



**PARLEMENT BRUXELLOIS  
BRUSSELS PARLEMENT**

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

---

**Commission de l'environnement  
et de l'énergie,**

**chargée de la conservation de la nature,  
du bien-être animal, de la propreté, de la  
politique de l'eau et du Port de Bruxelles**

---

**RÉUNION DU**

**MERCREDI 28 OCTOBRE 2020**

---

**SESSION 2020-2021**

---

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

---

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

**belast met het Natuurbehoud,  
het Dierenwelzijn, de Netheid,  
het Waterbeleid en de Haven van Brussel**

---

**VERGADERING VAN**

**WOENSDAG 28 OKTOBER 2020**

---

**ZITTING 2020-2021**

---

---

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 de la direction des comptes rendus. 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  
E-mail : [criv@parlement.brussels](mailto:criv@parlement.brussels)

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse [www.parlement.brussels](http://www.parlement.brussels)

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 directie Verslaggeving. De vertaling is een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het  
Brussels Hoofdstedelijk Parlement  
Directie Verslaggeving  
Tel. 02 549 68 02  
E-mail [criv@parlement.brussels](mailto:criv@parlement.brussels)

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op [www.parlement.brussels](http://www.parlement.brussels)

## SOMMAIRE

Question orale de Mme Viviane Teitelbaum 1

à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

concernant "le point sur l'instauration du système de consigne pour les canettes et bouteilles en plastique".

Question orale jointe de Mme Marie Nagy, 1

concernant "la fin du projet de canettes consignées".

Question orale de M. Julien Uyttendaele 8

à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

concernant "la gestion des fontaines d'eau publiques à l'heure du coronavirus".

Question orale de Mme Hilde Sabbe 10

à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

concernant "la consommation d'eau pour les piscines privées".

Demande d'explications de Mme Gladys Kazadi Muanangabu Kaniki 12

à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

## INHOUD

Mondelinge vraag van mevrouw Viviane Teitelbaum 1

aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende "de stand van zaken betreffende de invoering van statiegeld voor blikjes en plastic flessen".

Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Marie Nagy, 1

betreffende "het einde van het project betreffende statiegeld voor blikjes".

Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele 8

aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende "het beheer van de openbare waterfonteinen in de tijd van het coronavirus".

Mondelinge vraag van mevrouw Hilde Sabbe 10

aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende "het waterverbruik voor privézwembaden".

Vraag om uitleg van mevrouw Gladys Kazadi Muanangabu Kaniki 12

aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

concernant "les mesures d'information du public sur la qualité de l'air".		betreffende "de maatregelen om de bevolking over de luchtkwaliteit te informeren".	
Demande d'explications jointe de Mme Aurélie Czekalski,	12	Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Aurélie Czekalski,	12
concernant "la campagne de mesure de la pollution de l'air à Bruxelles".		betreffende "de campagne om de luchtvervuiling in Brussel te meten".	
Discussion conjointe – Orateurs :		Samengevoegde bespreking – Sprekers:	
Mme Gladys Kazadi Muanangabu Kaniki (cdH)		Mevrouw Gladys Kazadi Muanangabu Kaniki (cdH)	
Mme Aurélie Czekalski (MR)		Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)		Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)		Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)	
Mme Lotte Stoops (Groen)		Mevrouw Lotte Stoops (Groen)	
Mme Marie Nagy (DéFI)		Mevrouw Marie Nagy (DéFI)	
M. Martin Casier (PS)		De heer Martin Casier (PS)	
M. Alain Maron, ministre		De heer Alain Maron, minister	
Demande d'explications de M. Christophe De Beukelaer	25	Vraag om uitleg van de heer Christophe De Beukelaer	25
à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,		aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,	
concernant "l'installation des bornes électriques publiques".		betreffende "de installatie van openbare elektrische laadpalen".	
Demande d'explications jointe de Mme Aurélie Czekalski,	25	Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Aurélie Czekalski,	25
concernant "le déploiement d'un réseau de bornes de rechargement en Région bruxelloise".		betreffende "de uitrol van een netwerk van oplaadpalen in het Brussels Gewest".	
Demande d'explications jointe de Mme Cieltje Van Achter,	25	Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Cieltje Van Achter,	25
concernant "le point sur les infrastructures de recharge dans la Région".		betreffende "de stand van zaken van de laadinfrastructuur in het gewest".	

Discussion conjointe – Orateurs :

M. Christophe De Beukelaer (cdH)

Mme Aurélie Czekalski (MR)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

M. Jonathan de Patoul (DéFI)

Mme Lotte Stoops (Groen)

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)

M. Alain Maron, ministre

Demande d'explications de M. Julien Uyttendaele 41

à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

concernant "l'avenir de l'apiculture en Région de Bruxelles-Capitale".

