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 12 MAART 2019

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 12 MARS 2019

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 www.parlement.brussels

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 www.parlement.brussels

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Paul Delva 6

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

betreffende "de gemengde ophaling van gesorteerd afval".

Mondelinge vraag van de heer Paul Delva 9

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

betreffende "het zwerfvuil in de Kanaalzone".

Mondelinge vraag van de heer Johan Van den Driessche 11

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

betreffende "de klantgerichte dienstverlening bij het Agentschap Net Brussel".

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 14

SOMMAIRE

Question orale de M. Paul Delva 6

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

concernant "le mélange des déchets triés lors de la collecte".

Question orale de M. Paul Delva 9

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

concernant "les déchets sauvages dans la zone du Canal".

Question orale de M. Johan Van den Driessche 11

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

concernant "le service offert aux clients par l'Agence Bruxelles- Propreté".

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 14

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

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

betreffende "de nieuwe agressies in de Brusselse containerparken en de bestrijding van overlast".

concernant "les nouvelles agressions survenues dans les recyparks bruxellois et la lutte contre les incivilités".

Interpellatie van de heer Paul Delva 19

Interpellation de M. Paul Delva 19

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 evaluatie van de lage emissiezone in Brussel".

concernant "l'évaluation de la zone de basses émissions bruxelloise".

Bespreking – Sprekers:

Discussion– Orateurs :

De heer Paul Delva (CD&V)

M. Paul Delva (CD&V)

Mevrouw Céline Fremault, minister

Mme Céline Fremault, ministre

Interpellatie van de heer Vincent De Wolf 24

Interpellation de M. Vincent De Wolf 24

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 "het overzicht van de evaluatie van de sociale en economische weerslag van de eisen EPB-werkzaamheden 2015".

concernant "le bilan de l'évaluation des impacts sociaux et économiques des exigences travaux PEB 2015".

Bespreking – Sprekers:

Discussion– Orateurs :

De heer Vincent De Wolf (MR)

M. Vincent De Wolf (MR)

Mevrouw Céline Fremault, minister

Mme Céline Fremault, ministre

Interpellatie van mevrouw Caroline Persoons 33

Interpellation de Mme Caroline Persoons 33

tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid,

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique

Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,		de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,	
en tot mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,		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,	
betreffende "de effectenstudie over de vluchten opgelegd door het gerecht en de contacten met de federale overheid".		concernant "l'étude d'incidences imposée par la justice concernant le survol de Bruxelles et les relations avec l'autorité fédérale".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Jef Van Damme,	33	Interpellation jointe de M. Jef Van Damme,	33
betreffende "de eerste resultaten van de effectenstudie over de vliegroutes".		concernant "les premiers résultats de l'étude d'incidences sur les routes aériennes".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Benoît Cerexhe,	33	Interpellation jointe de M. Benoît Cerexhe,	33
betreffende "de vluchten boven het Brussels Gewest".		concernant "le survol de la Région bruxelloise".	
Samengevoegde bespreking – Sprekers:		Discussion conjointe – Orateurs :	
Mevrouw Caroline Persoons (DéFI)		Mme Caroline Persoons (DéFI)	
De heer Benoît Cerexhe (cdH)		M. Benoît Cerexhe (cdH)	
Mevrouw Céline Fremault, minister		Mme Céline Fremault, ministre	
Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	44	Question orale de M. Paul Delva	44
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
en aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,		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,	
betreffende "de vervuiling van de vijvers van het Rood Klooster in Oudergem".		concernant "la pollution des étangs du Rouge-Cloître à Auderghem".	

Voorzitterschap: de heer Ahmed El Ktibi, oudste lid in jaren.
Présidence : M. Ahmed El Ktibi, doyen d'âge.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "de gemengde ophaling van gesorteerd afval".

De heer Paul Delva (CD&V).- Geregeld bereiken mij berichten dat de afvalophaling in Brussel op sommige plaatsen nog altijd gemengd gebeurt. Daarmee bedoel ik dat alle vuilniszakken samen in een vuilniswagen worden gegooid, ongeacht de kleur of inhoud.

Ik hoef u niet te zeggen dat zulke vaststellingen niet echt bevorderlijk zijn voor de motivatie van de burgers om te sorteren. Bovendien doen ze ronduit afbreuk aan het milieubewuste, verantwoorde afvalbeleid dat we met zijn allen in Brussel proberen te voeren.

U herinnert zich ongetwijfeld nog de debatten in het parlement nadat in oktober 2017 aan het licht kwam dat Net Brussel haar ploegen de opdracht had gegeven om gele, blauwe en witte vuilniszakken in eenzelfde ophaalronde te verzamelen en naar de verbrandingsoven te brengen. U stelde toen dat het om een uitzonderlijke situatie ging, onder andere voor zogenaamde inhaalrondes. U zei ook dat, telkens als er wordt beslist om een inhaalronde uit te voeren en alle zakken samen op te halen, u de voor- en nadelen tegen elkaar afweegt in overleg met een ingenieur. Vier of vijf verschillende vuilniswagens de stad insturen heeft immers ook een zware impact op het milieu.

Welk percentage van het afval wordt niet selectief opgehaald? Kloppen de berichten die mij bereiken? Bent u op de hoogte van die praktijken? Waar vinden zulke gemengde ophalingen plaats?

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

concernant "le mélange des déchets triés lors de la collecte".

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- Des messages me parviennent régulièrement, qui font état du mélange des déchets triés lors de la collecte de Bruxelles-Propreté dans certains quartiers de Bruxelles.*

De tels constats n'encouragent pas vraiment les citoyens à trier leurs déchets, et jettent le discrédit sur la politique des déchets responsable et soucieuse de l'environnement que nous nous efforçons tous de mener à Bruxelles.

Au moment des débats qui ont suivi la révélation en octobre 2017 de l'instruction donnée aux équipes de Bruxelles-Propreté de collecter indistinctement les sacs blancs, jaunes et bleus pour les apporter à l'incinérateur, vous aviez déclaré qu'il s'agissait de collectes de rattrapage au caractère exceptionnel, dont les avantages et les inconvénients étaient systématiquement évalués avec un ingénieur.

Quel est le pourcentage de déchets qui n'est pas collecté de manière sélective ? Quelles sont les zones concernées par ces collectes non sélectives ? Ont-elles un motif logique ? Comment s'effectue le contrôle du respect des collectes sélectives ?

Worden ze soms structureel toegepast? Is daar een logische verklaring voor? Hoe wordt er gecontroleerd of de ophaling van afval effectief gescheiden plaatsvindt? Hoe worden gemengde ophalingen tegengegaan?

Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris.- De richtlijnen voor de ophaling door Net Brussel zijn zeer duidelijk en de uitvoering van die richtlijnen wordt dagelijks op drie manieren gecontroleerd. Afvalfracties vermengen is verboden. Het niet naleven van de richtlijnen leidt tot disciplinaire maatregelen.

Een eerste, visuele controle gebeurt tijdens de ophaling door de brigadiers. Voor de tweede controle moeten de vrachtwagens verplicht stoppen bij het sorteercentrum, waar elke ploeg een ticket krijgt om te lossen. De aard van het afval wordt een derde keer gecontroleerd bij het lossen zelf. Elke anomalie wordt onmiddellijk gesignaleerd en door een corrigerende maatregel rechtgezet.

Tot nu toe werd geen enkele lading in het sorteercentrum geweigerd wegenn vermenging van fracties. De ploegen hebben de opdracht om niets te tolereren. Kortom, het gesorteerde afval wordt a priori gescheiden opgehaald en naar de overeenstemmende centra gebracht.

Zoals u kunt vaststellen, heeft Net Brussel alles in het werk gesteld om ervoor te zorgen dat de richtlijnen stipt worden nageleefd. Geen enkel systeem is echter volmaakt. Ik heb dan ook meer informatie nodig in verband met wat u aankaart, om zo nodig een onderzoek in te stellen.

Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État *(en néerlandais).- Les consignes de collecte à Bruxelles-Propreté sont très claires et leur application est contrôlée. Les mélanges sont interdits et le non-respect de cette consigne est soumis à des sanctions disciplinaires.*

La nature des déchets est contrôlée chaque jour par les brigadiers durant la collecte, puis au moment du passage obligatoire au centre de tri et enfin lors du déchargement. Chaque anomalie est immédiatement signalée et fait l'objet de mesures correctrices.

À ce jour, aucune charge n'a été refusée au centre de tri pour raison de mélange.

Bruxelles-Propreté a mis en place une série de moyens qui visent à s'assurer que les consignes soient rigoureusement respectées. Toutefois, aucun système n'est infaillible. Il nous faudrait donc plus d'éléments par rapport à ce que vous évoquez pour pouvoir diligenter une enquête, le cas échant.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik hoor regelmatig dat er op bepaalde plaatsen geen grote vuilniswagen langskomt, maar een bestelwagen waarin alle zakken louter bij elkaar worden gegooid.

Uw antwoord verbaast mij dus. Ik ben ervan overtuigd dat er een aantal plaatsen zijn waar de gescheiden afvalophaling gewoonweg niet gebeurt. Ik krijg daar regelmatig meldingen over. Is de reden misschien dat die plaatsen moeilijk

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- Votre réponse me surprend, car j'entends régulièrement qu'à certains endroits, la collecte n'est pas effectuée à l'aide d'un camion, mais d'une camionnette dans laquelle tous les sacs s'entassent indistinctement.*

Est-ce dû au fait que ces zones sont difficilement accessibles avec de gros camions ?

(poursuivant en français)

bereikbaar zijn met een grote vuilniswagen?

(verder in het Frans)

Misschien zijn vrachtwagens te groot voor sommige straten. Kan men de zaak niet structureel aanpakken om te voorkomen dat zakken door elkaar raken?

Peut-être les camions ne peuvent-ils pas accéder à certaines rues. N'existe-t-il pas une méthode structurelle permettant de ne pas mélanger ces sacs ?

Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris *(in het Frans).- Het is streng verboden om zakken door elkaar te halen. Als u aanwijzingen hebt van gevallen waar dat verbod niet nageleefd wordt, wil ik u vragen alle informatie door te geven.*

In principe zijn er drie soorten controle. Onbehoorlijk gedrag valt natuurlijk nooit uit te sluiten, ook bij het personeel van Net Brussel niet. Als u ons gedetailleerde informatie bezorgt, kunnen we disciplinaire maatregelen nemen.

Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État.- Il est vraiment totalement interdit de mélanger les sacs, comme j'ai déjà pu le souligner devant cette commission. Toutefois, si vous disposez d'éléments nous permettant d'enquêter sur les faits que vous dénoncez, n'hésitez pas à nous les communiquer ou à les transmettre à l'agence. Elle diligentera alors une enquête.

La règle prévoit, en théorie, trois types de contrôle. On ne peut, bien entendu, jamais éviter des incivilités, même dans le chef du personnel de Bruxelles-Propreté. Si c'est le cas, il faut nous dire dans quelle zone, quel quartier et à quelle heure cela s'est produit, afin de nous permettre, le cas échéant, de prendre des mesures disciplinaires contre les auteurs de ces méfaits.

De heer Paul Delva (CD&V) *(in het Frans).- Weet u zeker dat de vuilniswagens die zakken van verschillende kleuren ophalen, toegang hebben tot alle Brusselse straten?*

M. Paul Delva (CD&V).- Est-on certain que les camions chargés de collecter les sacs de différentes couleurs peuvent accéder à toutes les rues de Bruxelles ? Certaines sont tellement étroites qu'ils ne peuvent peut-être pas y pénétrer. Dans ce cas, l'agence pourrait constater qu'il est impossible de procéder à une collecte sélective des sacs.

Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris *(in het Frans).- Volgens u worden in bepaalde buurten zakken van verschillende kleuren samen opgehaald omdat de vuilniswagens te groot zijn om er te kunnen rijden. Dat is echter sowieso verboden.*

Als u kunt bewijzen dat het verbod in bepaalde gevallen niet wordt nageleefd, moet u dat bij Net Brussel melden.

- Het incident is gesloten.

Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État.- Vous mêlez deux problèmes distincts. Vous parlez ici du charroi des camions de Bruxelles-Propreté. Il est vrai qu'en fonction des quartiers, l'agence met à disposition les véhicules les plus aptes à passer dans certaines zones difficiles d'accès. Nous avons acquis un charroi adapté pour répondre à ces situations. Mais on sort ici de la problématique que vous évoquez dans votre question, à savoir le mélange de sacs dans certains camions.

Vous semblez dire que le mélange de sacs se justifie par l'impossibilité, pour les camions, de passer dans certains quartiers. Or, quel que soit l'agencement des lieux - rues étroites ou larges

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "het zwerfvuil in de Kanaalzone".

De heer Paul Delva (CD&V).- Hoewel deze regering al veel heeft ondernomen in de strijd tegen sluikstorten, is het probleem nog steeds acuut in het Brussels Gewest. Geregeld hoor ik dat er rond de kanaalzone, en vooral in de omgeving van de Erasmushogeschool in Anderlecht, een groot probleem is met zwerfafval. Blijkbaar worden verschillende plekken langs het kanaal gezien als ideaal voor sluikstorten.

In mei 2018 antwoordde u naar aanleiding van een vorige vraag over dit onderwerp dat Net Brussel niet van plan is om te investeren in bewakingscamera's tegen sluikstorten. De CD&V heeft begrip voor uw argumenten: u stelt dat camera's weliswaar bepaalde voordelen bieden, maar dat het identificeren van overtreders moeilijk blijft indien ze niet op heterdaad worden betrapt of niet kunnen worden opgespoord met de nummerplaat van hun voertuig.

U stelde in uw antwoord ook dat de cel voor artères -, il est interdit de mélanger les sacs.

Si vous êtes en possession d'éléments prouvant que cela se fait, il faut les transmettre à Bruxelles-Propreté afin que l'agence puisse prendre les mesures disciplinaires qui s'imposent à l'égard des agents qui commettent ces méfaits. C'est une pratique interdite qui ne souffre aucune excuse.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

concernant "les déchets sauvages dans la zone du Canal".

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- En dépit des nombreuses mesures adoptées par ce gouvernement pour lutter contre les dépôts clandestins, ce problème reste aigu en Région bruxelloise, entre autres dans la zone du canal à Anderlecht.*

En mai 2018, vous nous indiquiez que Bruxelles-Propreté ne souhaitait pas investir dans des caméras de surveillance, arguant que l'identification des auteurs restait difficile si ceux-ci n'étaient pas pris en flagrant délit ou identifiés grâce leur plaque d'immatriculation.

Vous ajoutiez que la cellule "recherche et verbalisation" privilégiait un contrôle ciblé sur les lieux les plus problématiques, à travers des actions dont certaines sont organisées en partenariat avec la police locale ou les communes. Ainsi, 133 contrevenants auraient été pris en flagrant délit entre le 1er janvier et le 31

opsporing en verbalisering tegenwoordig de voorkeur geeft aan gericht toezicht op de plaatsen waar de problemen het grootst zijn. Daartoe worden acties op het getouw gezet, ofwel enkel door Net Brussel, ofwel in samenwerking met de lokale politie of de gemeenten. Zo werden volgens u ruim 133 overtreders op heterdaad betrapt tussen 1 januari en 31 maart 2018.

Bent u op de hoogte of kunt u bevestigen dat er een probleem is met sluikstorten rond de kanaalzone, en meer bepaald in een aantal Anderlechtse wijken? Is de kanaalzone een van de zones waar gericht toezicht wordt georganiseerd omdat het probleem er omvangrijk is?

Hoeveel boetes worden er jaarlijks in die zone uitgeschreven? Is dat veel in vergelijking met de rest van het gewest? Welke andere maatregelen neemt u om de hele kanaalzone netjes te houden?

mars 2018.

Confirmez-vous l'existence d'un problème de dépôts clandestins dans la zone du canal, et plus particulièrement dans certains quartiers anderlechtois ? Cette zone fait-elle l'objet d'un contrôle ciblé ?

Le nombre de PV dressés dans cette zone est-il proportionnellement plus élevé que dans le reste de la Région ? Quelles sont les autres mesures mises en place pour y maintenir la propreté ?

Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris.- Net Brussel voert ten minste tweemaal per maand controles uit in de kanaalzone. Dat gebeurt in samenwerking met de lokale politie. Het is de bedoeling om de frequentie van de controles verder op te voeren, met dien verstande dat dat ook afhangt van de beschikbare mankracht in de politiezone.

