lacunaires ; elles ne sont en effet pas réalisées en continu et sont impossibles lorsque la couverture nuageuse est trop importante. D'autre part, toute mesure faite par satellite en un point donné correspond à une valeur moyenne sur toute l'épaisseur de l'atmosphère, et non sur la valeur au sol.

Si l'on se fonde sur le dernier rapport publié par l'Agence européenne pour l'environnement, un calcul similaire à celui de l'université de Yale de moyenne pondérée par la population permet de constater que la Belgique n'est pas avant-dernière, mais se situe dans le milieu du classement européen.

En ce qui concerne les particules fines, vous relevez à juste titre que Bruxelles respecte les normes européennes de concentration. Seules ces normes sont contraignantes, et les seuils recommandés par l'OMS que vous mettez en exergue n'ont pas été les seuls éléments à être pris en considération lors des débats.

Je rejoins par ailleurs votre analyse concernant les secteurs les plus polluants à Bruxelles. Le transport routier et le chauffage sont en effet les principales sources de pollution et de gros émetteurs de particules fines.

Je noterai à ce sujet que la réduction de la pollution émise par ces deux secteurs passe avant tout par une politique d'efficacité énergétique. Selon les dernières estimations de Bruxelles

vraagt en minder lawaai maakt omdat hij beter kan worden afgesteld.

De premies vormen een goede stimulans om van stookolie op gas over te schakelen. De beslissing om van brandstof te veranderen wordt doorgaans genomen wanneer de verwarmingsketel moet worden vervangen. Als er voor gas wordt gekozen, kunnen de gezinnen een premie voor hun nieuwe verwarmingsketel aanvragen, en eventueel ook voor werken aan hun schoorsteen. Wie opnieuw voor een stookolie-installatie kiest, krijgt geen premie.

Als er steunmaatregelen voor de kantoorsector zouden komen en het aandeel stookolieketels met 5% zou dalen, zou er geen impact op de uitstoot van stikstofoxiden zijn, en een verlaging met 0,3% voor PM_{2,5} en 0,2% voor PM₁₀. Extra steunmaatregelen voor de kantoorsector lijken ons daarom momenteel niet prioritair.

Environnement, basées sur l'enquête socio-économique de 2001 et les perspectives démographiques 2016, la part de logements se chauffant au mazout en 2015 dans la Région s'élèverait à 23% du nombre total de logements, ce qui représenterait 126.116 logements.

22% de ces logements correspondent à des maisons individuelles et 78% à des appartements.

Selon ces mêmes sources, environ 33% de la surface de bureaux est chauffée au mazout, ce qui représente 4.230.999m² de bureaux.

Concernant votre question sur le type d'installation choisie en remplacement des chaudières au mazout en fin de vie, nous ne disposons pas de statistiques à cet égard, mais le passage du mazout vers le gaz est en effet une tendance observée dans le cadre du suivi des permis d'environnement.

Il n'existe pas d'étude comparative permettant d'évaluer la rationalité économique des deux sources d'énergie telle que vous la décrivez mais je peux apporter les éléments de réponse suivants. Le coût du système de chauffage ne semble pas intervenir dans le choix pour ce qui concerne le secteur résidentiel collectif et le secteur tertiaire, les systèmes fonctionnant au gaz et ceux fonctionnant au mazout présentant en effet un coût équivalent.

Pour les particuliers, les systèmes de chauffage fonctionnant au gaz sont en revanche moins coûteux, en raison de l'importance du volume de production d'appareils similaires.

Le prix d'achat du combustible est comparable et à ce point fluctuant qu'il n'intervient pas dans le choix.

On peut raisonnablement en conclure que dans la majorité des cas, le passage au gaz est un choix motivé par la souplesse d'approvisionnement, et un allègement de la charge d'entretien et de nettoyage, voire une réduction du bruit associé à une meilleure plage de modulation de puissance. Par contre, une différence d'économie de combustible est peu marquée sur des équipements récents.

Les primes existantes constituent déjà un incitant sérieux pour passer d'un système de chauffage

fonctionnant au mazout vers une chaudière au gaz. Notons que le choix d'un éventuel changement de combustible se fait en général lors du remplacement d'une chaudière. Dans ce cas, les ménages désirant passer au gaz naturel auront en effet la possibilité d'obtenir une prime pour leur nouvelle chaudière (et aussi éventuellement pour le tubage de leur cheminée. Ceux qui, au contraire, souhaitent conserver une installation au mazout ne bénéficient d'aucune aide.

Dans l'hypothèse où une politique incitative dans le secteur des bureaux était mise en place et entraînait une diminution de 5% de l'énergie consommée par les chaudières à mazout et donc une augmentation de 5% de l'énergie consommée par des chaudières au gaz, l'impact en termes d'émissions serait nul pour ce qui concerne les oxydes d'azote et serait de 0,3% et de 0,2% pour les PM2,5 et PM10. Notons par ailleurs que les émissions d'oxydes de soufre liées à l'utilisation du mazout sont 50 fois supérieures à celles liées au gaz.

Par conséquent, une politique incitative supplémentaire favorisant la substitution des chaudières à mazout par des chaudières au gaz dans le secteur des bureaux ne paraît pas à ce stade prioritaire.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAGEN

QUESTIONS ORALES

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

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

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

**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,**

**betreffende "de organisatie van een
Formule E-race rond het Elisabethpark".**

**concernant "l'organisation d'une course de
Formule E autour du parc Elisabeth".**

Mevrouw de voorzitter.- De mondelinge vraag wordt naar de volgende vergadering verschoven.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
EVELYNE HUYTEBROECK**

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

**betreffende "de overeenkomst van de
burgemeesters en de internationale
netwerken inzake klimaat en energie".**

Mevrouw de voorzitter.- De mondelinge vraag wordt naar de volgende vergadering verschoven.

Mme la présidente.- La question orale est reportée à la prochaine réunion.

**QUESTION ORALE DE MME EVELYNE
HUYTEBROECK**

**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 Convention des Maires et
les réseaux internationaux en matière de
climat et d'énergie".**

Mme la présidente.- La question orale est reportée à la prochaine réunion.