Discussion – Orateurs :

M. Julien Uyttendaele (PS)

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)

M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR)

Mme Lotte Stoops (Groen)

M. Alain Maron, ministre

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

De heer Christophe De Beukelaer (cdH)

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

De heer Jonathan de Patoul (DéFI)

Mevrouw Lotte Stoops (Groen)

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)

De heer Alain Maron, minister

Vraag om uitleg van de heer Julien Uyttendaele 41

aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende "de toekomst van de bijenteelt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

Bespreking – Sprekers:

De heer Julien Uyttendaele (PS)

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR)

Mevrouw Lotte Stoops (Groen)

De heer Alain Maron, minister

1103 Présidence : M. Tristan Roberti, président.

1109 **QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM**

1109 à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

1109 concernant "le point sur l'instauration du système de consigne pour les canettes et bouteilles en plastique".

1109 **QUESTION ORALE JOINTE DE MME MARIE NAGY,**

1109 concernant "la fin du projet de canettes consignées".

1113 **Mme Viviane Teitelbaum (MR).**- La déclaration de politique régionale (DPR) prévoit en une phrase que le gouvernement prendra l'initiative d'instaurer un système de consigne pour les canettes et les bouteilles en plastique. C'est une solution qui, selon des associations environnementales, devrait combattre les déchets sauvages et améliorer le taux de collecte des bouteilles en plastique et des canettes. L'idée fait également son chemin en France. Les entreprises du secteur alimentaire se seraient engagées à "réduire les déchets sauvages de 20 % d'ici 2020" et à "collecter et à recycler 90 % de tous les emballages de boissons mis sur le marché en Belgique".

Or, nous apprenons par voie de presse que vous avez décidé de ne pas donner suite au projet pilote instaurant un système de consigne sur les canettes et les bouteilles en plastique sur le territoire bruxellois. Comme vous nous l'expliquiez lors d'une précédente commission, ce premier test ne s'était pas avéré concluant sur le plan de l'amélioration de la propreté sur les sites tests. Par ailleurs, la gestion des bons d'achat s'est révélée compliquée pour les commerçants participant au projet, ce qui les a incités à se retirer en fin d'expérience.

Pourtant, le système donne de bons résultats en Allemagne et dans dix autres pays européens. Nous pensons donc que sa mise en place mériterait une seconde chance à Bruxelles.

À la suite de l'abandon de ce projet pilote, pourrions-nous faire le point quant à votre déclaration de politique régionale ? Malgré cette première expérience jugée peu concluante, allez-vous poursuivre le processus d'instauration d'un système de consigne à Bruxelles ? Quelle méthodologie le gouvernement a-t-il adoptée pour le développement de cette initiative ? De nouveaux projets seront-ils menés ? Le cas échéant, quand et comment ?

Avez-vous réalisé une évaluation de ce premier projet pilote ? Pouvez-vous nous dire les raisons pour lesquelles celui-ci n'a pas fonctionné, alors que, partout ailleurs en Europe, le taux de recyclage démontre que le système est concluant ? Dans

Voorzitterschap: de heer Tristan Roberti, voorzitter.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM**

aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende "de stand van zaken betreffende de invoering van statiegeld voor blikjes en plastic flessen".

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARIE NAGY,**

betreffende "het einde van het project betreffende statiegeld voor blikjes".

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR)** (in het Frans).- In de gewestelijke beleidsverklaring staat dat de regering statiegeld voor blikjes en plastic flessen zal invoeren. Volgens milieuorganisaties is zo'n systeem geschikt om zwerfvuil te beperken en kunnen er zo meer plastic flessen en blikjes worden ingezameld. De voedingssector wil zelf het zwerfvuil met 20% terugdringen en 90% van alle drankverpakkingen op de Belgische markt inzamelen en recycleren.

We konden echter in de krant lezen dat u het proefproject inzake statiegeld op blikjes en plastic flessen niet zult voortzetten. Uit dat project was gebleken dat de openbare netheid op testlocaties niet aanzienlijk was verbeterd. Voorts bleek het systeem met aankoopbonnen erg ingewikkeld te zijn voor de deelnemende winkeliers.

Het statiegeldsysteem werkt nochtans prima in Duitsland en een tiental andere Europese landen. Volgens mij moeten we het een tweede kans geven in Brussel.

Hoe zit het nu met de gewestelijke beleidsverklaring? Bent u toch nog van plan om een statiegeldsysteem in te voeren? Welke methode hanteerde de Brusselse regering voor het proefproject? Komen er nieuwe proefprojecten? Zo ja, waar en wanneer?

Hebt u het eerste proefproject geëvalueerd? Hoe komt het dat het is mislukt, terwijl andere Europese landen zo'n systeem wel met succes hebben ingevoerd? Welke wijzigingen overweegt u voor eventuele nieuwe proefprojecten? Zult u voor andere locaties kiezen en met gelijkaardige partners samenwerken? Wat is de planning? Welke maatregelen zal het Brussels Gewest nemen inzake logistiek en personeel?

U zei ook dat een statiegeldsysteem idealiter wordt ingevoerd in samenwerking met de andere gewesten en zelfs met de federale overheid, zodat er één systeem komt voor het hele land. Is er overleg gepland?

l'éventualité où de nouveaux projets tests seraient menés, et au vu de l'évaluation qui a été faite, quelles modifications pourraient être apportées aux projets futurs ? Allez-vous changer de sites ? Travaillerez-vous avec le même type de partenaires ? Selon quel calendrier ? Que devra développer la Région aux niveaux logistique et des ressources humaines ?