In 2017 werden 222 processen-verbaal opgesteld in de gemeente Anderlecht en 142 in de gemeente Sint-Jans-Molenbeek. In 2018 waren dat er respectievelijk 359 en 194. Het aantal processen-verbaal neemt dus toe. In het hele gewest werden er in 2018 3.308 processen-verbaal opgesteld. Anderlecht en Sint-Jans-Molenbeek zijn samen goed voor bijna 17% van de processen-verbaal.

In 2017 schreven we een aantal projectoproepen uit voor de gemeenten, waarmee ze de netheid in de openbare ruimte konden verbeteren. Jammer genoeg heeft geen van beide gemeenten een project ingediend om het sluikstortprobleem aan te pakken.

Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État *(en néerlandais).- Bruxelles-Propreté effectue au moins deux contrôles par mois dans la zone du canal, en collaboration avec la police locale. L'intention est d'accroître la fréquence des inspections, mais cela dépend aussi des effectifs de police disponibles dans la zone.*

En 2017, 222 procès-verbaux ont été dressés dans la commune d'Anderlecht et 142 dans la commune de Molenbeek-Saint-Jean, contre respectivement 359 et 194 en 2018, soit une augmentation de 17%.

En 2017, nous avons lancé un appel à projets pour améliorer la propreté dans les communes, mais aucune de ces deux communes n'a hélas réagi.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik heb begrepen dat er in het gewest elke dag gemiddeld een tiental processen-verbaal over sluikstorten worden opgesteld. Daaruit blijkt dat het probleem nog

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- Chaque jour, une dizaine de PV pour des dépôts clandestins sont dressés en Région bruxelloise, ce qui signifie que le problème reste aigu.*

altijd groot is.

Mevrouw Laanan, ik wil u aanmoedigen om het aantal controles op te voeren. Ik vind het goed dat u daar werk van zult maken en begrijp ook dat het afhangt van het beschikbare personeel in de politiezone in kwestie. Als we echter willen dat onze stad een aangename plek wordt om te leven en te vertoeven, moet deze kwestie de komende jaren een van onze prioriteiten worden.

- *Het incident is gesloten.*

Je vous encourage à intensifier les contrôles. Si nous voulons vraiment que notre ville soit un lieu de vie et de séjour agréable, cette question doit faire partie de nos priorités pour les prochaines années.

- *L'incident est clos.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JOHAN VAN DEN DRIESSCHE

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

betreffende "de klantgerichte dienstverlening bij het Agentschap Net Brussel".

QUESTION ORALE DE M. JOHAN VAN DEN DRIESSCHE

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

concernant "le service offert aux clients par l'Agence Bruxelles- Propreté".

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Op woensdag 6 februari 2019 nam een Brusselaar rond 14 uur contact op met Net Brussel om een afspraak te maken voor de ophaling van grof huisvuil. Dat kan uitsluitend door te bellen naar Net Brussel.

De medewerker van Net Brussel vroeg hem om thuis te blijven op de dag van de ophaling, omdat hij een document zou moeten ondertekenen. De persoon ging akkoord, maar merkte wel op dat hij het document enkel zou ondertekenen als het opgemaakt was in het Nederlands, aangezien hij in het verleden al documenten had moeten ondertekenen die enkel in het Frans waren opgesteld. Net Brussel antwoordde doodleuk dat het document enkel in het Frans beschikbaar was en dat het geen diensten zou verlenen als de persoon weigerde het Franstalige document te

M. Johan Van den Driessche (N-VA) *(en néerlandais).- Pour faire enlever des encombrants à domicile par Bruxelles-Propreté, il faut prendre rendez-vous par téléphone et rester à son domicile le jour de la collecte, pendant les heures de bureau, pour signer un document.*

Par ailleurs, il m'a été rapporté qu'un opérateur du centre d'appels de Bruxelles-Propreté a dit à un néerlandophone que ce document n'existait qu'en français et que s'il refusait de le signer, il ne pourrait bénéficier du service de collecte. Il est inacceptable qu'un organisme public régional oblige des néerlandophones à signer des documents qui ne sont pas rédigés en néerlandais. Comment peut-on tolérer les propos de cet opérateur ? Qu'allez-vous faire ?

Pourquoi ne peut-on pas demander de rendez-

ondertekenen.

Het is uiteraard onaanvaardbaar dat een gewestelijke overheidsinstelling Nederlandstaligen verplicht om documenten te ondertekenen die niet in het Nederlands zijn opgesteld. Hoe is het mogelijk dat een medewerker van Net Brussel zo reageert? Wat zult u daaraan doen?

Een afspraak vastleggen voor de ophaling van grof huisvuil, kan enkel door telefonisch contact op te nemen met Net Brussel. Bovendien moet de bewoner tijdens de hele dag van de ophaling thuis zijn, en dat tijdens de kantooruren. Dat lijkt me geen klantvriendelijke manier van werken.

Waarom kunnen aanvragen niet digitaal gebeuren? Waarom kan de ophaling niet op meer gerichte tijdstippen plaatsvinden, zodat mensen niet een hele dag verlof moeten nemen? Waarom kan de ophaling niet voor of na de kantooruren gebeuren?

vous par voie numérique ? Pourquoi ne pas mieux déterminer la fourchette horaire des rendez-vous ou proposer une collecte en dehors des heures de bureau ?

Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris.- De documenten van Net Brussel zijn allemaal beschikbaar in het Frans en het Nederlands. De werkbon voor de ophaling van grof huisvuil, waar het in dit geval blijkbaar over gaat, is aan de ene zijde in het Frans en aan de andere zijde in het Nederlands opgesteld.

Het callcenter dat de aanvragen voor de ophaling van grof huisvuil registreert, wordt bemand door personeel dat Frans en Nederlands spreekt en systematisch overschakelt naar de taal van de gesprekspartner.

Aanvragen moeten telefonisch plaatsvinden omdat de registratie een actieve dialoog vereist tussen aanvrager en callcentermedewerker. De medewerker moet een aantal gerichte vragen stellen om de afspraak concreet te kunnen inplannen. Het gaat onder meer om de schatting van het volume en de omschrijving van het soort afval. Bovendien moet de gesprekspartner worden ingelicht over de soorten afval die niet zijn toegelaten. Overschakelen naar een onlineprocedure zou mijns inziens voor een heel aantal Brusselaars de drempel verhogen. Voor velen is de digitale kloof helaas nog altijd een realiteit.

Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État *(en néerlandais).- Tous les documents de Bruxelles-Propreté sont disponibles en français et en néerlandais. Le bon de travail pour la collecte d'encombrants, dont il semble être question, est rédigé en français d'un côté et en néerlandais de l'autre.*

Les agents du centre d'appels qui enregistre les demandes d'enlèvement d'encombrants parlent français et néerlandais et s'adaptent systématiquement à la langue de leur correspondant.

Les demandes de rendez-vous doivent être faites par téléphone parce que l'opérateur doit notamment poser des questions relatives au volume à collecter et au type de déchets et expliquer ce qui ne peut pas être collecté. En outre, passer à une procédure numérique en ligne compliquerait l'accès à ce service pour de nombreux Bruxellois.

La présence du demandeur le jour de la collecte est nécessaire parce que les encombrants doivent être déposés sur le trottoir le jour même et que le demandeur doit s'assurer qu'il y a suffisamment de place pour le camion devant chez lui.

De aanwezigheid van de aanvrager op de dag van de ophaling is om twee redenen noodzakelijk: het grof huisvuil moet op het voetpad worden gezet en de aanvrager moet ervoor zorgen dat er voor zijn woning voldoende plaats is voor de vrachtwagen.

Na de ophaling van het grof huisvuil moet de aanvrager de werkbon ondertekenen als bewijs van de effectieve uitvoering van de ophaling, zodat betwistingen van de factuur kunnen worden uitgesloten.

Tot slot wil ik erop wijzen dat de ophaling van grof huisvuil niet enkel tijdens de kantooruren mogelijk is. Naast alle werkdagen kan er ook op zaterdagvoormiddag en zondagnamiddag een afspraak worden vastgelegd.

(verder in het Frans)

De digitale kloof mag ons er niet van weerhouden onlineaanvragen mogelijk te maken. Een prospectief onderzoek naar andere manieren om de ophaling van grofvuil aan te vragen, is dan ook aangewezen.

Après la collecte, le demandeur doit signer le bon de travail, qui est la preuve de l'exécution effective de la collecte, afin d'exclure les contestations de la facture.

La collecte d'encombrants n'est pas effectuée pendant les seules heures de bureau. En plus des jours ouvrables, un rendez-vous peut être fixé le samedi matin et le dimanche après-midi.

(poursuivant en français)

Malgré le problème de la fracture numérique, qui se pose pour une grande partie de la population, il serait opportun d'envisager d'autres façons de contacter Bruxelles-Propreté pour se débarrasser des encombrants à l'avenir, éventuellement par internet. Il serait intéressant de réaliser une étude prospective pour éviter les difficultés que vous avez évoquées.

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Blijkbaar zijn de callcentermedewerkers er niet goed van op de hoogte dat die documenten wel degelijk in het Frans en het Nederlands beschikbaar zijn, anders zouden ze iets anders hebben geantwoord. Moeten de callcentermedewerkers niet beter worden ingelicht?

Ik begrijp dat er gerichte vragen moeten worden gesteld en dat de aanvragers thuis moeten zijn wanneer het afval wordt opgehaald. Is het echter nodig dat ze de volledige dag thuis blijven? Kan er bijvoorbeeld niet gewerkt worden met halve dagen, zodat ze geen hele dag vakantie hoeven te nemen voor de ophaling van grof huisvuil?

M. Johan Van den Driessche (N-VA) *(en néerlandais).- Les opérateurs du centre d'appel ne sont manifestement pas au courant que les documents sont disponibles en français et en néerlandais. Ne devraient-ils pas être mieux informés ?*

Est-il nécessaire que les demandeurs restent chez eux toute la journée de la collecte ? Ne peut-on pas fonctionner par demi-journées pour leur éviter de devoir prendre une journée complète de congé ?

Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris *(in het Frans).- Ik zal u het document bezorgen, zodat u ziet dat het in beide talen is opgesteld.*

Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État.- Ce document vous sera transmis et vous pourrez constater par vous-même qu'il est rédigé dans les deux langues.

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Ik

M. Johan Van den Driessche (N-VA) *(en*

geloof u wel.

Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris *(in het Frans).- Bij het maken van de afspraak stelt de medewerker voor om de ophaling 's ochtends of 's middags te laten doorgaan.*

Wie zijn grofvuil op de stoep zet, kan dat best in de gaten houden. Anders riskeert hij te moeten betalen omdat weinig scrupuleuze buren hun eigen grofvuil erbij zetten, waardoor het geschatte volume overschreden wordt.

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Ik geloof wel dat die documenten tweetalig zijn, maar dat neemt niet weg dat de callcentermedewerker in kwestie foute informatie heeft gegeven. Hij heeft immers gezegd dat ze enkel in het Frans opgesteld zijn. Dat lijkt me niet logisch of klantvriendelijk tegenover de persoon die telefoneerde. Hierover moet opheldering komen. Mijn bron is heel geloofwaardig.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de nieuwe agressies in de Brusselse containerparken en de bestrijding van overlast".

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).- Medewerkers van containerparken krijgen vaak te maken met verbale of fysieke agressie. Dat heeft natuurlijk een grote invloed op*

néerlandais).- Je vous crois.

Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État.- Pour le reste, lorsque vous contactez ce service, un rendez-vous vous est proposé soit le matin, soit l'après-midi.

Lorsque vous sortez des encombrants devant votre domicile, il vaut mieux exercer un minimum de contrôle social, sous peine de devoir payer pour le dépassement du volume de 3m³ dont l'enlèvement est gratuit une fois par an, à cause de voisins peu scrupuleux qui viennent déposer leurs propres encombrants.

M. Johan Van den Driessche (N-VA) *(en néerlandais).- Si les documents sont rédigés dans les deux langues, ce que je crois, l'opérateur a donné une mauvaise information, de surcroît peu commerciale. Il faudrait des éclaircissements à ce propos.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "les nouvelles agressions survenues dans les recyparks bruxellois et la lutte contre les incivilités".

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Il me revient que des agressions continuent de se produire régulièrement dans les recyparks de notre Région. Plusieurs agents travaillant dans les

hun welzijn op het werk.

Hebt u zicht op de evolutie van het aantal gevallen van agressie in de voorbije jaren? Wat is de vaakst voorkomende reden voor de gevallen van agressie?

Hoeveel veiligheidsagenten werken er in de vijf gewestelijke containerparken? Is dat voldoende? Onlangs zei u te overwegen om de functie van veiligheidsagent een andere invulling te geven. Wat bedoelt u precies?

Voor zover ik kan inschatten, gaat er van alles mis met de veiligheid. Het merendeel van de camera's in de containerparken is stuk. Klopt dat?

Overtreders worden niet systematisch vervolgd en er worden uiterst zelden administratieve boetes opgelegd. Meerdere agenten wachten nog steeds op adequate repressieve maatregelen.

Als een agent agressie signaleert, moet dat in een register worden opgetekend. Op basis daarvan kan Net Brussel iemand tijdelijk of definitief de toegang tot het containerpark ontzeggen.

Helaas wordt de follow-up van de sancties amper gecontroleerd. Ook zijn andere containerparken vaak niet op de hoogte van het feit dat iemand de toegang tot een containerpark is ontzegd. Hoe komt het dat de informatie niet beter doorstroomt?

Er moest iemand in dienst komen om de psychosociale risico's te beperken. Wanneer begint die persoon aan zijn opdracht en wat houdt die precies in?

Onlangs kondigde u een reeks maatregelen aan, zoals een opleiding agressiebeheersing voor het personeel, affiches die wijzen op respect voor het personeel of het verbod om cash te betalen. Welke daarvan hebt u al in de praktijk gebracht? Welke maatregelen zullen er nog volgen?

Het probleem van de valse privépersonen lijkt nog altijd niet uitgeroeid, omdat de medewerkers van het containerpark ze moeilijk kunnen identificeren.

In februari 2018 kondigde u een onderzoek aan over nieuwe toegangsvoorwaarden tot de

différentes déchetteries bruxelloises ont encore été récemment victimes de violences verbales ou physiques. Selon leurs dires, "un pic de violence aurait été atteint".

Ces attaques ont, évidemment, des conséquences importantes sur le bien-être des agents dont les conditions de travail, déjà particulièrement difficiles, ont donné lieu, dernièrement, à plusieurs jours de grève.

Disposez-vous de chiffres sur l'évolution des violences survenues ces dernières années ?

Quels sont les motifs les plus fréquents des violences enregistrées ces dernières années ?

Des gardiens chargés d'assurer la sécurité et le bon déroulement des opérations de déchargement des déchets sont pourtant présents sur les différents sites. Sont-ils en nombre suffisant ?

Combien de gardiens sont-ils affectés à chacun des cinq recyparks régionaux ?

Vous aviez annoncé récemment que la possibilité de voir évoluer la fonction de gardien au sein des recyparks était analysée. Quels ont été les résultats de cette analyse ? Quelle réforme du gardiennage est-elle à l'ordre du jour ?

D'après mes informations, de nombreux dysfonctionnements dans les dispositifs de sécurité subsistent. La plupart des caméras de surveillance présentes sur les sites seraient ainsi en panne et il n'y aurait pas d'enregistrement des bandes vidéo. En cas d'éventuelles poursuites des personnes suspectées d'actes de violence ou d'autres incivilités, les vidéos ne seraient donc pas utilisées. Confirmez-vous la défectuosité de ce matériel ?

De manière générale, les poursuites à l'encontre de ces personnes ne seraient pas assurées et les amendes administratives ne seraient que très rarement infligées. Plusieurs agents attendent toujours la mise en œuvre d'un dispositif répressif adéquat.

En cas de signalement d'un acte de violence par un agent, le fait est censé être consigné dans un registre. Bruxelles-Propreté est alors habilitée à

containerparken en een nieuwe vorm van geïnformatiseerd toegangsbeheer. Hoe ver staat dat? Komt er een herziening van het maximale volume van 3 m2 per persoon en per dag?

prendre une mesure administrative de refus temporaire, voire définitif, d'accès au recypark.

Il semble malheureusement que le suivi des sanctions soit mal assuré et que les refus d'accès ne soient le plus souvent pas signifiés aux autres recyparks. Comment expliquez-vous que la transmission d'informations entre les différents recyparks soit toujours approximative ?