Enfin, il semblerait logique - et vous l'affirmiez également lors d'une des dernières commissions - qu'une telle initiative fasse l'objet d'un plan coordonné, en collaboration avec les autres Régions du pays, voire également avec le niveau fédéral, en vue d'instaurer un système de consigne pour les emballages de boissons de type PMC sur l'ensemble du territoire belge. Une concertation est-elle prévue ? Le cas échéant, comment comptez-vous procéder ?

<sup>1115</sup> **Mme Marie Nagy (DéFI).**- Nous avons déjà tous une fois dans notre vie bu dans ce petit récipient métallique que l'on appelle canette. Après l'avoir jetée au tri sélectif, celle-ci a certainement été transformée en une nouvelle canette, ou encore en vélo, en voiture, voire en avion.

En effet, les canettes ont un excellent pouvoir de recyclage puisqu'elles sont recyclables à 100 %, et ce, à l'infini, grâce à l'aluminium et/ou au fer blanc qui la compose et qui ne perd jamais ses propriétés. En moyenne, le recyclage d'une canette revient à économiser l'énergie nécessaire pour faire fonctionner un ordinateur pendant quatre heures.

Tous ces éléments font de la canette l'objet recyclable par excellence, puisque le recyclage de cet emballage rapporte plus d'argent que ce qu'il n'en coûte. Parallèlement, une canette jetée dans la nature mettrait de 100 à 500 ans pour disparaître.

Ceci démontre parfaitement l'importance de recycler cet emballage, tant sur les plans économiques qu'environnementaux. C'est donc tout naturellement que notre nouvelle majorité a, en sa déclaration de politique générale (DPG), affirmé que "le gouvernement prendra l'initiative en vue de l'instauration d'un système de consigne pour les canettes et bouteilles en plastique".

Sous le gouvernement précédent, une expérience de consigne pour canettes a par ailleurs été lancée afin de réduire au maximum le nombre de déchets sauvages de canettes et accroître ainsi le taux de recyclage des canettes dans notre Région. Depuis le mois d'avril 2019, ce sont donc quatre points de collecte de consigne destinés aux canettes qui ont été placés en Région bruxelloise (place de la Monnaie, station de métro Houba-Brugmann, campus de l'ULB et campus de l'UCL à Woluwe-Saint-Lambert).

Vous avez annoncé l'arrêt de ce projet. Pourtant, au sein de plusieurs pays, ce type d'initiative foisonne et se démontre concluante. La ville de Genève, par exemple, dispose depuis 30 ans de poubelles spéciales pour la collecte des canettes, sans consigne, placées dans les parcs et autres espaces publics fort fréquentés.

**Mevrouw Marie Nagy (DéFI)** (in het Frans).- *Blikjes lenen zich uitstekend tot recycling en elk gerecycleerd blikje levert een behoorlijke energiebesparing op. Bovendien brengt de recycling van blikjes meer geld op dan het kost. Daartegenover staat dat de ontbinding van een blikje dat zomaar ergens wordt weggegooid, honderden jaren duurt. Economisch en ecologisch gezien is het dan ook zeer belangrijk dat blikjes worden gerecycleerd. Daarom verbond de regering zich er in de beleidsverklaring toe een statiegeldstelsel voor blikjes en plastic flessen in te voeren.*

*De vorige regering startte een proefproject met statiegeld voor blikjes. Sinds april 2019 staan er op vier plekken in het gewest statiegeldautomaten voor blikjes. U hebt echter het einde van dat project aangekondigd, terwijl er elders in Europa allang succesvolle systemen bestaan om blikjes te recyclen. Er bestaan dus wel degelijk oplossingen en de Brusselaars zijn ook vragende partij, getuige de petitie waarin een burgercollectief vraagt om een verbeterd statiegeldstelsel voor blikjes in te voeren.*

*Het proefproject diende om een inzamelsysteem te testen en het op basis van de bevindingen te verbeteren.*

En Espagne, pas moins de 700 écopacteurs sont répartis à travers le territoire. Il s'agit de poubelles capables de compacter plus de 2.000 canettes, réduisant ainsi la zone de stockage et le nombre de passages pour la collecte.

Des solutions existent, et nos concitoyens bruxellois aspirent à ce que celles-ci soient appliquées de manière efficace. En effet, une pétition a été lancée par un collectif citoyen afin de remettre en place le système de consigne pour les canettes, tout en l'améliorant.

M. le ministre, un tel projet pilote est un moyen de tester une pratique de collecte et d'en optimiser, le cas échéant, l'efficacité.

<sup>1117</sup> Quel est le nombre exact de canettes récoltées par le système de consigne ? Quel pourcentage représente-t-il par rapport aux canettes récoltées sur la même période par les sacs bleus ? Combien de canettes sont-elles récoltées chaque année par les sacs bleus ? Quel est le pourcentage de canettes recyclées en Région bruxelloise ? Une analyse a-t-elle été réalisée afin de déterminer les éléments qui ont empêché cette expérience d'engranger le succès escompté ? Dans l'affirmative, qu'en ressort-il ? Quelles sont les alternatives prévues à ce système de collecte par consigne ? Quel est l'état d'avancement par rapport à la DPG sur ce sujet ?

<sup>1119</sup> **M. Alain Maron, ministre.**- La problématique de la consigne est une question assez complexe. Nous nous sommes engagés en début de législature à l'analyser en profondeur avant de prendre une décision définitive. Cette analyse a débuté mais n'est pas encore finalisée. Il n'y a donc pas de prise de position a priori en ce qui concerne la consigne. Celle-ci pourrait être une solution comme une fausse bonne idée. Nous devons nous assurer du contexte dans lequel nous la mettons en place et du résultat.

Nous avons tiré les enseignements des projets pilotes que vous mentionnez et en l'état, les conclusions ne sont pas tout à fait exploitables car les conditions dans lesquelles se sont déroulées les tests n'étaient en effet pas optimales, notamment en raison de problèmes logistiques et techniques. Il faut cependant garder en tête que le système Fost Plus est actuellement en place et qu'il est important d'analyser les différents outils comme un tout et non comme des projets parallèles sans interaction entre eux.

En l'absence de décision du gouvernement sur ce sujet, je ne peux donc répondre aux questions logistiques et humaines que vous soulevez. Nous pouvons néanmoins raisonnablement supposer que l'introduction d'une consigne généralisée pourrait induire une contrainte de trafic supplémentaire et des contraintes logistiques pour les supermarchés et les commerces en général, qui devraient collecter la consigne de la même manière que pour la consigne des bouteilles en verre.

Les sacs bleus continueraient à être collectés en parallèle. Ils seraient en partie vides ou collectés à fréquence réduite puisque

*Hoeveel blikjes werden er precies ingezameld met de vier statiegeldautomaten? Hoe verhoudt dat aantal zich procentueel ten opzichte van het aantal blikjes dat in dezelfde periode ingezameld werd via de blauwe zakken?*

*Hoeveel blikjes worden er jaarlijks ingezameld met de blauwe zakken? Hoeveel bedraagt het recyclagepercentage van blikjes in het Brussels Gewest?*

*Werd er onderzocht waarom het proefproject met de statiegeldautomaten niet het verhoopte resultaat opleverde? Zo ja, wat zijn de oorzaken? Welke alternatieven plant u voor een systeem op basis van statiegeld? Welke vooruitgang hebt u al geboekt betreffende de verbintenissen in de beleidsverklaring?*

**De heer Alain Maron, minister (in het Frans).**- *Statiegeld is een ingewikkeld gegeven. Daarom zijn we de problematiek nu grondig aan het onderzoeken alvorens een definitief standpunt in te nemen. Het heeft immers geen zin om een statiegeldsysteem in te voeren als het geen bevredigende resultaten oplevert.*

*De resultaten van het proefproject met de statiegeldautomaten zijn niet bruikbaar omdat het project niet in optimale omstandigheden werd uitgevoerd, onder meer wegens logistieke en technische problemen. Hoe dan ook mogen we niet vergeten dat Fost Plus ook blikjes inzamelt. De verschillende inzamelsystemen moeten als geheel bestudeerd worden en niet als afzonderlijke instrumenten die geen invloed hebben op elkaar.*

*Aangezien de regering nog geen definitieve beslissing heeft genomen, kan ik al uw vragen niet beantwoorden. We kunnen er wel logischerwijs van uitgaan dat een algemene invoering van een statiegeldsysteem bijkomend verkeer en bijkomende logistieke verplichtingen voor handelaars met zich meebrengt. Dat is ook zo voor glazen flessen met statiegeld. Ook zouden de blauwe zaken nog steeds opgehaald moeten worden, ook al zouden die geen blikjes meer bevatten.*



les objets consignés ne figureraient plus dans le sac bleu mais dans un système de collecte parallèle par le biais des centres de collecte dans les magasins ou les supermarchés.

<sup>1121</sup> Les consignes actuelles fonctionnent de cette manière. Vous rapportez les bouteilles consignées chez votre revendeur.

Pour les citoyens, la consigne pourrait peut-être aussi être vécue comme une complexité supplémentaire dès lors que le système est relativement ancré dans les habitudes. Il faudrait ajouter un endroit dans son logement pour les bouteilles et canettes consignées qui seraient à déposer ultérieurement dans les lieux adéquats, et cela en plus des sacs bleu, jaune, blanc et orange. Il y aurait donc une cinquième filière et les personnes auraient la charge de rapporter les bouteilles en plastique et les canettes vers le lieu de collecte de la consigne. Ce n'est pas toujours évident dans les petits logements.