Les gardiens se plaignent également de l'absence de prise en charge des risques psychosociaux. Bruxelles-Propreté devait mettre en place la fonction d'encadrant pour réduire ces risques. Pouvez-vous nous expliquer en quoi cette fonction consistera exactement ? Quand pouvons-nous espérer une mise en œuvre du processus ?

Parmi les autres mesures que vous aviez annoncées dernièrement, telles que la formation du personnel à la gestion des personnes agressives, l'installation d'affiches rappelant l'obligation de respect à l'égard du personnel ou l'interdiction de transactions en espèces dans les recyparks, pourriez-vous nous préciser lesquelles ont déjà été mises en œuvre ?

Quelles autres mesures doivent-elles voir le jour prochainement ? Quelles mesures sont-elles encore à l'étude ?

La problématique des faux particuliers semble toujours être une réalité sur le terrain, les agents continuant à éprouver des difficultés à les identifier.

En février 2018, vous aviez annoncé une étude sur un projet comportant de nouvelles conditions d'accès aux recyparks, ainsi qu'un nouveau mode de gestion informatisé des accès. Où est-on aujourd'hui ? La mesure limitant à trois mètres cubes par personne la quantité de déchets pouvant être déposée chaque jour va-t-elle être revue ?

Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris *(in het Frans).- In 2017 noteerde men in de gewestelijke containerparken 17 gevallen van geweld, tegenover 12 in 2018.*

Vooral de containerparken Noord en Zuid krijgen ermee te maken. Het aantal incidenten is sinds het begin van het jaar sterk afgenomen. Sinds

Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État.- En 2017, nous avons enregistré dix-sept cas, et douze en 2018. Il est à noter que le phénomène apparaît principalement dans les recyparks Nord et Sud et qu'il a globalement diminué en 2018 et considérablement baissé depuis le début de la présente année.

15 december kunnen bestel- en aanhangwagens enkel nog terecht in het containerpark Humaniteit, dat er de juiste infrastructuur voor heeft.

Incidenten hebben veelal te maken met ongeoorloofd of ongesorteerd afval, de overschrijding van het toegestane volume en de weigering om te betalen voor afval dat je niet gratis mag achterlaten.

Tijdens de openingsuren is er in elk van de gewestelijke containerparken (Noord, Zuid en Humaniteit) een veiligheidsagent aanwezig. Net Brussel gaat na of er in containerpark Humaniteit een veiligheidsagent moet bij komen. Gedurende een beperkte crisisperiode van een maand werd in het containerpark Noord een tweede veiligheidsagent ingezet.

Net Brussel heeft de functie van beveiligingsagent inderdaad een nieuwe invulling gegeven. Voortaan bevindt die zich naast de containerparkbeambte, zodat hij bij incidenten onmiddellijk kan ingrijpen.

Alleen containerparken Noord en Zuid zijn met camera's uitgerust. De oude camera's worden momenteel vervangen. In het containerpark Noord werden per ongeluk glasvezelkabels beschadigd. Dat probleem wordt verholpen.

De veiligheidsagenten komen van een privébedrijf. Er komen ook opnieuw personeelsbegeleiders.

De inspecteur van financiën heeft de indienstneming van de begeleiders nog niet goedgekeurd. Het personeel heeft inderdaad een opleiding agressiebeheersing gekregen en de affiches zijn opgehangen.

Binnenkort komen er nieuwe containerparken bij in Anderlecht en op het Budaterrein, waardoor de druk elders zal verlichten.

Les camionnettes et les remorques n'ont plus accès à ces deux recyparks depuis le 15 décembre 2018. Elles sont dirigées exclusivement vers le recypark Humanité, dont le site dispose d'une infrastructure adaptée.

Les motifs d'incidents les plus fréquents sont l'apport de déchets non autorisés, la présentation de déchets non triés préalablement, le non-respect des volumes autorisés et le refus de s'acquitter du prix des fractions payantes.

Un gardien est affecté à chaque recypark régional (Nord, Sud et Humanité) pendant les heures d'ouverture.

Bruxelles-Propreté analyse également le besoin en renforts du recypark Humanité, qui équivaut à un garde de sécurité. Pendant une période de crise limitée à un mois, un gardien supplémentaire a été mis en place au recypark Nord, où les problèmes provenaient principalement d'une trop forte fréquentation d'un espace trop exigu et difficile d'accès.

Bruxelles-Propreté a effectivement fait évoluer la fonction du garde de sécurité, qui doit désormais demeurer à côté de l'estimateur et intervenir dès qu'un incident survient.

Seuls les recyparks Nord et Sud sont équipés de caméras de surveillance. Ces sites, qui ne sont pas neufs, disposent d'installations en cours de rénovation. D'anciennes caméras et du câblage sont ainsi en cours de remplacement. Dans la zone du recypark Nord, les travaux de stabilisation de la berge de la Senne ont entraîné une perte de connexion avec les caméras, à la suite de l'arrachage accidentel des fibres optiques. La situation est en cours de régularisation.

Les gardiens dépendent d'une entreprise privée. Toutefois, la fonction d'encadrant sera remise en place pour l'encadrement du personnel des recyparks. Cet encadrement opérationnel, assorti du suivi des missions de l'équipe du recypark, permettra de garantir un service de qualité aux clients externes et aux citoyens.

L'engagement de ces encadrants n'a pas encore été validé par l'inspecteur des finances. Le personnel a effectivement suivi la formation relative à la

gestion de l'agressivité. Les panneaux d'affichage sont installés.

En outre, des projets de nouveaux recyparks sont en cours de réalisation, notamment à Anderlecht et sur le site de Buda, pour diminuer la pression sur les recyparks existants.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).- U hebt niets gezegd over de psychosociale risico's. U zegt dat er begeleiders komen zodra u daar de toestemming voor krijgt. Worden de psychosociale risico's efficiënt aangepakt? De praktijk lijkt de werknemers zwaarder te vallen dan wat u beschrijft.*

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Vous semblez dire que les choses vont en s'améliorant par rapport à la situation un peu sombre que j'ai décrite.

Sauf inattention de ma part, je ne vous ai pas entendue répondre au sujet des risques psychosociaux. Vous dites que les encadrants devraient être engagés prochainement, si l'autorisation vous en est donnée. La prise en charge des risques psychosociaux est-elle aujourd'hui gérée efficacement au sein des recyparks, où la perception de la situation par les travailleurs semble plus sombre que le compte rendu que vous nous livrez ?

Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris *(in het Frans).- Elk personeelslid krijgt een opleiding agressiebeheersing. Met de psychosociale risico's wordt dagelijks rekening gehouden. Het is heel belangrijk dat iedereen zich goed voelt op het werk. Bovendien moeten we de wet naleven.*

Als u kunt bewijzen dat de situatie niet optimaal is of dat er niet is ingegaan op de psychosociale risico's voor het personeel, wil ik daar graag meer details over ontvangen.

De vakbonden zijn bij Net Brussel sterk vertegenwoordigd. Als er iets mis was, zou dat onmiddellijk tot vakbondsacties leiden.

- Het incident is gesloten.

Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État.- Chaque agent bénéficie de formations pour apprendre à gérer l'agressivité des clients. Par ailleurs, la gestion des risques psychosociaux est assurée au quotidien. Le bien-être au travail est un élément important. Nous sommes d'ailleurs tenus de respecter une loi à cet égard.

Si vous disposez d'autres éléments prouvant que la situation n'est pas optimale ou qu'il y a eu une non-prise en charge des risques psychosociaux courus par un agent qui aurait subi une agression ou de l'agressivité de la part des clients, je vous invite à nous en faire part.

Les syndicats sont très présents au sein de Bruxelles-Propreté, et leurs représentants sont extrêmement attentifs à ce type de questions. Si la situation n'était pas optimale, ils mèneraient immédiatement des actions visibles pour l'ensemble des citoyens bruxellois.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "de evaluatie van de lage emissiezone in Brussel".

De heer Paul Delva (CD&V).- Op 1 januari 2018 ging de lage-emissiezone (LEZ) van start in Brussel, met een overgangsperiode van negen maanden. Vanaf 1 oktober werden boetes uitgeschreven voor wie zich niet aan de regels hield.

Tussen 1 juli en 31 oktober 2018 is het aantal vastgestelde overtredingen in de LEZ afgenomen van gemiddeld 240 naar 40 overtredingen per dag. Het gros daarvan wordt blijkbaar door recidivisten begaan.

Volgens Leefmilieu Brussel is de sterke daling te danken aan de waarschuwingen die het in de zomer verzonden heeft. Elke keer dat iemand een overtreding beging, kreeg hij een waarschuwing in de bus. Inmiddels lijkt het erop op dat de meeste mensen hun gedrag hebben aangepast. De cijfers waarover ik beschik, dateren van december 2018. Toen werden volgens Leefmilieu Brussel 228 boetes verstuurd.

Om de autobestuurders nog beter te informeren over de gevolgen van de LEZ startte Leefmilieu Brussel op maandag 26 november een brede communicatiecampagne. Op verschillende radiozenders zijn inderdaad duidelijke informatiespots te horen over de LEZ. Waarschijnlijk hebben die campagnes effect.

Hoe evalueert u het aantal uitgeschreven boetes? Hoeveel boetes werden er tot op vandaag uitgeschreven? Blijkbaar maakten recidivisten het grootste aandeel uit van de overtreders. Is dat vandaag nog altijd het geval? Worden zij na een

INTERPELLATION DE M. PAUL DELVA

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 "l'évaluation de la zone de basses émissions bruxelloise".

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- La zone de basse émission (LEZ) a démarré le 1er janvier 2018 à Bruxelles, et des amendes ont été infligées aux contrevenants à partir du 1er octobre.*

Entre le 1er juillet 2018 et le 31 octobre 2018, le nombre d'infractions constatées dans la LEZ a fortement diminué, passant de 240 à 40 par jour en moyenne, et elles étaient surtout commises par des récidivistes.

Pour Bruxelles Environnement, cette diminution s'est faite grâce aux avertissements envoyés cet été aux contrevenants. La plupart des gens auraient adapté leur comportement depuis lors. D'après les chiffres de Bruxelles Environnement, en décembre 2018, 228 amendes avaient été envoyées.

Pour améliorer l'information des conducteurs des conséquences de la LEZ, Bruxelles Environnement a commencé une grande campagne de communication le 26 novembre, qui a vraisemblablement de l'effet.

Comment évaluez-vous le nombre d'amendes ? Combien y en a-t-il eu jusqu'à présent ? Concernent-elles encore surtout des récidivistes ? La sanction est-elle plus sévère avec le temps ?

Pouvez-vous comparer le nombre d'infractions dans les LEZ de Bruxelles et d'Anvers ?

De quels maladies de jeunesse la LEZ doit-elle s'affranchir ? Tout se déroule-t-il comme prévu ?

Pouvez-vous déjà faire une évaluation

tijd strenger bestraft?

Het lijkt me interessant om de vergelijking te maken met de LEZ in Antwerpen. Hebt u een idee van het aantal overtredingen in Brussel en in Antwerpen?

Met welke kinderziektes krijgt de LEZ in Brussel af te rekenen? Zijn er ernstige problemen of verloopt alles zoals verwacht?

Kunt u al een tussentijdse evaluatie maken van de impact van de LEZ op de luchtkwaliteit in het gewest? Zijn er metingen die daarover iets kunnen zeggen?

intermédiaire de l'impact de la LEZ sur la qualité de l'air dans la Région ? Des mesures peuvent-elles nous informer en la matière ?

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- Mijnheer Delva, de volgende cijfers dateren van 3 januari. Ik zal volgende week de nieuwe cijfers hebben.*

(verder in het Nederlands)

Op 3 januari 2019 had Brussel Fiscaliteit 393 boetes verzonden voor inbreuken op de criteria voor de toegang tot de LEZ. Het ging om 119 boetes voor voertuigen die in het Brussels Gewest zijn ingeschreven en 274 voertuigen uit de rest van het land.

(verder in het Frans)

Volgens een schatting uit 2017 zouden er in 2018 3.096 voertuigen door de LEZ worden getroffen, waarvan 2.291 voertuigen uit Brussel en 805 voertuigen uit de rest van België. Er werd geschat dat 10% van die voertuigen in het verboden gebied zou blijven rijden en dat slechts 10% een dagkaart zou betalen. Volgens die schattingen zouden er dus 278 boetes zijn in 2018, waarvan 206 voor voertuigen uit Brussel en 72 voor voertuigen uit de andere gewesten.

Achteraf is gebleken dat het aantal niet-Brusselaars in overtreding werd onderschat en dat de Brusselaars zich beter aan het verbod hielden dan verwacht.

Het was niet gemakkelijk om een nauwkeurige prognose te maken. Zo kende Brussel Mobiliteit het aantal unieke voertuigen in Brussel niet en waren de DIV-gegevens over oudere voertuigen

Mme Céline Fremault, ministre.- Je vais reprendre les chiffres pour M. Delva. Ils datent du 3 janvier. Je disposerai d'une prochaine évaluation la semaine prochaine.

Le 3 janvier 2019, 393 amendes pour non-respect des critères d'accès à la LEZ avaient été envoyées par Bruxelles Fiscalité, dont 119 pour des véhicules immatriculés en Région bruxelloise et 274 dans le reste du pays.

(poursuivant en français)

L'analyse réalisée en 2017 par Bruxelles Environnement, en collaboration avec Bruxelles Fiscalité et Bruxelles Mobilité, avait estimé le nombre de véhicules belges concernés par l'interdiction de circuler en 2018 à 3.096, dont 2.291 à Bruxelles et 805 dans le reste de la Belgique. On estimait que 10 % de ces véhicules circuleraient en infraction, qu'un dixième d'entre eux s'acquitteraient d'un pass journalier et que les autres écoperaient d'une amende. Ces hypothèses donnaient donc une estimation de 278 amendes en 2018, dont 206 pour des Bruxellois et 72 pour des automobilistes des autres Régions.

Avec le recul, on voit que le nombre de Belges non Bruxellois qui circulent en infraction avait été sous-estimé et que les Bruxellois respectent mieux l'interdiction que prévu dans les projections.

Je tiens à souligner que la réalisation de telles projections est toujours délicate, vu l'absence d'informations disponibles auprès de Bruxelles Mobilité quant au nombre de véhicules uniques

van slechte kwaliteit. De komende maanden zal Leefmilieu Brussel de gegevens van LEZ-camera's analyseren om er lessen uit te trekken. We kunnen nu echter al vaststellen dat het aantal boetes overeenkomt met wat de besturen hebben ingeschat en dat de communicatie met de Brusselaars haar doel heeft bereikt.

(verder in het Nederlands)

Met betrekking tot recidivisten voorziet de wetgeving in een periode van drie maanden tussen het versturen van twee boetes. Wie een eerste keer wordt beboet, krijgt dus de tijd om een andere auto aan te schaffen of zich op een andere manier te verplaatsen.

(verder in het Frans)

De boetes werden vanaf oktober 2018 verzonden en betreffen een eerste overtreding van de LEZ. De boetes voor recidive zijn pas vanaf januari 2019 verzonden. We zullen het reële aantal recidivisten dus pas in de loop van 2019 kennen.

(verder in het Nederlands)

Leefmilieu Brussel gebruikt de term 'recidivisten' enkel om het verschil tussen het aantal vastgestelde overtredingen en het aantal verzonden boetes toe te lichten. Toen er al enkele weken boetes waren verzonden, stelde Brussel Fiscaliteit vast dat het aantal nieuwe overtreders lager was dan de overtreders die al een eerste boete hadden ontvangen.

(verder in het Frans)

Op basis van de informatie die Brussel Fiscaliteit heeft verzameld en de informatie die de stad Antwerpen heeft meegedeeld, kunnen we het aantal voertuigen in overtreding tijdens de eerste maanden van de Antwerpse LEZ in 2017 en de eerste maanden van de Brusselse LEZ in 2018 vergelijken.

Het totale aantal voertuigen in overtreding en het totale aantal verzonden boetes was veel hoger in Antwerpen dan in Brussel. Dat komt omdat de toegangscriteria van de Antwerpse LEZ in 2017 strenger waren dan die van de Brusselse LEZ in

qui circulent en Région bruxelloise et la faible qualité des données de la Direction de l'immatriculation des véhicules (DIV) concernant les vieux véhicules.