Vous m'interpellez aussi régulièrement sur les difficultés des ménages bruxellois à organiser le tri sélectif et nous devons déjà trouver des solutions pour les petits logements en ce qui concerne le tri des biodéchets qui ne pourront bientôt plus aller dans le sac blanc. Le sac orange ou le compost seront en effet obligatoires.

D'après les analyses de Bruxelles Environnement, on ne pourrait pas s'attendre à une amélioration des résultats de recyclage à la suite de l'introduction d'une consigne. Le taux de retour et de recyclage est de 85 % pour les systèmes de consigne les plus performants ailleurs en Europe. À l'heure actuelle, Fost Plus dit déjà atteindre ces taux pour les canettes et les bouteilles en plastique en Belgique. Il semblerait donc que l'introduction d'un système de consigne n'amènerait pas une amélioration substantielle de ce taux de 85 %.

Enfin, comme vous le soulignez, la mise en place d'un tel système demande évidemment une collaboration à l'échelle nationale, voire européenne, sinon le risque de transfert de déchets des régions ou pays où la consigne n'est pas en place et n'est pas payée vers les régions ou pays où la consigne est en place - pour des raisons évidentes de gain financier - est en effet important. On n'imagine pas Bruxelles mettre en place toute seule un système de consigne sur les canettes et les bouteilles en plastique. Il est clair qu'alors les personnes venant de Flandre et de Wallonie viendraient rendre des bouteilles et canettes à Bruxelles et qu'elles seraient payées pour le faire - ce qui serait absurde.

Il faut donc un plan coordonné. Celui-ci est prévu avec les autres Régions et le nouveau gouvernement fédéral s'est engagé à creuser la question. L'accord entre toutes les entités est une condition nécessaire pour l'introduction d'un système de consigne.

<sup>1123</sup> Des contacts seront pris dans les prochains mois, dès que le gouvernement fédéral aura pris ses marques sur cette question.

Il n'y a pas d'opposition de principe à un système de consigne qui présente des intérêts et comporte des avantages dans un certain

*Daarnaast zouden burgers een bijkomend en afzonderlijk inzamelsysteem voor blikjes met statiegeld kunnen ervaren als een extra last. Zo moeten ze die thuis ook nog eens apart bewaren, bovenop de glazen flessen, de blauwe zak, de de witte zak en noem maar op. Het is sowieso al niet evident om het uitgebreid sorteren van afval thuis te organiseren, zeker niet in kleine woningen en als het organisch afval betreft.*

*Volgens onderzoek van Leefmilieu Brussel zal de invoering van een statiegeldsysteem niet leiden tot een significante stijging van het recyclagepercentage. De meest succesvolle statiegeldsystemen elders in Europa behalen een percentage van 85%. Fost Plus bereikt dat percentage naar eigen zeggen nu al voor blikjes en plastic flessen in België.*

*Voorts vereist een statiegeldsysteem een nationale, of zelfs Europese, samenwerking om te vermijden dat het afval tussen gewesten of landen verplaatst wordt om er financieel voordeel uit te halen. Als het Brussels Gewest op z'n eentje een statiegeldsysteem invoert, zullen allicht ook heel wat Vlamingen en Walen hun blikjes en plastic flessen naar Brussel brengen. Er moet dus een gezamenlijk plan komen en de federale regering heeft beloofd zich daarin te verdiepen. De komende maanden zal het overleg daarover starten.*

*Ik ben dus niet principieel gekant tegen een systeem met statiegeld, maar voor de invoering ervan moeten er een aantal evidente randvoorwaarden vervuld zijn.*

nombre de cas, mais il faut bien tenir compte de conditions évidentes de mise en œuvre qui devraient être respectées le cas échéant.

Le double objectif du projet pilote de prime de retour sur les canettes, lancé à Bruxelles en avril 2019, était d'augmenter les quantités captées de canettes consommées ou abandonnées dans la rue, pour augmenter les taux de recyclage et améliorer la propreté des rues. Ce projet a été mené par Bruxelles Environnement, Bruxelles Propreté et Fost plus, dans le cadre de l'accord "propreté publique et cadre de vie", en collaboration avec l'Université libre de Bruxelles (ULB), l'Université catholique de Louvain (UCL) et la Ville de Bruxelles. Il a pris fin en mars dernier après douze mois de fonctionnement

Au total, 200.963 canettes ont été collectées grâce aux machines durant un an, soit environ quatre tonnes de canettes. Ce nombre est significatif, mais sachez que le tonnage de PMC collecté en porte-à-porte, en un an, est de 12.000 tonnes.

Par ailleurs, d'après l'enquête auprès des usagers des machines, il ne s'agirait pas seulement de canettes consommées ou ramassées en rue, mais aussi de canettes provenant du domicile des usagers, et en plus petite partie, heureusement, d'un prélèvement des sacs bleus PMC en rue. Certains ont été chercher les canettes dans les sacs PMC, pour les utiliser et les mettre dans les machines. Il serait donc hasardeux de dire que ce sont quatre tonnes collectées en plus de la collecte porte-à-porte.

<sup>1125</sup> Le pourcentage de canettes recyclées à Bruxelles n'est pas encore connu. Fost plus et Bruxelles Propreté évoquent deux raisons : d'une part, il est difficile de donner des pourcentages par région car les chiffres de mise sur le marché sont nationaux, et d'autre part, les chiffres donnent la quantité de métaux collectés et pas seulement des canettes. Nous ne disposons donc pas de chiffres précis sur le nombre de canettes à boisson, ni d'emballages à boisson proprement dits. Pourtant, nous devons développer notre connaissance sur ces aspects-là.

Des analyses ont été effectuées pour mesurer l'impact et les résultats du projet pilote. Il en est ressorti que la propreté publique n'a pas été améliorée par la présence des machines. Cela ne veut pas dire que des machines à prime de retour ne sont pas de bons moyens d'améliorer la propreté dans certains lieux emblématiques de la Région. Si dans ce cas précis, le résultat n'est pas probant, les conditions mêmes de l'expérience pilote n'étaient pas bonnes, il existait des freins intrinsèques. C'est pourquoi ces machines pourraient tout de même améliorer la propreté publique par endroits.

Nous abordons ce sujet avec les communes dans la stratégie de propreté urbaine, afin de doter la Région d'une vision sur cette thématique, vision qui n'a pas été développée auparavant au niveau régional.

Les principales causes de l'échec de cette expérience sont l'utilisation des machines et les problèmes techniques y afférents.

*Het doel van het proefproject met de blikjes vanaf april 2019 was dubbel. Ten eerste was het de bedoeling om nog meer blikjes in te zamelen en te recycleren, die anders op straat belanden. Ten tweede moest het de straten schoner maken. Het project werd uitgevoerd door Leefmilieu Brussel, Net Brussel, Fost Plus en in samenwerking met twee universiteiten en de stad Brussel.*

*Het project liep af in maart 2020. In die twaalf maanden werden er met de automaten 200.963 blikjes, ongeveer vier ton, ingezameld. Dat is niet zo veel in vergelijking met de 12.000 ton afval die elk jaar met de pmd-zakken wordt ingezameld.*

*Uit een bevraging van de gebruikers van de automaten blijkt dat de ingeleverde blikjes niet alleen blikjes waren die op straat werden geconsumeerd of opgeraapt, maar ook blikjes die de gebruikers meebrachten van thuis. Sommigen haalden zelfs blikjes uit de pmd-zakken die op straat stonden. We kunnen die vier ton dus niet beschouwen als een bijkomend ingezameld volume, bovenop de huisvuilophaling.*

*Het recyclagepercentage van blikjes in Brussel is nog niet bekend. Volgens Fost Plus en Leefmilieu Brussel komt dat enerzijds doordat het niet zo eenvoudig is om de cijfers per gewest te distilleren uit de nationale cijfers en anderzijds omdat de cijfers al het ingezamelde metaal weergeven en niet alleen de blikjes of drankverpakkingen. We moeten proberen om daar meer inzicht in te krijgen.*

*Voorts heeft het project met de automaten ook niet geleid tot een schonere openbare ruimte. Dat betekent echter niet dat zulke statiegeldautomaten geen goede manier zijn om de netheid op sommige plaatsen in het gewest te verbeteren. De resultaten van het proefproject zijn zoals gezegd niet representatief omdat de omstandigheden niet optimaal waren.*

*In het kader van de strategie voor stedelijke netheid bespreken we dit thema ook met de gemeenten. Zo kan het gewest zijn eigen visie erop ook verder ontwikkelen.*

*Dat het proefproject geen succes was, kwam voornamelijk door de technische problemen met de automaten. Als die om de een of andere reden niet werkten, lieten sommige gebruikers hun zakken vol met blikjes achter naast de automaten of in de openbare vuilnisbakken in de buurt. Als die technische problemen dan niet snel werden opgelost, stapelde het afval zich op bij de automaten.*

Lorsque les usagers arrivaient avec des sacs remplis de canettes, si les machines ne fonctionnaient pas, les sacs étaient abandonnés devant les machines ou jetés dans les poubelles publiques à proximité. Cette situation a généré parfois des dépôts clandestins et des déchets sauvages. Et si les problèmes techniques n'étaient pas rapidement résolus, les déchets s'accumulaient devant ou autour des machines.

La machine n'est pas tout, il faut aussi élaborer une gouvernance autour de celle-ci pour que ce type de projet soit une réussite. De la sensibilisation à l'utilisation, à la gestion technique qui doit être optimisée, en passant par le type de "récompense" (la prime au retour) que la personne reçoit en l'utilisant.

Parallèlement, des projets pilotes sont actuellement prévus ou menés dans la Région pour stimuler la mise en place du tri hors domicile et améliorer la propreté publique, durant les grands événements quand ils pourront à nouveau avoir lieu, dans des espaces verts régionaux et communaux ou en collaboration avec des restaurants proposant des plats à emporter notamment.

Les enseignements tirés de ces projets pilotes permettront de répliquer et de généraliser les bonnes pratiques afin de vivre dans une Région où la propreté est réellement perçue comme un bien commun. Vous admettez que cela n'est pas toujours le cas.