Dans les mois qui viennent, Bruxelles Environnement analysera les données qui proviennent des caméras LEZ pour en tirer des enseignements. On peut constater que le nombre global d'amendes correspond à ce qui a pu être anticipé par les administrations et que la communication auprès des Bruxellois a été efficace.

(poursuivant en néerlandais)

Pour ce qui est des récidivistes, la législation prévoit une période de trois mois entre l'envoi de deux amendes, afin de donner le temps de changer de véhicule ou de manière de se déplacer aux personnes ayant reçu une première amende.

(poursuivant en français)

Étant donné que les amendes ont été envoyées à partir d'octobre 2018, elles n'ont trait qu'à une première infraction à la LEZ. Les amendes infligées à la suite d'une récidive n'ont été envoyées qu'à partir de janvier 2019, c'est-à-dire trois mois après l'envoi des premières amendes. Le taux réel de récidive pourra être analysé dans le courant de 2019.

(poursuivant en néerlandais)

Bruxelles Environnement a utilisé le terme de récidivistes pour expliquer la différence entre le nombre d'infractions constatées et le nombre d'amendes envoyées. Après quelques semaines d'envoi, Bruxelles Fiscalité a constaté que le nombre de nouveaux véhicules en infraction était inférieur au nombre de véhicules qui en avaient déjà commis.

(poursuivant en français)

En ce qui concerne la comparaison avec Anvers, sur la base des informations recueillies par Bruxelles Fiscalité et des informations communiquées par la ville d'Anvers, nous pouvons comparer le nombre de véhicules en infraction qui ont circulé au cours des premiers

2018.

Zowel in Brussel als in Antwerpen is het aantal voertuigen in overtreding sterk gedaald tijdens de eerste maanden na de invoering van de LEZ. In Brussel waren er in juli 2018 196 voertuigen in overtreding per dag. Dat aantal is gedaald tot 27 in december 2018. Dat is een vermindering met factor zeven. In Antwerpen bedroeg het overtredingspercentage 5,3% in februari 2017 en 1,3% in augustus 2017. Dat is een daling met factor vier. In Brussel zagen we een sterke daling na de waarschuwingsbrief en na de start van de boetes in oktober.

De Brusselse en Antwerpse administraties wisselen geregeld hun ervaringen uit. Omdat de Antwerpse LEZ een jaar vroeger van start ging, kon Brussel meerdere lessen uit de Antwerpse ervaring trekken, zoals het gebruik van gegevens van voertuigen die in Nederland ingeschreven zijn, het anticiperen op telefonische oproeppieken en klachten, de evaluatiemethode van de LEZ en de impact ervan op de luchtkwaliteit.

Antwerpen heeft op zijn beurt lessen uit de Brusselse benadering kunnen trekken, zoals de samenwerking met de Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs (GOCA) om de informatie over de LEZ op het keuringsbewijs te vermelden.

(verder in het Nederlands)

U vroeg naar de kinderziekten van de Brusselse LEZ. Ik wil er eerst en vooral wijzen dat de LEZ op 1 januari 2018 in werking is getreden en volledig operationeel is. De systemen om uitzonderingen aan te vragen, de aankoop van dagpassen, de registratie van buitenlandse voertuigen, de invoering van camera's en de verzending van boetes zijn allemaal in de loop van 2018 van start gegaan.

(verder in het Frans)

Sommige problemen werden voorzien, maar voor andere moesten er in de loop van het project oplossingen worden gevonden. Zo raakte het registratiesysteem overbelast na de communicatiecampagne over de registratieplicht voor voertuigen die in Nederland ingeschreven zijn. Gelukkig konden het Centrum voor

mois de la LEZ anversoise en 2017 et durant les premiers mois de la LEZ bruxelloise en 2018.

Nous observons ainsi que le nombre total de véhicules en infraction et le nombre total d'amendes infligées à Anvers sont plus importants qu'à Bruxelles. Cela s'explique par le fait que les critères d'accès à la LEZ d'Anvers en 2017 étaient plus stricts que ceux de la LEZ bruxelloise en 2018.

En Région bruxelloise comme à Anvers, le taux de véhicules en infraction a fortement diminué lors des premiers mois de mise en place de la LEZ. À Bruxelles, en juillet 2018, environ 0,1% des véhicules belges circulant dans la LEZ étaient en infraction, soit 196 véhicules par jour. Ce nombre a diminué pour atteindre 27 véhicules belges par jour en décembre 2018. Le taux de véhicules belges en infraction a ainsi été réduit par un facteur de 7 après six mois. À Anvers, le taux d'infraction était d'environ 5,3% en février 2017 et a atteint environ 1,3% en août 2017. Le taux d'infraction a ainsi été réduit par un facteur de 4.

Dans les deux cas, nous observons un impact net lié au début de la mise en place de la LEZ. À Bruxelles, l'impact a été particulièrement fort après l'envoi des courriers d'avertissement. Ce dispositif avait l'avantage de ne pas prendre les automobilistes concernés au dépourvu et de leur permettre de réagir.

De manière générale, les administrations bruxelloises et anversoises chargées de la LEZ sont en contact régulier afin d'échanger et d'apprendre des expériences de chacun. Étant donné qu'il existe de nombreux points communs entre les deux systèmes (contrôle par caméras et système d'enregistrement des véhicules étrangers) et que la LEZ d'Anvers a débuté un an plus tôt que celle de Bruxelles, la Région a déjà pu tirer plusieurs enseignements de l'expérience anversoise. Je citerais à cet égard l'usage des données des véhicules immatriculés aux Pays-Bas, l'anticipation des pics d'appels téléphoniques et des réclamations des citoyens à certaines périodes, ainsi que la méthode d'évaluation de la LEZ et de son impact sur la qualité de l'air.

À noter qu'Anvers a pu également tirer des enseignements de l'approche bruxelloise, notamment la collaboration avec le Groupement

Informatica voor het Brusselse Gewest (CIBG) en Brussel Fiscaliteit het probleem na enkele dagen verhelpen. Ook het registratieformulier werd aangepast na vragen en klachten van gebruikers.

Leefmilieu Brussel moet elk jaar de cijfers analyseren om de naleving, de impact en de relevantie van de LEZ te evalueren. Doel van het jaarverslag is om een balans van het project op te maken op basis van de verwezenlijkingen, de verbeterpunten en de impact van de LEZ op het wagenpark en de luchtkwaliteit.

De evaluatie voor 2018 is aan de gang en zal rond mei 2019 gepubliceerd worden. Ondertussen heeft Leefmilieu Brussel op zijn website de ramingen over de verwachte impact van de LEZ op het wagenpark en de emissies van luchtverontreinigende stoffen tegen 2020 en 2025 gepubliceerd. Verwacht wordt dat de aan de Europese Unie mee te delen concentraties van stikstofdioxiden (NO2) in alle Brussels meetstations de wettelijke grens van 40 µg/m³ zullen bereiken in 2020.

des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire (GOCA) pour communiquer l'information sur le certificat de passage, démarche suivie ultérieurement par la Région flamande.

La LEZ, entrée en vigueur le 1er janvier 2018, est pleinement opérationnelle. Les demandes de dérogations, l'achat de passes d'une journée, l'enregistrement des véhicules étrangers, la mise en place des caméras et l'envoi des amendes ont commencé au cours de l'an passé.

(poursuivant en français)

Comme c'est le cas dans tout projet complexe à ses débuts, certains problèmes ont été anticipés et évités, tandis que d'autres ont nécessité des adaptations en cours de projet. À titre d'exemple, à la suite d'une campagne de communication visant à informer les automobilistes néerlandais de la nécessité de s'enregistrer pour circuler dans la LEZ bruxelloise, une vague d'enregistrements de véhicules néerlandais a provoqué une surcharge de la plate-forme d'enregistrement, créant un arrêt imprévu du système. Le problème a été résolu après quelques jours par le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB) et Bruxelles Fiscalité.

De même, il convient de signaler que le formulaire d'enregistrement a été adapté à la suite de questions et réclamations des utilisateurs. De manière générale, les problèmes décelés ont été résolus rapidement ou sont en cours de résolution.

En ce qui concerne votre question sur un premier rapport d'évaluation, l'arrêté relatif à la LEZ prévoit que Bruxelles Environnement analyse chaque année les données chiffrées en vue d'évaluer le respect, l'impact et la pertinence des modalités de la LEZ. Ce rapport annuel a pour but de dresser un bilan du projet, en mettant en avant les réalisations effectuées, les points à améliorer, ainsi que l'impact de la LEZ sur le parc automobile, les émissions de polluants atmosphériques et la qualité de l'air. L'évaluation de l'année 2018 est en cours et sera publiée autour de mai 2019.

En attendant la parution de ce premier rapport, Bruxelles Environnement a publié sur son site

De heer Paul Delva (CD&V).- U hebt het ambitieuze project van de regering in goede banen geleid. De resultaten zijn zoals verwacht. Ik ben tevreden dat een van de meest ambitieuze plannen van deze regering, dat vooral een impact heeft op het leefmilieu, in goede orde is kunnen starten.

Het lijkt mij logisch dat een aantal elementen zowel voor Antwerpen als voor Brussel opgaan. Hopelijk kan dit project de komende maanden en jaren worden voortgezet zoals het gestart is. Dat is cruciaal om de leefbaarheid van Brussel te verbeteren.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "het overzicht van de evaluatie van de sociale en economische weerslag van de eisen EPB-werkzaamheden 2015".

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).- Dit is niet de eerste keer dat ik u vraag naar de voortgang in dit dossier.*

Het was mevrouw Huytebroeck die de aanzet voor de passieve bouwstandaard gaf. Een van de vragen was of de sector zich kon aanpassen. Ook internet ses estimations concernant l'impact prévu de la LEZ sur le parc automobile, sur les émissions de polluants et sur les concentrations d'ici à 2020 et 2025. Selon ces projections, la LEZ devrait permettre une réduction significative des émissions de polluants issues du transport routier à l'horizon 2020. Il est prévu que les concentrations en dioxyde d'azote (NO2) atteindront le seuil légal de 40 µg/m³ dans toutes les stations de mesure bruxelloises qui doivent transmettre les résultats de leurs mesures à l'Union européenne en 2020.

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- Je suis ravi que vous ayez mené à bien un des plus ambitieux plans de ce gouvernement. Les résultats correspondent aux prévisions.*

J'espère qu'au cours des prochains mois et années, ce projet se poursuivra comme il a commencé. C'est fondamental pour améliorer la viabilité de Bruxelles.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

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 bilan de l'évaluation des impacts sociaux et économiques des exigences travaux PEB 2015".

M. Vincent De Wolf (MR).- Ce n'est pas la première fois que je vous interpelle sur l'évolution de ce dossier.

Nous nous souvenons que c'est Mme Huytebroeck, ici présente, qui avait été à l'initiative de la norme relative aux bâtiments

was er sprake van backdraft bij brand in een passiefhuis met dubbele doorstroming. Kortom, de invoering van die norm riep veel technische en financiële vragen op.

De technologie van gebouwen met hoge energieprestaties vereist ook specifieke exploitatiekosten en een bijzondere kennis bij de onderhoudsbedrijven. De gemiddelde bewoner, die vroeger zijn installatie na een eenvoudige uitleg zelf kon onderhouden, kan dat nu waarschijnlijk niet meer.

Ik heb u al gevraagd om flexibeler om te springen met de eisen. U bent zich bewust van de valkuilen en hebt aan het begin van de regeerperiode een kleine hervorming in gang gezet en de eisen op het vlak van energieprestaties van gebouwen (EPB) aanzienlijk gewijzigd.

Op 26 januari 2017 hebt u het zogenaamde "richtlijnenbesluit" laten goedkeuren, waarvan het tweede deel vooral de besluiten wijzigt met betrekking tot de eisen die van toepassing zijn in verband met de EPB.

Zo werden op 1 januari 2017 de netto energiebehoefte voor koeling (NEK) en de oververhitting voor bedrijven geschrapt en op 1 januari 2018 de luchtdichtheidseis.

Dat waren welkome aanpassingen. De uitvoering van de eisen moet gecoördineerd en flexibel zijn en de gehanteerde methoden moeten systematisch worden geëvalueerd.

Wat blijkt uit uw economische en sociale evaluatie van de EPB-eisen? Wat zijn de neveneffecten van de wetgeving? Welke impact hebben de EPB-vereisten op de vastgoedprijzen? Zijn er nog betrokkenen die deze eisen te strikt vinden?

Over welk niveau van technische bekwaamheid moeten de mensen met een EPB-certificaat beschikken? Hoe is de situatie sinds de invoering van dat nieuwe beroep geëvolueerd? Hebben de begeleiding en ondersteuning van de bouwsector om de EPB-eisen te halen, hun doel bereikt?

Op welke manier worden architecten en kandidaat-bouwers in Brussel momenteel

passifs, laquelle avait entraîné pas mal de péripéties et d'inquiétudes. On se demandait notamment si le secteur pourrait s'adapter. Il avait également été question de problèmes d'explosion de fumées (backdraft, en anglais) en cas d'incendie dans une maison passive à double flux. En somme, la possibilité d'instaurer cette norme sur le plan technique et financier avait soulevé beaucoup de questions.

Il est aussi vrai que la technologie des bâtiments à haute performance énergétique implique des frais d'exploitation spécifiques et des connaissances particulières chez ceux qui entretiennent les installations, dans les entreprises. En conséquence, l'occupant lambda à qui, dans le temps, on pouvait expliquer comment entretenir son installation n'est sans doute plus capable de le faire aujourd'hui.

Je vous ai souvent interpellée en plaidant en faveur d'une plus grande flexibilité quant à ces exigences. Consciente de ces écueils, vous avez, dès le début de la législature qui s'achève, lancé ce que j'appellerais une petite réforme et revu considérablement les exigences en matière de performance énergétique des bâtiments (PEB).

Vous avez fait adopter le 26 janvier 2017 un arrêté, communément appelé "arrêté lignes directrices", dont la deuxième partie modifie essentiellement les arrêtés relatifs aux exigences applicables aux volets des travaux liés à la PEB.

Dans ce cadre, l’exigence sur le besoin net en énergie pour le refroidissement (BNR) et l'exigence de surchauffe pour le non-résidentiel ont été supprimées le 1er janvier 2017, ainsi que l'exigence d'étanchéité à l'air le 1er janvier 2018.

Nous avons salué ces adaptations, qui nous paraissent bienvenues et opportunes. La mise en œuvre de ces exigences doit toutefois être encadrée, coordonnée, souple et accompagnée d'une évaluation systématique des méthodes et des pratiques utilisées.

Que ressort-il de votre étude d'évaluation économique et sociale des exigences en matière de PEB ? Quels sont les effets de bord de la législation en la matière ? Quel est l'impact des exigences relatives à la PEB sur les prix de

technisch, juridisch en financieel ondersteund?

Hoe complex is het onderhoud van energiezuinige gebouwen, die toch technische kennis vereisen en aanzienlijke kosten met zich brengen?

Welke moeilijkheden ondervinden bewoners en beheerders bij het onderhoud van dat soort gebouwen? Zijn er begeleidende maatregelen gepland? Hoeveel bedragen de specifieke exploitatiekosten?

l'immobilier ?

Avez-vous connaissance d'acteurs qui se sentent encore dépassés par ces exigences ?

Quel est le niveau de compétences techniques exigé des personnes agréées pour les certifications PEB ? Comment la situation a-t-elle évolué sur ce plan depuis la création de ce nouveau métier ? Les actions mises en place pour accompagner et préparer le secteur de la construction aux exigences de la PEB 2015 ont-elles atteint leur objectif ?

Quel est l'état des lieux des soutiens technique, juridique et financier destinés aux architectes et candidats bâtisseurs bruxellois ?

Qu'en est-il de la complexité de l'entretien des bâtiments à haute performance énergétique, qui nécessiteraient des connaissances techniques et généreraient des coûts importants ?

Quelles sont les difficultés rencontrées par les occupants et les syndics pour prendre en charge l'entretien de ce type de bâtiments ? Des mesures d'accompagnement sont-elles prévues ? Qu'en est-il des frais spécifiques d'exploitation ?

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- De regering heeft de voorbije twee regeerperiodes heel wat werk verricht op het gebied van energieverbruik in gebouwen, een belangrijke klimaatuitdaging die vaak onder de radar blijft wegens het zeer technische aspect ervan.*

De Europese richtlijn inzake energie-efficiëntie van 2010 bepaalt dat tegen 2019-2021 alle nieuwe gebouwen vrijwel geen energie zouden moeten verbruiken. Het Brussels Gewest heeft beslist om te anticiperen op die doelstelling en heeft reeds in 2015 eisen voor residentiële gebouwen vastgesteld op basis van de passiefnorm.