<sup>1127</sup> **Mme Viviane Teitelbaum (MR).**- Il est évident que l'organisation de ces tris est complexe au sein des ménages, notamment dans des appartements de taille réduite. Néanmoins, ce système fonctionne dans dix autres pays européens. En Allemagne et en France également, les collectes sont organisées de manière régionale. Il semble étonnant que cela ne puisse pas fonctionner en Belgique. Le manque d'informations et de sensibilisation concernant le projet explique peut-être partiellement cet échec.

Les dépôts clandestins dans l'espace public sont une réalité. Pour l'avoir vécu durant six années à l'échelle communale, je sais que l'on ramasse des tonnes de canettes et bouteilles en plastique aux abords des terrasses et autres espaces fréquentés. Ce système pourrait soulager les communes, car le coût de ramassage par des agents leur revient. Le choix stratégique des lieux mérite d'être étudié.

En résumé, un effort devrait être réalisé afin de rationaliser davantage le recyclage dans notre pays.

<sup>1129</sup> **Mme Marie Nagy (DéFI).**- Tout est complexe, M. le ministre : la gestion des déchets, notre société, l'économie ! Cependant, si une filière de recyclage est relativement cohérente, c'est bien celle des canettes. J'estime dès lors que le projet pilote a été un peu trop vite abandonné. Je peux comprendre que Fost Plus ne soit pas satisfaite de la solution proposée, puisque l'asbl aura moins de canettes à exploiter. Toutefois, comme l'indique Mme Teitelbaum, les canettes abondent dans certains endroits et il serait dommage de jeter cette matière première.

*Zulke automaten kunnen alleen maar succesvol ingezet worden in combinatie met een aantal randvoorwaarden, zoals bewustmaking, een optimaal technisch beheer en een gepaste 'beloning' die de gebruikers krijgen in ruil voor een ingeleverd blikje.*

*Daarnaast zijn er ook een aantal proefprojecten gepland inzake het sorteren van afval buitenshuis om de openbare netheid in het gewest te verbeteren, bijvoorbeeld bij grote evenementen, in parken en in samenwerking met afhaalrestaurants.*

*Op basis daarvan kunnen we goede praktijken identificeren en veralgemenen en op die manier evolueren tot een gewest waar netheid werkelijk beschouwd wordt als een gemeengoed.*

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR)** (in het Frans).- *Het klopt dat afval sorteren niet altijd evident is, zeker niet in kleine woningen. Dat neemt niet weg dat het systeem wel werkt in tien andere Europese landen, ook landen waar de afvalophaling per gewest gebeurt. Dan is het toch opmerkelijk dat het in België niet zou werken.*

*Sluikstorten is een probleem. Op bepaalde drukke plekken in de openbare ruimte moeten gemeenten voortdurend hopen blikjes en plastic flessen verwijderen en dat weegt op de gemeentelijke financiën. Misschien zou het systeem efficiënter zijn als de automaten op andere plekken worden gezet. Hoe dan ook moet er meer gebeuren om beter te recycleren in België.*

**Mevrouw Marie Nagy (DéFI)** (in het Frans).- *Natuurlijk is afvalbeheer ingewikkeld! Alle aspecten van de samenleving en de economie zijn ingewikkeld. Dat neemt niet weg dat er geen enkel type afval zich zo goed leent tot recyclage als blikjes. Ik heb de indruk dat het proefproject een beetje te snel werd opgegeven. Dat Fost Plus niet zo tevreden is, ligt voor de hand, want het statiegeldsysteem betekent minder blikjes voor hen. Toch kunnen we er niet omheen dat de openbare ruimte vol ligt met blikjes en het jammer is om die niet als grondstof te gebruiken.*

Il semblerait que la commune de Woluwe-Saint-Lambert n'ait pas été consultée au sujet de l'arrêt de cette expérience et qu'elle n'a eu aucun contact avec vous à la suite du courrier qu'elle vous a adressé. L'évaluation a-t-elle été bien réalisée ? Tous les lieux devaient-ils être abandonnés ? Une initiative rapide s'impose car les canettes constituent réellement une matière première importante pour le recyclage. Quatre tonnes de canettes pour un expérience pilote, c'est intéressant !

<sup>1131</sup> **M. Alain Maron, ministre.** - Une réponse a bien été adressée à la commune de Woluwe-Saint-Lambert. Ce sujet soulève plusieurs questions : celle de la propreté publique, celle du recyclage et enfin celle de la diminution de la production et de l'utilisation de ce type de produits à usage unique. Les canettes, comme les bouteilles en plastique, sont à usage unique et la multiplication de ce type de contenants constitue un problème. La Région doit avoir une stratégie globale de diminution de ces contenants à usage unique.

À titre personnel, je crois que nous devons explorer plus avant les possibilités d'instauration de consignes pour savoir s'il s'agit d'une bonne idée. Je ne veux pas écarter cette solution, même si cela n'arrange pas Fost Plus. La Région est d'ailleurs partie prenante de Fost Plus, système qui rencontre un certain succès puisque les taux de collecte sont supérieurs à ceux de la France. Vous citez la France, mais celle-ci n'affiche pas de meilleurs résultats que nous en matière de collecte de PMC.