In overeenstemming met het regeerakkoord, hebben we aan het begin van de regeerperiode alle belanghebbenden geraadpleegd: architecten, ingenieurs, bouwheren, stedelijke en gemeentelijke administraties, vertegenwoordigers van ondernemers, universiteiten, onderzoekscentra enzovoort. De meerderheid

Mme Céline Fremault, ministre.- Je vous remercie de votre question. Elle me permet de mettre en lumière un travail important mené durant ces deux dernières législatures concernant l'énergie dans les bâtiments, un enjeu majeur pour le climat qui passe souvent sous les radars de l'actualité, étant donné son aspect très technique.

Pour rappel, la directive européenne de 2010 relative à l'efficacité énergétique impose de veiller à ce que d'ici 2019-2021, tous les nouveaux bâtiments soient à consommation d'énergie quasi nulle. La Région bruxelloise a décidé d'anticiper cet objectif et a fixé, dès 2015, pour le résidentiel, un niveau d'exigence s'inspirant du standard passif.

Afin de vérifier l'adhésion du secteur et conformément à l'accord du gouvernement, une évaluation a été effectuée en début de législature, sous la forme d'une consultation de l'ensemble des parties prenantes, et s'est achevée en 2015. Elle a réuni un très large panel : architectes,

steunde de EPB-regelgeving. De conclusies van de raadpleging werden op 20 november 2015 door de regering voorgesteld en goedgekeurd.

De meerderheid van de partners was het erover eens dat de prijs van nieuwe woningen voor 2015 was gestegen. Volgens de bouwnijverheid was dat het gevolg van een reeks economische (grondprijzen), regelgevende (stedenbouwkundige lasten) en normatieve (akoestische normen, brandveiligheid) factoren, die tot extra kosten leidden, waarbij de EPB-regelgeving slechts de laatste fase was.

Die extra kosten zijn niet becijferd. Sommigen hadden het over een meerprijs die 7 tot 20% van de bouwprijs bedroeg. De cijfers zijn gebaseerd op de evaluatie van de beginperiode van de passiefnorm en niet op de EPB-reglementering van 2015, die minder streng is dan de passiefnorm.

De wijzigingen die het richtlijnenbesluit inhield, komen hoofdzakelijk voort uit de aanbevelingen van de sector. Het is inderdaad belangrijk om een kritische kijk op de regelgeving te behouden. Nog in de herfst van vorig jaar heeft de regering een aantal door de sector gevraagde wijzigingen doorgevoerd. De Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (ESRBHG) feliciteerde Leefmilieu Brussel met de aandacht voor de feedback over deze kwestie.

Meer details over de evaluatie van 2015 vindt u in mijn antwoord op de parlementaire vraag van de heer Kompany van 1 december 2015.

Het is moeilijk om de evolutie van het aantal nieuwe woningen tijdens de afgelopen tien jaar te schetsen. De enige recente gegevens waarover wij beschikken, betreffen het aantal afgeleverde vergunningen. Dat is in 2012 en 2016 sterk gedaald, maar sinds 2017 weer gestegen. Die evolutie lijkt dus niet te worden bepaald door de toepassing van de EPB-regelgeving.

Anderzijds heeft de kwaliteit van de nieuwe huisvesting tot vele ambitieuze initiatieven geleid. Ze heeft de bouwsector gestimuleerd en een groeiende belangstelling voor een milieuvriendelijker en duurzamer bouwmodel

ingénieurs, maîtres d'ouvrage, administrations de l'urbanisme et communales, représentants des entrepreneurs, universités, centres de recherches, etc. La très grande majorité des témoins ont souligné leur adhésion globale à la réglementation PEB 2015. Les conclusions de cette évaluation ont été présentées et validées par le gouvernement le 20 novembre 2015.

En ce qui concerne les aspects socio-économiques, la majorité des parties prenantes s'étaient accordées sur le fait que le prix des logements neufs avait augmenté avant 2015. Selon les professionnels de la construction, cette augmentation des prix était cependant le fruit d'une série de facteurs économiques (coût du foncier), réglementaires (charges d'urbanisme) et normatifs (normes acoustiques, incendie), qui constituaient une superposition de surcoûts dont la réglementation PEB n'était que la dernière couche.

Il n'existe par ailleurs pas de chiffres validés concernant ces surcoûts. Des surcoûts induits de l'ordre de 7 à 20% du prix de la construction avaient été avancés par certains, sans que cela n'ait été attesté par des études détaillées, ni ultérieurement par des retours des premiers chantiers respectant les normes de la PEB 2015. Les chiffres avancés étaient d'ailleurs basés sur l'évaluation du standard passif à ses débuts, plutôt que sur la réglementation PEB 2015 qui, pour rappel, est moins stricte que le standard passif.

Par ailleurs, je tiens à préciser que les modifications apportées par l'"arrêté lignes directrices" que vous citez émanent essentiellement des recommandations émises par le secteur. Comme vous le mentionnez, il est important de maintenir un regard critique constant sur la réglementation. À cet égard, le gouvernement a encore adopté à l'automne dernier quelques modifications réglementaires réclamées par le secteur. Le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale (CESRBC) a d'ailleurs félicité Bruxelles Environnement pour l'attention portée sans relâche aux retours du terrain concernant cette thématique.

Pour de plus amples détails sur l'évaluation réalisée en 2015, je vous invite à lire la réponse que j'avais donnée à la question parlementaire de

gevoed.

Naast de grote openbare en particuliere vastgoedtransacties baseren ook veel kleinere particuliere projecten, voor nieuwe gebouwen of renovaties, zich op het hetzelfde model. Door de omvang van de werken is dat gunstig gebleken voor de lokale werkgelegenheid. De operaties, volgens het model van de hoge energieprestatie (HEP), komen onrechtstreeks ook ten goede aan de opleidingen en de socioprofessionele inschakeling.

De betere kwaliteit van de huisvesting draagt, samen met de omvang van de renovaties, bij tot het behoud van de inwoners in de stad, het aantrekkelijker maken van het vastgoed en de wederopbouw van het imago van de sociale woningbouw in de stad.

Leefmilieu Brussel is zich bewust van de gevolgen van de eisen inzake energieprestaties voor de vastgoedprijzen, maar heeft sinds 2015 geen forse stijgingen opgemerkt. De index van de Associatie van Belgische Experten (ABEX), die de evolutie van de bouwprijzen (materiaal- en arbeidskosten) volgt, is sinds 2000 constant gestegen en werd niet beïnvloed door de invoering van de EBP-regelgeving. Dat wijst erop dat de extra kosten door die regelgeving beperkt zijn en deel uitmaken van een geheel, maar ook dat de vastgoedprijzen voornamelijk worden bepaald door de globale economische conjunctuur.

Alle studies over de optimale kostprijs van energiebesparende maatregelen hebben aangetoond dat de extra kosten voor de HEP werden gecompenseerd door de lagere energierekening bij het gebruik van de gebouwen.

Sommige bouwmeesters, gebouwbeheerders, bewoners en projectontwikkelaars werden geconfronteerd met problemen inzake kennis en opleiding, maar die problemen hadden zelden één oorzaak. De betrouwbaarheid van het ontwerpmodel hoeft niet in twijfel te worden getrokken, maar misschien wel de toepassing ervan in bepaalde omstandigheden.

Op mijn verzoek heeft Leefmilieu Brussel overleg gepleegd om de omvang van de vastgestelde problemen te evalueren en begeleidende acties uit te werken om de toepassing van het model op de

M. Kompany le 1er décembre 2015.

En ce qui concerne les effets de bord, il est difficile de caractériser l'évolution du nombre de logements neufs ces dix dernières années. La seule donnée récente dont nous disposons est le nombre de permis autorisés. Sur ce point, la tendance varie d'une année à l'autre. Le nombre de permis d'urbanisme octroyés a fortement diminué en 2012 et en 2016, mais augmente à nouveau depuis 2017. L'évolution du nombre de demandes de permis ne semble donc pas être dictée par la mise en œuvre de la réglementation sur la performance énergétique des bâtiments (PEB).

Par contre, la qualité du logement neuf a nourri de nombreuses initiatives ambitieuses. Elle a stimulé le secteur de la construction et suscité un intérêt croissant pour un modèle de construction durable, plus respectueux de l'environnement.

De manière concomitante aux grandes opérations immobilières publiques et privées, il est à noter que de nombreuses opérations disparates, d'initiative privée, concernant des bâtiments neufs et des rénovations, fleurissent sur le même modèle. Vu l'échelle des travaux, ce phénomène a été favorable à l'emploi local. Ces opérations, qui intègrent le modèle de la haute performance énergétique (HPE), bénéficient aussi indirectement aux acteurs qui participent à la formation et à l'insertion socioprofessionnelle.

On observera que cette amélioration de la qualité des logements, combinée à l'ampleur des opérations d'aménagement, constitue un facteur favorable au maintien des habitants en ville et à l'attractivité de l'immobilier. Elle a aussi participé largement à reconstruire l'image du logement social en ville.

Bruxelles Environnement est attentive aux conséquences de l'imposition d'exigences de performance énergétique sur le prix de l'immobilier et n'a pas observé de saut quantique depuis 2015. Concrètement, si l'on observe l'indice de l'Association belge des experts (ABEX), qui représente l'évolution du prix de la construction (prix des matériaux et coût de la main-d'œuvre), on peut constater que son augmentation est constante depuis 2000 et qu'elle n'a pas été affectée par la mise en œuvre de la législation relative à la PEB. Cela confirme que le

vastgoedmarkt te bevorderen. Het bedrijf Méthos heeft een sociologische studie uitgevoerd naar het gebruik van gebouwen met hoge energieprestaties (HEP). Op basis daarvan besliste ik om in 2019 en 2020 twee concrete acties uit te voeren:

- de oprichting van een uitwisselingsplatform, gecoördineerd door Leefmilieu Brussel, dat de sectoren die bij de HPE-gebouwen betrokken zijn (ontwerp, bouw, gebouwbeheer, begeleiders, bewoners) verenigt om de ondervonden problemen te identificeren en verhelpen;

- de toekenning van een subsidie ter ondersteuning van de bewoners van HEP-woningen, via een netwerk van ervaren lokale non-profitorganisaties, om goed te kunnen leven in dit type gebouw en niets te ondernemen wat indruist tegen de oorspronkelijke EPB-doelstellingen.

Wat de steunmaatregelen betreft, ben ik tevreden met de resultaten van deze regeerperiode. De energieprestaties zijn er enorm op vooruitgegaan. Het primaire energieverbruik van de eerste EPB-projecten ligt twee keer lager dan dat van de woningen die onderworpen zijn aan de regelgeving van 2008-2014, namelijk 43,25 kWh/m²/jaar. Sinds het begin van de EPB-regelgeving in 2008 is de naleving van de EPB-eisen voor nieuwbouw en renovaties boven de 99% gebleven. Sinds 2015 ontving Leefmilieu Brussel slechts 22 verzoeken om afwijking. Dat toont duidelijk aan dat de sector zich aan de eisen heeft kunnen aanpassen.

In het begin van mijn ambtstermijn hebben veel belanghebbenden hun bezorgdheid geuit en gevraagd de maatregel te schrappen. Ik heb een terugkeer naar het vorige model steeds geweigerd, maar ook het belang van goede ondersteuning, technische aanpassingen en het voortdurend luisteren naar de sector, architecten en ontwerpers benadrukt. We hebben aanpassingen doorgevoerd en de huidige cijfers tonen aan dat dat heeft gewerkt.

Onder de ondersteuningsmaatregelen waren tien verplichte opleidingen die toegang geven tot een beroep (adviseurs, residentiële certificeerders, verwarmingstechnici enzovoort). De reglementaire opleidingen werden gegeven in twintig door Leefmilieu Brussel erkende

surcoût de la performance énergétique est faible et fait partie d'une superposition de surcoûts, mais aussi que le prix de l'immobilier est surtout dicté par la conjoncture économique globale.

Pour rappel, toutes les études relatives au coût optimal portant sur les mesures d'économie d'énergie ont prouvé que le surcoût de la HPE était compensé par la réduction de la facture énergétique lors de l'exploitation des bâtiments.

À propos des connaissances et de la formation des acteurs, il a pu être constaté que certains maîtres d'ouvrage, gestionnaires de bâtiment, occupants et auteurs de projets étaient confrontés à différentes situations qui pouvaient se révéler problématiques, mais que les problèmes relevés avaient rarement une seule cause. En l'occurrence, la fiabilité du modèle de conception n'est pas à remettre en cause, mais éventuellement sa mise en œuvre et son utilisation dans certaines circonstances.

À ma demande, Bruxelles Environnement a mené des consultations pour évaluer l'ampleur des problèmes observés et dresser une ligne d'action pour accompagner la progression du modèle dans le marché immobilier. La société Méthos a réalisé à sa demande une étude sociologique sur l'usage des bâtiments à haute performance énergétique (HPE). Sur la base de ces éléments, j'ai décidé de mettre en œuvre deux actions concrètes pour les années 2019 et 2020 :

- la création d'une plate-forme d'échanges coordonnée par Bruxelles Environnement, réunissant les secteurs concernés par les bâtiments HPE - conception, construction, gestion des bâtiments, accompagnateurs et occupants -, afin de prendre connaissance et de remédier aux problèmes rencontrés ;

- l'octroi d'un subside dédié à l'accompagnement d'habitants de logements HPE par un réseau d'asbl locales expérimentées appartenant au Réseau habitat, pour bien vivre dans ce type de bâtiments et ne pas adopter des gestes qui contreviennent aux objectifs de départ de la PEB.

Au niveau des dispositifs d'accompagnement, je suis satisfaite des résultats de cette législature. Nous constatons une très belle progression de la performance énergétique. En effet, la

opleidingscentra. Sinds 2011 werden er 1.100 reglementaire opleidingen georganiseerd en 7.800 certificaten afgegeven na het succesvol afronden ervan.

De facilitator duurzaam bouwen ondersteunt alle professionals, voert 3.000 raadplegingen per jaar uit, en organiseert seminaries en opleidingen. Die trokken van 2015 tot 2018 5.000 professionals aan.

Daarnaast werkt Leefmilieu Brussel aan duurzame energie-aspecten via het Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie (GPCE), het netwerk van opleidingsoperatoren en het Beroepsreferentiecentrum (BRC). Het biedt ook een leidraad voor duurzaam bouwen.

Naast het aanbod voor professionals ondersteunt Leefmilieu Brussel homegrade.brussels en het Netwerk Wonen, die particulieren gratis adviseren over renovatieprojecten.

Syndici of bewoners die instaan voor gebouwen van de eerste generatie, laten weten dat sommige gebouwen slecht worden beheerd, ook al zijn ze goed ontworpen en gebouwd. Corrigerende ingrepen hebben in die gevallen de operationele kosten doen stijgen.

De oorzaken zijn onder meer een gebrekkige overdracht van informatie over de kenmerken van technische systemen en de wijze van regulering ervan tussen de bouwbedrijven en diegenen die instaan voor de exploitatie van de gebouwen (beheerders, onderhoudsbedrijven, syndici, bewoners), maar ook een gebrek aan overleg met toekomstige gebruikers en gebouwbeheerders door de ontwerpers, wat kan leiden tot de oplevering van een gebouw dat niet perfect geschikt is voor het gebruik ervan.

Die twee oorzaken zijn echter niet eigen aan gebouwen met hoge energieprestaties en kunnen ook in een conventioneel gebouw voorkomen. Het verschil is dat gebouwen met hoge energieprestaties technisch wat ingewikkelder zijn.

De verwarmingskosten liggen lager dan in conventionele gebouwen. De studie over de werkelijke prestaties en de tevredenheid van de bewoners van residentiële gebouwen met hoge

consommation en énergie primaire des premiers projets PEB est deux fois inférieure à celle des logements soumis à la réglementation 2008-2014, soit 43,25kWh/m²/an. Le taux de conformité aux exigences PEB des constructions neuves et des rénovations reste supérieur à 99% depuis le début de la réglementation PEB en 2008. Seules 22 demandes de dérogation ont été adressées à Bruxelles Environnement depuis 2015. Cela démontre clairement que le secteur a pu s'adapter à ces exigences.

Au cours des premières semaines de mon mandat en tant que ministre de l'Environnement, j'ai rencontré énormément d'acteurs qui exprimaient des craintes et demandaient la suppression de la mesure. J'ai toujours été extrêmement claire en refusant de revenir en arrière, tout en insistant sur l'importance d'un bon accompagnement, d'ajustements techniques éventuels et d'une écoute constante du secteur, des architectes et des concepteurs.

Nous avons procédé à des ajustements là où cela s'avérait nécessaire. Les chiffres actuels démontrent que cela a fonctionné.

Parmi les offres d'accompagnement, il y a eu dix formations obligatoires donnant accès à la profession (conseillers, certificateurs résidentiels, techniciens en chauffage, etc.). Les formations réglementaires ont été assurées par vingt centres de formation reconnus par Bruxelles Environnement. Depuis 2011,1.100 formations réglementaires ont été organisées et 7.800 attestations de réussite délivrées.

L'offre de soutien à tous les professionnels est composée du facilitateur bâtiment durable, qui effectue 3.000 consultations par an, et de séminaires et formations, qui ont attiré 5.000 professionnels entre 2015 et 2018.

En outre, Bruxelles Environnement travaille sur les aspects énergétiques et durables à travers le Programme régional d'économie circulaire (PREC), le réseau des opérateurs de formations et le centre de référence professionnelle (CDR). Elle met aussi à disposition un guide du bâtiment durable.

À côté de l'offre destinée aux professionnels, Bruxelles Environnement subventionne

energieprestaties (Measure), wijst op een gemiddeld verwarmingsverbruik van 28 kWh/m² per jaar. Voor het warm water bedraagt de energiebehoefte 41 kWh/m² per jaar. Die gegevens bevestigen de resultaten van de gedetailleerde monitoring van zestien Brusselse woningen, waaronder zeven eengezinswoningen en negen appartementen.

Bovendien zijn HEP-woningen in de meeste gevallen uitgerust met mechanische ventilatiesystemen met dubbele stroming. De metingen bevestigen hun goede energieprestaties. Het elektrisch verbruik van de ventilatoren varieert over het algemeen tussen de 1,1 en 3,3 kWh/m² per jaar. Voor een woning van 90 m² komt dat overeen met een jaarlijks elektriciteitsverbruik van 100 tot 300 kWh.

De energiebesparing via warmterecuperatie ligt veel hoger dan het elektriciteitsverbruik van de ventilatoren. De totale energiebalans is dus positief en die energiebesparingen compenseren ruimschoots de kosten voor het vervangen van de filters van de ventilatiesystemen.

Ten slotte bevestigen recente ervaringen dat er geen betere investering is dan het uittrekken van de nodige tijd om toekomstige gebruikers in ruime zin bij een HPE-bouwproject te betrekken, zodat de technieken en de behoeften van de gebruikers zo goed mogelijk op elkaar worden afgestemd. Er zijn ook andere manieren om de exploitatiekosten te verlagen (groepsaankopen, zelf de filters leren onderhouden, gegroepeerde onderhouds-contracten).

De EPB-regelgeving in het Brussels Gewest plukt dus de vruchten van de succesvolle intensieve samenwerking tussen de overheid en de privésector. Dat wijst op de volwassenheid van de maatschappij en haar vermogen om belangrijke milieu-uitdagingen aan te gaan en daarbij een benijdenswaardige knowhow en economische aantrekkelijkheid op internationaal niveau te behouden!

Ik denk dat dit een uitstekende maatregel is, die zijn doeltreffendheid heeft bewezen. We moeten vooral niet terugkrabbelen. Als er sprake is van angst of terughoudendheid, is het altijd beter om technische correcties aan te brengen en de tijd te

homegrade.brussels et le Réseau habitat, qui conseillent gratuitement les particuliers en matière de rénovation.

Au niveau de l’entretien des bâtiments par les syndics ou les occupants, quelques retours d’expérience sur les bâtiments de première génération font part d'un mauvais pilotage de l'utilisation des bâtiments, même s'ils ont été très bien conçus et réalisés. C’est principalement la gestion non optimisée du bâtiment qui nécessite des corrections en phase d’utilisation. Les interventions correctrices viennent dans ces cas accroître les coûts d’exploitation.

Parmi les causes, on retrouve une défaillance dans la transmission des informations relatives aux caractéristiques des systèmes techniques et de leur mode de régulation entre les acteurs qui construisent et livrent des bâtiments et ceux chargés de l’exploitation des bâtiments (gestionnaires, sociétés de maintenance, syndics, occupants,...), ainsi qu'une absence de consultation des futurs utilisateurs et gestionnaires du bâtiment par les concepteurs, qui peut donner lieu à la livraison d’un bâtiment qui n’est pas en parfaite adéquation avec son usage.

Ces deux causes ne sont toutefois pas spécifiques aux bâtiments à haute performance énergétique. Elles peuvent en effet se retrouver dans l’exploitation d‘un bâtiment conventionnel. La différence, c'est que les réglages sont plus techniques dans le cas de bâtiments à haute performance énergétique.

J’en viens aux frais d’exploitation. Les factures pour le chauffage des bâtiments sont réduites par rapport aux bâtiments conventionnels. Ainsi, l’étude des mesures de performances réelles et de satisfaction des occupants dans les bâtiments résidentiels à hautes performances énergétiques (Measure) qui s’est achevée fin 2018 en Région wallonne met en lumière une consommation moyenne pour le chauffage de 28kWh/m² par an. Pour le chauffage de l’eau chaude sanitaire, l’énergie finale nécessaire est de 41kWh/m² par an. Ces données viennent conforter les résultats obtenus par le suivi détaillé réalisé à Bruxelles sur seize unités de logement, dont sept maisons unifamiliales et neuf appartements.

nemen voor bijscholing.

Par ailleurs, les logements à haute performance sont, dans la majorité des cas, équipés de systèmes de ventilation mécanique à double flux. Les mesures réalisées sur les installations de ventilation confirment leur bonne performance énergétique globale. Les consommations électriques des ventilateurs oscillent généralement entre 1,1 et 3,3kWh/m² sur une base annuelle. Pour un logement de 90m², cela correspond à une consommation électrique annuelle de 100 à 300kWh.

Les économies d'énergie réalisées grâce au récupérateur de chaleur sont très nettement supérieures à la consommation électrique des ventilateurs. Le bilan énergétique global est donc positif. Au niveau des charges d'exploitation, ces gains énergétiques compensent largement le coût induit par la nécessité de remplacer les filtres des systèmes de ventilation.

Enfin, les expériences récentes confirment qu'il n'est pas de meilleur investissement que d'accorder du temps en amont d'un projet de construction HPE pour y associer les futurs utilisateurs au sens large, afin de garantir la meilleure adéquation possible entre les techniques et les besoins de l'usager. Il existe également d'autres solutions pour réduire les coûts d'exploitation (achats groupés, formations pour assurer soi-même l'entretien des filtres, contrats d'entretien groupés).

La réglementation relative aux aspects des travaux liés à la PEB témoigne donc de la véritable réussite, en Région bruxelloise, d'un travail de collaboration intense entre les pouvoirs publics et le secteur privé. Cela démontre la maturité de la société et sa capacité à relever des défis environnementaux importants, tout en maintenant un savoir-faire et une attractivité économique enviés jusqu'au niveau international !

Bref, j'estime qu'il s'agit là d'une excellente mesure, qui a prouvé son efficacité. Il ne fallait surtout pas reculer au moment de son adoption. Quand des peurs ou des réticences se manifestent, il est toujours plus judicieux d'apporter des corrections techniques et d'accorder du temps à la formation plutôt que de reculer face à l'urgence énergétique et environnementale.

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).- Ik denk dat hiermee het bewijs is geleverd dat een interpellatie, zelfs aan het einde van een regeerperiode, tot een verrijkend debat kan leiden.*

- Het incident is gesloten.

M. Vincent De Wolf (MR).- M. le président, je pense que la preuve est ainsi faite qu'une interpellation, même en fin de législature, à quelques encablures des élections, peut entraîner un débat enrichissant, sans prises de bec ou excitations multiples.

Je remercie Mme la ministre de la qualité de sa réponse.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CAROLINE PERSOONS

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

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

betreffende "de effectenstudie over de vluchten opgelegd door het gerecht en de contacten met de federale overheid".

INTERPELLATION DE MME CAROLINE PERSOONS

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

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

concernant "l'étude d'incidences imposée par la justice concernant le survol de Bruxelles et les relations avec l'autorité fédérale".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME,

betreffende "de eerste resultaten van de effectenstudie over de vliegroutes".

INTERPELLATION JOINTE DE M. JEF VAN DAMME,

concernant "les premiers résultats de l'étude d'incidences sur les routes aériennes".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN

INTERPELLATION JOINTE DE M. BENOÎT

DE HEER BENOÎT CEREXHE,

betreffende "de vluchten boven het Brussels Gewest".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de heer Jef Van Damme wordt zijn toegevoegde interpellatie geacht te zijn ingetrokken.

Mevrouw Caroline Persoons (DéFI) *(in het Frans).- Op 20 juli 2017 verplichtte de Brusselse rechtbank van eerste aanleg de federale staat ertoe om het besluit-Gosuin van 1999 na te leven en binnen de twaalf maanden een effectenstudie over de vluchten op de Luchthaven van Brussel-Nationaal uit te voeren. Anderhalf jaar later vernemen wij via de pers dat het eerste hoofdstuk van het effectenrapport zou zijn bezorgd aan de federale regering, die voor 25% aandeelhouder is van de luchthaven, evenals aan de gefedereerde entiteiten.*

Heeft de Brusselse regering dat eerste hoofdstuk inderdaad ontvangen? Hoe luidt haar analyse?

Op basis van het persartikel zou de belangrijkste kritiek slaan op het feit dat er bij het vastleggen van de vliegroutes geen rekening is gehouden met het aantal inwoners dat overvlogen wordt, het geluidsniveau en de internationale luchtvaartregels, laat staan met milieucriteria.

Voorts wordt het gebrek aan coördinatie tussen de bevoegde diensten aangekaart, evenals het uitblijven van de aanstelling van een verantwoordelijke voor de administratieve afhandeling van de dossiers.

De studie zou ook scherpe kritiek bevatten over het boetesysteem dat in het Brusselse Geluidsbesluit is opgenomen.

Intussen heeft de Brusselse rechtbank van eerste aanleg zich in kort geding uitgesproken over een vraag van onder andere Kraainem, Wezembeek-Oppem en de vereniging Bruxelles Air Libre Brussel.

Ook dat vonnis is glashelder: de Belgische Staat moet uiterlijk tegen 3 juni 2019 de effectenstudie aan alle betrokken partijen bezorgen, anders wordt hem een maandelijkse dwangsom van

CEREXHE,

concernant "le survol de la Région bruxelloise".

M. le président.- En l'absence de M. Jef Van Damme, son interpellation jointe est considérée comme retirée.

Mme Caroline Persoons (DéFI).- J'ignore si, sur ce sujet, mon interpellation sera la dernière de la législature. Il en viendra certainement d'autres ultérieurement, mais peut-être que les protagonistes ne seront pas les mêmes après le 26 mai...

Je me réjouis donc de vous poser ces questions, car certaines avancées ont été enregistrées en la matière, dont le récent jugement favorable à la Région et aux communes. Je me réjouis moins pour les citoyens bruxellois qui connaissent encore des situations problématiques un peu partout dans la Région, même si certains quartiers sont plus touchés que d'autres.

Le 20 juillet 2017, le tribunal de première instance de Bruxelles avait condamné l'État belge en exigeant le respect de l'arrêté Gosuin de 1999 - dont les vingt ans seront fêtés dans quelques semaines - et ordonné à l'État fédéral de faire réaliser, dans les douze mois, une étude d'incidences sur l'activité de l'aéroport de Bruxelles National.

Plus d'un an et demi après cette décision de justice, nous apprenons dans la presse que le premier chapitre de l'étude d'incidences a été remis à l'État fédéral qui est, faut-il le rappeler, actionnaire à 25% de l'aéroport. Les différents gouvernements des entités fédérées semblent également avoir reçu cette étude.

Le gouvernement bruxellois a-t-il bien reçu cette première partie de l'étude ? Quelle analyse en fait-il ?

Comme le titrait le quotidien Le Soir, toutes les parties en prennent pour leur grade. Sur la base des quelques lignes que l'on a pu lire dans la presse, je constate que des points importants sont mis en avant.

300.000 euro opgelegd. Daartoe moet het vonnis wel tegen 3 mei worden betekend. Is dat al gebeurd? Of zijn de twee andere delen van de effectenstudie ondertussen aan het gewest bezorgd?

Bovendien mag er niet langer gebruik worden gemaakt van de Kanaalroute, de Ringvliegroute en de aanvliegroute naar baan 01, die meer inbreuken op het Geluidsbesluit met zich meebrengen.

Wat is de houding van de Brusselse regering tegenover het eerste deel van de effectenstudie en het jongste vonnis? Hebt u daarover al overleg gepleegd met de federale overheid en de andere gewesten?

Hoe ziet de planning eruit? Heeft de federale regering gevolg gegeven aan de resultaten van het effectenrapport?

Stemt dit deel van de studie overeen met de beslissing van juli 2017? De nieuwe rechtszaak was inderdaad bedoeld om na te gaan of het federale project wel overeenstemt met de vraag van de rechtbank.

Stemmen de geluidsniveaus per gemeente overeen met de eerdere analyses die door het gewest werden uitgevoerd?

Bent u het eens met de opmerkingen over de plaatsing van de geluidsmeters en het boetesysteem? Zo ja, welk gevolg zult u daaraan geven?

Une critique importante porte sur le principe de dispersion des routes. Cet exercice ne tient en effet pas compte du nombre d'habitants survolés, une donnée pourtant essentielle que la Région dénonce depuis plusieurs d'années, comme en témoignent les résolutions votées dans ce parlement pour attirer l'attention sur cet aspect du problème. La dispersion des routes ne tient pas non plus compte du niveau du bruit subi par les riverains, ni du respect des règles aériennes internationales, et pas davantage des critères environnementaux. C'est un comble, alors que des milliers de personnes manifestent pour dire l'importance de cette dimension.

Sont aussi pointés le manque de coordination entre les entités responsables et le fait que personne n'est désigné pour la supervision administrative des dossiers, une demande pourtant formulée elle aussi depuis des années.

L'étude comprend en outre une critique du système d'amendes prévu par l'arrêté bruxellois relatif au bruit.

Après la réception de cette première partie de l'étude, on a appris que le tribunal de première instance de Bruxelles avait prononcé un nouveau jugement en référé, à la demande d'une dizaine de communes bruxelloises, ainsi que de Kraainem, Wezembeek-Oppem et l'association Bruxelles Air libre.

À nouveau, ce jugement du 1er février 2019 est on ne peut plus clair : il condamne l'État belge à communiquer à chacune des parties au présent litige, pour le 3 juin 2019 au plus tard, l'étude d'incidences réalisée en exécution du jugement du 19 juillet 2017, sous peine d'une astreinte, due à la seule Région bruxelloise, de 300.000 euros par mois.

Cependant, pour que cette astreinte soit due, il faut qu'il y ait signification du jugement à l'État belge pour le 3 mai au plus tard. Cette signification a-t-elle eu lieu ou l'étude d'incidences et ses deux volets ont-ils été envoyés à la Région bruxelloise ?

Le jugement est également très important en ce sens qu'il interdit à l'État belge d'exploiter la route du canal, la route du ring et celle utilisée pour les atterrissages sur la piste 01, considérant que

pareille exploitation génère, pour la période de 23h à 7h, une augmentation des infractions aux normes de l'arrêté relatif au bruit.

Face à cette première partie de l'étude d'incidences et à ce nouveau jugement du tribunal, quelle est l'analyse réalisée par le gouvernement bruxellois ? Quels sont les contacts avec l'État fédéral et les deux autres Régions ? Vous êtes-vous rencontrés ?

Quel est le calendrier à venir ?

Quelle est la méthodologie retenue avec le gouvernement fédéral pour donner des suites concrètes à ce rapport d'incidences ?

Cette partie de l'étude répond-elle à la décision de juillet 2017 ? L'introduction d'une nouvelle action visait en effet à vérifier l'adéquation du projet du niveau fédéral avec la demande de la justice.

Les niveaux de bruit présentés par commune correspondent-ils aux analyses d'incidences commandées précédemment par la Région ?

Les remarques formulées par rapport au placement des sonomètres et au système d'amendes de l'arrêté relatif au bruit vous semblent-elles pertinentes ? Dans l'affirmative, quelles suites y seront-elles réservées ?

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).- Het vonnis van 1 februari bevat een aantal interessante elementen, maar volstaat niet voor de omwonenden, die al twintig jaar kampen met de overlast van het vliegverkeer boven Brussel.*

Het is goed nieuws dat het vonnis het verzoek van het gewest en de gemeenten als ontvankelijk bestempelt.

De rechter wijst andermaal op de traagheid van de Belgische Staat en de onwettigheid van de huidige situatie.

De rechter heeft het over een periode van 23 tot 7 uur, wat concreet betekent dat de nacht niet tot 6, maar tot 7 uur duurt.

Ze veroordeelt de Belgische Staat, maar geeft hem nog tot 3 juni 2019, net na de verkiezingen dus, de

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Le jugement prononcé le 1er février dernier est celui de la bouteille à moitié vide ou à moitié pleine : il contient un certain nombre d'éléments intéressants mais ne donne pas, loin s'en faut, totalement satisfaction aux riverains qui subissent depuis vingt ans - ce qui correspond à l'entrée en vigueur de l'arrêté relatif au bruit - les nuisances d'un survol de Bruxelles devenu de plus en plus intensif au fil du temps, et ce sur la totalité du territoire.

Cette décision du 1er février comporte des éléments positifs. C'est ainsi que la demande introduite par la Région et les communes a été déclarée recevable, ce qui n'allait pas de soi, puisque nous nous trouvons dans le cadre d'une demande d'exécution d'un jugement précédent. La juge aurait donc pu renvoyer l'affaire devant le juge des saisies, ce qu'elle n'a pas fait, puisqu'elle s'est déclarée compétente et que la demande a été

tijd om zijn effectenrapport in te dienen. Om die deadline kracht bij te zetten, legt ze aanzienlijke dwangsommen op.

We hopen dus dat het effectenrapport voor 3 juni klaar zal zijn, ook al lijkt de rechter de federale regering vrij te stellen van een onderzoek naar de gevolgen van mogelijke oplossingen voor vluchtroutes die vandaag een structurele inbreuk vormen.

Het valt tegen dat de rechter het gebruik van de Kanaalroute, de Ringroute of baan 01 niet verbiedt. Ze zegt gewoon dat er op die routes niet meer inbreuken mogen plaatsvinden dan in 2017. Daarom wil ik weten hoeveel er dat jaar waren, want als ik het me goed herinner, was dat een echt rampjaar.

Er wordt een erg moeilijk jaar als referentie genomen en er wordt een overgangssituatie van achttien maanden ingesteld. Dat is lang als je onder intensief vliegverkeer te lijden hebt.

Hoe ver staat het effectenrapport? Heeft onderzoeksbureau Envisa uw kabinet geraadpleegd over het eerste deel, dat in de pers is verschenen? Kon uw kabinet er opmerkingen bij geven? Voor zover ik weet, werd het standpunt van de gemeenten niet gevraagd. Het is hoog tijd dat het gewest en de gemeenten hun recht op inspraak opeisen, temeer omdat het effectenonderzoek tegen juni klaar moet zijn.

Hoe vaak werd het Brussels Gewest uitgenodigd om een vergadering bij te wonen? Vraagt u tijdens uw contacten om ook de gemeenten en de wijkcomités inspraak te geven?

déclarée recevable.

Dans sa décision, la juge pointe à nouveau l'inertie de l'État belge dans ce dossier et l'illégalité de la situation actuelle. Cela revient à qualifier d'illégale la gestion actuelle de l'aéroport.

Par ailleurs, la juge aménage des situations pour la période de 23h à 7h. On peut donc interpréter, dans le débat sur les nuits calmes, que la nuit ne s'arrêterait pas à 6h, mais à 7h.

La juge condamne ensuite l'État belge, tout en lui accordant un délai supplémentaire, à remettre son étude d'incidences pour le 3 juin 2019, juste après l'échéance électorale du 26 mai. Par rapport à la décision antérieure, qui prévoyait une remise de l'étude dans l'année, un délai supplémentaire est donc accordé à l'État belge, mais assorti d'astreintes importantes.

Nous pouvons donc espérer que cette étude sera disponible pour le 3 juin, même si la juge semble dispenser le gouvernement fédéral d'étudier les incidences des solutions qu'il pourrait mettre en place pour répondre aux situations engendrées par les routes et les plans de vol depuis et vers l'aéroport de Zaventem, situations devenues structurellement infractionnelles.

Ce qui est moins agréable dans cette décision, c'est qu'elle n'interdit pas l'utilisation de la route du canal, de la route du ring ou de la piste 01. Elle dit simplement que les avions ne peuvent pas commettre plus d'infractions sur ces routes qu'en 2017. Je souhaiterais donc connaître les chiffres pour cette année. En effet, si mes souvenirs sont bons, 2017 était particulièrement catastrophique sur le plan des infractions.

On se réfère donc à une année très difficile pour les Bruxellois et on dit qu'il y aura dix-huit mois de situation transitoire. Dix-huit mois, c'est long quand on subit les survols intensifs de son quartier ou de sa commune. Cet élément de la décision est particulièrement difficile à avaler.

Où l'étude d'incidences en est-elle ? Des extraits d'une première partie ont été publiés dans la presse. Y participez-vous ? Votre cabinet est-il consulté par le bureau d'études Envisa ? La Région bruxelloise a-t-elle assisté à des réunions ?

A-t-elle eu l'occasion de faire part de ses remarques sur la première partie de l'étude ? À ma connaissance, les communes n'ont pas été associées, alors qu'elles sont parties à la procédure. Il est plus que temps que la Région et les communes revendiquent leur droit à être entendues dans le cadre de cette étude d'incidences, d'autant qu'elle sera rendue pour le mois de juin.

À combien de réunions la Région bruxelloise a-t-elle été conviée ? Dans le cadre des contacts que vous pouvez avoir, demandez-vous que les communes, qui se sont jointes à la procédure, et les associations de riverains, qui ont joué un rôle important ces vingt dernières années et étaient parties à la procédure, puissent également être entendues ?

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- Het vonnis van de rechtbank van eerste aanleg van 19 juli 2017, ten gevolge van de rechtszaak die door de Brusselse regering was ingesteld, legt de federale overheid een effectenonderzoek op waarvan de resultaten binnen de twaalf maanden bekend moesten zijn. De afwachtende houding van de federale regering heeft echter tot vertraging geleid.*

De uitwerking van het rapport werd in juni 2018 aan het Franse bedrijf Envisa toegekend en omvat twee grote delen.

Eerst en vooral moesten de effecten van de luchthavenactiviteiten objectief, wetenschappelijk, onafhankelijk en transparant in kaart worden gebracht, rekening houdende met de luchtvaartregels en -procedures.

Ten tweede moesten er alternatieve oplossingen worden aangereikt om de geluidsoverlast terug te dringen, in het licht van de veiligheid en de gevolgen voor de capaciteit van de luchthaven.

In de loop van de zomer van vorig jaar hebben we eerst getelefoneerd en vervolgens tweemaal vergaderd met Envisa. Aan de eerste vergadering nam Leefmilieu Brussel deel om de technische kant van het dossier uit te leggen: het besluit over vlieglawaai, de geluidsmeters, de boetes, alle voorgaande onderzoeken,... Tijdens de tweede vergadering kwamen de Brusselse eisen aan bod:

Mme Céline Fremault, ministre.- Je commencerai par répondre aux questions concernant l'étude d'incidences, qui, je le rappelle, a été obtenue grâce aux actions en justice du gouvernement bruxellois. En effet, le jugement du tribunal de première instance du 19 juillet 2017 a imposé à l'État fédéral une étude d'incidences dont les résultats devaient être livrés dans les douze mois. Sa réalisation a donc pris un retard certain, en raison de l'attitude attentiste du gouvernement fédéral, comme l'a souligné la juge.

Cette étude, attribuée à la société française Envisa en juin 2018, devait comporter deux phases principales :

- en premier lieu, elle devait dresser "de manière objective, scientifique, indépendante et transparente l'incidence de l'activité aéroportuaire actuelle en prenant en considération toutes les règles et procédures aéronautiques" ;

- en second lieu, elle devait formuler "des solutions alternatives permettant l'atténuation des nuisances sonores à la lumière des conditions de sécurité et des incidences sur la capacité de l'aéroport".

Dans le cadre de ce premier chapitre, une première prise de contact par téléphone, suivie de deux rencontres, a eu lieu avec Envisa durant l'été 2018. La première réunion a inclus Bruxelles Environnement, pour expliquer la technicité du

de elementen uit het Brusselse regeerakkoord, de belangenconflicten, de rechtszaken, onze relatie met de federale overheid, de nood aan een milieuonderzoek van de routes, het overvliegen van minder dichtbevolkte gebieden, ...

Net zoals u heb ik via de media vernomen dat het eerste deel van het effectenrapport klaar is. Pas daarna heb ik het van het kabinet-Bellot gekregen en nu is het ook beschikbaar op de website van de federale regering.

Onze opmerkingen hebben we op 22 februari aan het kabinet-Bellot en Envisa bezorgd. Ik noem er slechts enkele. In het effectenbesluit staat niets over het Geluidsbesluit, dat nochtans door alle juridische instanties van het land is bekrachtigd. Er bleken ook talloze bronnen weggelaten, de lijst met vonnissen en wetteksten was onvolledig en er ontbraken details over de berekeningshypothesen. Kortom, het eerste deel van het rapport is onvoldoende precies voor een onderzoek van die omvang.

Ik heb Envisa gesuggereerd om een beroep te doen op Leefmilieu Brussel om het onderzoek te verbeteren, maar daar is geen reactie op gekomen. Het is uitgesloten dat we ook maar een komma aan het Geluidsbesluit wijzigen of het minder strikt gaan toepassen.

Envisa heeft me laten weten dat het tweede deel van het effectenrapport tegen 5 april klaar zal zijn. Ik hoop dat het tweede deel nieuwe, concrete en realistische voorstellen bevat om eindelijk de omgeving rond de luchthaven efficiënt en milieuvriendelijk aan te pakken. We kunnen hoe dan ook de richtlijnen die op het einde van het eerste deel worden gegeven, in de praktijk brengen. Dat zal de overlast al doen dalen.

Het vonnis van de rechtbank van eerste aanleg verklaart het gewestelijke initiatief ontvankelijk en is bijzonder streng voor de afwachtende houding van de federale regering.

Over het effectenrapport staat in het vonnis dat de federale overheid helemaal geen verklaring geeft voor de oplopende vertraging. Daarom veroordeelt de rechtbank de Belgische Staat tot de uitvoering van een effectenrapport voor 3 juni 2019, op straffe van een dwangsom van

dossier : arrêté relatif au bruit des avions, sonomètres, amendes, explication de toutes les études réalisées,… La seconde, avec mon cabinet, a été l'occasion de rappeler l'ensemble des demandes bruxelloises, que je vous ai déjà répétées à maintes reprises : l'accord de gouvernement bruxellois, les divers conflits d'intérêts, les actions en justice, les relations avec les différents acteurs du dossier (en particulier avec l'État fédéral), la nécessité de procéder à une évaluation environnementale des routes, le survol des zones les moins densément peuplées,…

J'ai appris, comme vous, dans la presse, que la première mouture du premier chapitre de l'étude était disponible. Elle ne m'a été fournie par le cabinet de M. Bellot que par la suite, et est maintenant disponible en ligne sur le site du gouvernement fédéral.

Ce premier chapitre reflète correctement l'état du dossier : gestion calamiteuse par le gouvernement fédéral, ces dernières décennies, que ce soit sur les plans politique, de la communication, de la gestion environnementale ou de l'approche équilibrée. Ce n'est pas nouveau, car l'étude historique et l'étude comparative que j'avais fait réaliser le démontraient déjà amplement.

Dans les faits, après analyse du document par les experts de Bruxelles Environnement, nous avons émis de nombreuses remarques, tant sur la forme que sur le fond, qui ont été envoyées au cabinet du ministre Bellot et au prestataire Envisa le 22 février dernier.

Je ne ferai pas un relevé exhaustif de nos remarques, car elles sont nombreuses et parfois très techniques. À titre d'exemple, j'ai rappelé que l'étude d'incidences ne mentionne pas que l'arrêté relatif au bruit a été validé par toutes les instances judiciaires du pays, de même que la position des sonomètres.

Il a également été constaté que de très nombreuses sources étaient omises, que la liste des jugements et des textes légaux était lacunaire et qu'il manquait des précisions sur les hypothèses de calcul. Bref, ce premier chapitre manque de la qualité et de la précision requises pour une étude d'incidences de cette envergure.

300.000 euro per maand vertraging.

Het vonnis beschermt de Brusselaars in afwachting van de afronding van het onderzoek: de federale overheid mag 's nachts en in de vroege ochtend (23-7 uur) op route 01, de Kanaal- en de Ringroute niet meer inbreuken toestaan dan in 2017, op straffe van een dwangsom van 10.000 euro per inbreuk. Concreet betekent dat dat wie onder de Kanaal- en Ringroute en onder baan 01 woont, de garantie krijgt dat de overlast 's nachts en in de vroege ochtend niet toeneemt.

Zoals altijd heb ik de gemeenten en verenigingen uitgenodigd om het vonnis samen te bespreken. De aanwezige partijen waren het erover eens dat het gewest met dit vonnis mooie vooruitgang heeft geboekt. De rechter heeft ons bovendien gevraagd om in afwachting van het effectenrapport het dossier niet los te laten. We zullen dus zeker contact met haar opnemen als het effectenrapport niet voldoet.

Met de gemeenten en verenigingen heb ik afgesproken om niet in beroep te gaan en het vonnis te betekenen.

Volgens de eerste schattingen is het aantal inbreuken op de betrokken routes vorig jaar met 850 gestegen in vergelijking met 2017.

Ik blijf waakzaam en zal niet aarzelen om boetes op te leggen als het aantal inbreuken toeneemt of het effectenrapport op zich laat wachten. Ik behoud me trouwens het recht voor om opnieuw naar het gerecht te stappen als het effectenrapport geen voldoening biedt.

J’ai mis Bruxelles Environnement à disposition d'Envisa pour lui offrir son aide et des éclaircissements en vue d'améliorer l’étude, mais aucun contact n’a été pris depuis l’envoi de nos commentaires.

Nous ne modifierons pas d’un iota l’arrêté relatif au bruit et sa stricte application, qui nous ont permis d'obtenir des victoires en justice. Au contraire, celui-ci a été renforcé par la suppression de la zone de tolérance, dont nous considérions qu'elle n'avait plus lieu d'être.

Envisa m’a communiqué les informations suivantes sur le calendrier : "Le travail sur le chapitre 2 a déjà commencé et devrait être achevé au plus tard le 5 avril 2019". En outre, le dernier jugement impose une date butoir, sous peine d’astreintes. J’y reviendrai.

J’espère que ce deuxième chapitre, pour lequel nous n’avons pas encore été contactés, amènera de nouvelles propositions concrètes et réalistes pour enfin arriver à une gestion environnementale efficace autour de l’aéroport. Nous pouvons en tout cas augurer des propositions sensées des lignes directrices annoncées à la fin du premier chapitre. Il est en effet question de réduire le nombre de personnes touchées, d'éviter les zones densément peuplées, de veiller à la transparence et d'appliquer une approche équilibrée.

Le tribunal de première instance de Bruxelles a prononcé son jugement, comme en référé, le 1er février. C’est avec une certaine satisfaction que nous en avons pris connaissance.

Tout d’abord, le jugement déclare l’action de la Région recevable, ce qui était loin d'être gagné. Ensuite, il est particulièrement sévère vis-à-vis du gouvernement fédéral, puisqu’il souligne à plusieurs reprises son attitude attentiste, voire son inertie dans ce dossier, ce que je n'ai eu de cesse de dénoncer depuis le début de la législature.

Le jugement met en évidence "la lenteur extrême (du niveau fédéral), voire son défaut d’envisager ou de mettre en mouvement des solutions alternatives pour tendre à une diminution des nuisances subies, à tout le moins par certains habitants survolés".

En ce qui concerne l’étude d’incidences, le

jugement relève que "l'État fédéral n'apporte aucune explication à propos du retard accumulé depuis la décision d'attribution du 25 mai 2018".

En conséquence, le tribunal condamne l'État belge à réaliser et à finaliser l'étude d'incidences pour le 3 juin 2019, sous peine d'astreinte de 300.000 euros par mois de retard.

Le jugement organise aussi une situation de protection des Bruxellois dans l'attente de la finalisation de l'étude en question. Au niveau des routes 01, du canal et du ring, il est désormais interdit à l'État fédéral d'augmenter les infractions durant la nuit et le petit matin (23h-7h) par rapport à celles constatées en 2017, sous peine d'astreinte de 10.000 euros par infraction, avec un maximum de 3 millions d'euros par route. En effet, le jugement indique que "sans minimiser d'aucune manière les nuisances qui peuvent exister durant les périodes diurnes, une attention spécifique doit être accordée aux habitants qui subissent ces nuisances durant ce qui devrait être (ou était jusqu'il y a peu) une indispensable période de tranquillité nocturne".

Concrètement, cela signifie que les habitants résidant sous les routes du canal et du ring, ainsi que sous la piste 01, reçoivent la garantie que les nuisances causées par les vols de nuit et du petit matin ne pourront plus augmenter.

Ce jugement nous conforte donc dans notre combat pour améliorer la qualité de vie, puisque la justice ne tolère plus l'inertie de l'État fédéral.

Comme j'en ai pris l'habitude, j'ai invité les communes et les associations à faire le point ensemble sur ce jugement le vendredi 8 février. Les parties présentes ont reconnu unanimement que la Région avait clairement obtenu de belles avancées avec ce jugement.

En effet, la justice déclare recevable nos actions et nos demandes, elle constate enfin officiellement l'inertie du gouvernement fédéral, bloque toute augmentation des nuisances en attendant l'étude d'incidences, impose un délai ultime à l'étude d'incidences et acte les demandes de clarification sur les composantes de vent.

En outre, la juge a demandé à garder la main sur le

dossier en attendant l'étude d'incidences. Cela nous permet donc de revenir vers elle si la qualité de l'étude d'incidences laisse à désirer. C'est très important pour la suite de ce dossier !

En accord avec les communes et les associations à la cause, il a été décidé de ne pas interjeter appel et de faire signifier le jugement.

En ce qui concerne les infractions de référence de l'année 2017, selon les premières estimations (sous réserve de vérifications en cours), nous constatons une augmentation des violations sur les routes concernées en 2018. Il est question de près de 850 violations supplémentaires. Ce n'est pas rien !

Quoi qu'il en soit, comme j'en ai pris l'habitude, je reste vigilante et n'hésiterai pas à réclamer les astreintes pour la moindre augmentation des violations que je constaterai ou pour tout retard de l'étude d'incidences. Par ailleurs, je me réserve la possibilité de retourner vers la juge dès réception de l'étude d'incidences si celle-ci n'est pas satisfaisante.

Je conclurai donc que la justice donne raison à la Région bruxelloise et qu'elle appuie sa position concernant la gestion calamiteuse du survol. Cela souligne une énième fois l'injustice flagrante que subissent les riverains de l'aéroport depuis très longtemps, mais aussi l'ensemble des habitants bruxellois. Alors que nous constations auparavant des problèmes circonscrits à certaines portions géographiques, nous observons désormais une extension des infractions à l'ensemble des communes bruxelloises.

J'ai toujours fait preuve d'une détermination sans faille dans ce dossier, dans le souci de protéger la santé des Bruxellois et de leur offrir une qualité de vie décente. Soyez assurés que je poursuivrai ce travail.

Mevrouw Caroline Persoons (DéFI) *(in het Frans).- We moeten zoveel mogelijk druk blijven uitoefenen op de federale overheid. Als er tegen juni geen kwaliteitsvol effectenrapport is opgesteld, zullen er effectief boetes worden opgelegd.*

In de aanloop naar de verkiezingen willen

Mme Caroline Persoons (DéFI).- Je prends note de la volonté de la Région de signifier le jugement et de suivre au mieux l'étude d'incidences, qui livrera ses conclusions.

La pression exercée sur l'État fédéral doit rester maximale car je me demande si, à ce niveau, les responsables se rendent bien compte de la

sommigen de bevoegdheid opnieuw federaliseren. Nochtans is de voorbije twintig jaar gebleken dat het van groot belang is om de bevoegdheden Leefmilieu en Mobiliteit gewestelijk te houden, want vanuit het gewest en de gemeenten kunnen we de belangen van de inwoners het best verdedigen.

Tot slot wil ik nog het werk van de wijkcomités onderstrepen. Dit is een dossier waar overheid en burgers de handen in elkaar kunnen slaan.

situation vécue par les habitants de Bruxelles et de l'importance des jugements de juillet 2017 et de février 2019. Si une étude d'incidences de qualité n'aboutit pas d'ici le mois de juin, les astreintes seront en effet réclamées.

À la veille de la période électorale, certains désirent refédéraliser cette compétence. Les vingt dernières années ont pourtant montré qu'il était crucial de conserver les compétences de l'Environnement et de la Mobilité, ainsi que l'arrêté relatif au bruit, dans le giron régional, car c'est à partir de la Région et des communes que l'on peut défendre au mieux les habitants.

Je terminerai en soulignant le travail des associations de riverains. Ce dossier prouve le sens de la citoyenneté et du partenariat entre les citoyens et les pouvoirs publics.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).- Als ik het goed begrijp, werden er in 2018 858 meer inbreuken vastgesteld dan in 2017. Zodra het vonnis is betekend, begint de tijd te lopen. U dient het aantal huidige en toekomstige inbreuken te vergelijken met die uit dezelfde periode in 2017, en de verdeling van de inbreuken over de vliegroutes na te gaan. Kunt u ons die cijfers geven?*

Het tweede deel van het effectenonderzoek moet op 5 april klaar zijn. Noch u noch de gemeenten werden over dat tweede deel geraadpleegd. Daarom vrees ik dat het onderzoek onvolledig zal zijn, aangezien de gewesten geen input hebben gegeven. En als bij toeval zullen we het pas na de verkiezingen in mei ontvangen.

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Je ferai deux remarques. Tout d'abord, si j'ai bien compris, il y aurait eu, en 2018, 858 infractions de plus qu'en 2017. Il serait très intéressant de les ventiler en fonction des pistes. Dès que vous aurez signifié la décision, le compteur se mettra en effet à tourner. Vous devez être en mesure de comparer les infractions actuelles et futures à celles commises à la même période en 2017. Je suppose que vous devez disposer de chiffres précis, piste par piste, ou plutôt pour chaque route : les routes du canal et du ring et la piste 01. Il serait intéressant que vous nous transmettiez ces chiffres. Mme Persoons l'a évoqué, les associations et les citoyens y sont très attentifs. Nous pourrions ainsi surveiller les éventuels dépassements.

Le second point que je voudrais aborder est aussi une source d'inquiétude : la deuxième partie de l'étude d'incidences doit être livrée le 5 avril prochain. Or, nous sommes le 12 mars et vous n'avez pas été consultée sur cette deuxième partie, pas plus que les communes. Je crains fort que nous recevions une étude d'incidences incomplète et partielle ou partiale, dès lors que les Régions n'y auront pas été associées. Le contenu de ce document qui, comme par hasard, sera déposé juste après les élections de mai prochain, ne m'inspire pas beaucoup d'espoir.

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- We verifiëren de toename van het aantal inbreuken maandelijks. Tegen eind maart zal men mij de cijfers kunnen bevestigen. Zo nodig zullen we dwangsommen innen.*

- De incidenten zijn gesloten.

Mme Céline Fremault, ministre.- Nous vérifions l'augmentation des infractions sur une base mensuelle. D'ici la fin du mois de mars, j'aurai confirmation des chiffres cités. Nous examinerons la situation et, comme vous le dites, des astreintes sont possibles.

- Les incidents sont clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

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

betreffende "de vervuiling van de vijvers van het Rood Klooster in Oudergem".

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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 pollution des étangs du Rouge-Cloître à Auderghem".

De heer Paul Delva (CD&V).- De vijvers van het Rood Klooster in Oudergem vormen een van de prachtige stukjes natuur die het Brussels Gewest rijk is. Ze vormen een prachtig stuk groen en rust aan de ingang van het Zoniënwoud.

Jammer genoeg bleek begin februari dat de vijvers ernstig vervuild zijn door een aantal olieproducten. Er werd naar een oplossing gezocht. De brandweer, de civiele bescherming en de politie kwamen ter plaatse en plaatsten uiteindelijk een soort van drijvende dam om de vervuiling tegen te houden.

De dienstdoende burgemeester van Oudergem zegt dat er wel vaker zout en vuil water van de E411 naar de vijvers van het Rood Klooster spoelt. Blijkbaar zou Brussel Mobiliteit van plan zijn geweest om op die plek een opvangbekken met filterinstallatie te bouwen om de vervuiling tegen te gaan, maar dat is niet gebeurd. Bovendien ligt het Rood Klooster in een beschermd Natura

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- Début février, les étangs du Rouge-Cloître ont subi une forte pollution aux produits pétroliers. Pour la contenir, les services d'incendie, la protection civile et la police ont déployé une sorte de barrage flottant.*

Selon le bourgmestre faisant fonction d'Auderghem, il arrive de plus en plus souvent que le sel de déneigement et les eaux usées de l'E411 se déversent dans les étangs du Rouge-Cloître. Bruxelles Mobilité aurait apparemment eu l'intention d'y aménager un bassin de rétention avec système de filtration, mais cela n'a pas été fait. Qui plus est, le Rouge-Cloître se situe en zone protégée Natura 2000.

Pourquoi l'eau des étangs du Rouge-Cloître s'est-elle retrouvée polluée début février ? Avait-on déjà constaté de telles valeurs médiocres par le passé ? Est-il vrai qu'il arrive de plus en plus souvent que le sel et les eaux usées de l'E411 se

2000-gebied.

Waarom raakte het water van de vijvers van het Rood Klooster begin februari plotseling vervuild? Werden er in het verleden al eerder zulke slechte waarden vastgesteld? Klopt het dat er wel vaker zout en vervuild water van de E411 naar de vijvers spoelt?

Klopt het dat Brussel Mobiliteit op die bewuste plek een opvangbekken met filterinstallatie had moeten bouwen? Waarom is dat niet gebeurd? Zijn er plannen om dat opvangbekken alsnog te bouwen? Zo niet, welke andere maatregelen denkt u te treffen om dergelijke problemen te vermijden?

déversent dans les étangs ?

Est-il exact que Bruxelles Mobilité aurait dû aménager à cet endroit un bassin de rétention avec système de filtration ? Pourquoi cela n'a-t-il pas été fait ? Existe-t-il encore des plans en ce sens ? Si non, quelles autres mesures envisagez-vous pour éviter pareils problèmes ?

Mevrouw Céline Fremault, minister.- Het in februari vastgestelde probleem kan niet als het resultaat van een verslechtering van de toestand worden beschouwd. Het is veeleer het gevolg van zware regenval. In het verslag van de civiele bescherming wordt enkel verwezen naar een geringe en oppervlakkige verontreiniging van het vijverwater.

(verder in het Frans)

De zware regenbuien verergeren niettemin een veel chronischer en aanhoudend fenomeen van vervuiling, dat te wijten is aan het water dat van de E411 afvloeit en vervuilende stoffen bevat, zoals olie en in de winter ook zout.

(verder in het Nederlands)

Die vervuilende stoffen worden voortdurend in het slib van de vijver aangetroffen, waar ze als in een spons worden opgezogen.

(verder in het Frans)

Zo werd bij de jongste analyses een overschrijding van de norm vastgesteld voor cadmium, zink, koper en minerale oliën.

(verder in het Nederlands)

Om de omvang van de chronische vervuiling van de vijvers beter in kaart te brengen, loopt er sinds 2016 op initiatief van Leefmilieu Brussel een

Mme Céline Fremault, ministre *(en néerlandais).- La situation constatée en février doit plutôt être considérée comme la conséquence de pluies abondantes. Le rapport de la protection civile fait état d'une pollution limitée et superficielle.*

(poursuivant en français)

Néanmoins, il est vrai que ces pluies abondantes accentuent un phénomène de pollution beaucoup plus chronique et permanent. Ce dernier est lié au fait que les étangs sont partiellement alimentés par les eaux de ruissellement venant de l'E411, qui contiennent potentiellement des polluants liés à l'utilisation de cette voirie. Il s'agit principalement d'hydrocarbures et de sel pendant l'hiver.

(poursuivant en néerlandais)

Ces polluants sont relevés en permanence dans le sédiment de l'étang, qui les absorbe comme une éponge.

(poursuivant en français)

Les dernières analyses du sédiment ont permis de constater des dépassements de la norme pour les polluants suivants : cadmium, zinc, cuivre et huiles minérales.

(poursuivant en néerlandais)

Afin de cartographier l'ampleur de la pollution

studie over de chemische kwaliteit van het water dat wegvloeit van de wegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Tijdens regenperiodes worden er stalen genomen van het afvoerwater in een twintigtal sloten of sleuven, of van afwateringsputten of riolen die representatief zijn voor de diversiteit van het Brusselse wegennetwerk.

(verder in het Frans)

In dat kader wordt nauwlettend in de gaten gehouden hoe het water van het viaduct Drie Fonteinen naar de natuurlijke omgeving van het Rood Klooster afvloeit. De definitieve resultaten van de studie zullen in 2020 beschikbaar zijn. Op basis van de resultaten zullen we een oplossing uitwerken om elke chronische en accidentele vervuiling van de vijvers te voorkomen.

Voor de vragen over het retentiebekken moet u zich tot minister Smet richten. Die oplossing valt immers niet onder de bevoegdheid van Leefmilieu Brussel, maar van Brussel Mobiliteit, die dat stuk van de E411 op het Brusselse grondgebied beheert.

Er zijn nog andere oplossingen mogelijk, zoals de bouw van een stormbekken in combinatie met een collector onder de dekplaat van het viaduct om het afvloeiend water op te vangen en naar de Woluwecollector te pompen.

Mijn administratie is in elk geval bereid om binnen haar bevoegdheden bij te dragen aan een oplossing. Ze heeft voorts Brussel Mobiliteit bij brief gevraagd om zijn verantwoordelijkheid ten opzichte van deze milieuschadelijke situatie te nemen.

De heer Paul Delva (CD&V).- Hopelijk komt er gauw een oplossing voor de vervuiling van de vijvers van het Rood Klooster.

chronique des étangs, Bruxelles Environnement mène depuis 2016 une étude de la qualité chimique des eaux de ruissellement provenant des voiries de la Région de Bruxelles-Capitale. Des échantillons sont prélevés en périodes de pluie dans divers fossés, tranchées, fosses ou égouts d'évacuation représentatifs de la diversité du réseau routier bruxellois.

(poursuivant en français)

Ces voiries représentatives peuvent être des autoroutes urbaines, de grandes avenues, des routes de quartiers résidentiels, des parkings,... Dans ce cadre, un suivi profond de l'évacuation des eaux de ruissellement dans l'environnement naturel du Rouge-Cloître est assuré depuis le viaduc des Trois Fontaines. Les résultats définitifs de cette étude seront disponibles en 2020. Sur leur base, il conviendra de trouver une solution pour éviter la pollution chronique des étangs, mais aussi remédier aux conséquences d'une pollution accidentelle sur le viaduc dans les étangs du Rouge-Cloître.

En ce qui concerne ces solutions et vos questions sur le bassin de rétention, je vous invite à interroger mon collègue Pascal Smet. En effet, cette question n'est pas du ressort de Bruxelles Environnement, mais bien de Bruxelles Mobilité, gestionnaire de ce tronçon de l'E411.

D'autres solutions sont également envisageables. Il pourrait s'agir de la mise en place d'un bassin d'orage et de la pose d'un collecteur suspendu sous le tablier du viaduc pour récupérer les eaux de ruissellement, les stocker puis les pomper pour les renvoyer vers le collecteur de la Woluwe.

Mon administration est en tout cas disposée à contribuer, dans le cadre de ses compétences, à une solution qui éviterait toute pollution, chronique ou accidentelle, des étangs du Rouge-Cloître. En outre, un courrier a été adressé par mon administration à Bruxelles Mobilité pour l'inciter à prendre ses responsabilités face à cette situation dommageable pour l'environnement.

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- J'espère qu'une solution sera rapidement trouvée à la pollution des étangs du Rouge-Cloître.*

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.