<sup>1131</sup> **Mme Viviane Teitelbaum (MR).** - La France annonce quand même un taux de collecte des canettes et bouteilles en plastique de 90 % !

<sup>1131</sup> **M. Alain Maron, ministre.** - Permettez-moi d'émettre des doutes à cet égard. La question des canettes pose aussi un problème de propreté publique. Tous les acteurs doivent avoir en tête les trois paramètres de la problématique : la propreté publique, la volonté d'augmenter le taux de recyclage à 85 % et la diminution, dans le futur, de l'utilisation de ce type de contenants à usage unique. L'avenir n'est pas à une multiplication de ceux-ci !

Toutefois, le problème est effectivement complexe car il n'existe pas de solution miracle. Nous restons cependant ouverts à des expériences pilotes nouvelles. Ce n'est pas parce que cela n'a pas fonctionné cette fois-ci, pour des raisons diverses, que ce sera toujours le cas. Dans le cadre de la stratégie régionale de propreté urbaine, le dialogue avec les communes reste ouvert afin de disposer de lieux où les canettes et les bouteilles en plastique sont collectés contre "récompense", et ce clairement dans un objectif de propreté publique. Cette stratégie doit évidemment être discutée avec les autres Régions et le gouvernement fédéral.

<sup>1137</sup> **Mme Marie Nagy (DéFI).** - Je suis ravie d'apprendre que la commune de Woluwe-Saint-Lambert ait obtenu une réponse, et me réjouis de constater que les Régions et les communes peuvent travailler ensemble.

Je me félicite également que des réflexions aient lieu au niveau fédéral sur les normes de produits, en vue de réduire l'utilisation

*Hebt u het stopzetten van het proefproject wel besproken met de betrokken gemeenten? Werd het proefproject wel grondig en op alle plekken geëvalueerd? Hoe dan ook moet er snel iets gebeuren om meer blikjes te recycleren.*

**De heer Alain Maron, minister** (in het Frans).- *Ik heb de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe wel degelijk een antwoord bezorgd. Blikjes zijn net als plastic flessen bestemd voor eenmalig gebruik en de sterke toename van dergelijke verpakkingen is een probleem. Het Brussels Gewest moet inzetten op een strategie voor het terugdringen van het gebruik van wegwerpverpakkingen.*

*Zelf vind ik dat we de mogelijkheden voor de invoering van statiegeld verder moeten onderzoeken om na te gaan of het wel een goed idee is. Ik wil die oplossing niet opzijshuiven, ook al komt ze Fost Plus niet goed uit. Het gewest ontvangt overigens bijdragen van Fost Plus en dat is een systeem dat goed werkt, aangezien de opgehaalde volumes pmd hier hoger liggen dan in Frankrijk.*

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR)** (in het Frans).- *In Frankrijk wordt nochtans 90% van de blikjes en plastic flessen selectief opgehaald!*

**De heer Alain Maron, minister** (in het Frans).- *Ik heb daar mijn twijfels over. Daarnaast vormen blikjes een probleem op het gebied van vervuiling van de openbare ruimte. Alle actoren moeten de drie belangrijkste factoren voor ogen houden: openbare netheid, de wil om het recyclagepercentage te verhogen en de toekomstige afname van het gebruik van verpakkingen voor eenmalig gebruik.*

*Het betreft echter een complex probleem waar geen wonderoplossing voor bestaat. Dat neemt niet weg dat ik opensta voor nieuwe proefprojecten. Het gewest is bereid om met de gemeenten in dialoog te gaan over plaatsen waar blikjes en plastic flessen tegen een vergoeding kunnen worden ingezameld met het oog op de openbare netheid. Uiteraard moet een dergelijke strategie met de andere gewesten en de federale regering worden besproken.*

**Mevrouw Marie Nagy (DéFI)** (in het Frans).- *Het verheugt mij dat de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe een antwoord ontving. Dat de gewesten en de gemeenten kunnen samenwerken, is eveneens goed nieuws.*

*Voorts is het positief dat de federale regering nadenkt over productnormen met als doel het beperken van verpakkingen voor*

d'emballages en aluminium ou plastique à usage unique. Il faut profiter de ce moment pour lancer une action directe en Région bruxelloise, ce qui est à votre portée. Il y a fort à parier que vous recevrez de nombreuses suggestions.

- *Les incidents sont clos.*

**QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE**

à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

concernant "la gestion des fontaines d'eau publiques à l'heure du coronavirus".

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- Les fontaines et les toilettes publiques sont essentielles dans la cité. Elles viennent notamment en aide aux personnes sans abri ou en situation d'immense précarité sociale. En cette période particulière pendant laquelle les règles sanitaires sont encore plus importantes que d'ordinaire, il est primordial que l'accès à l'eau soit possible pour tous.

La Ville de Bruxelles a décidé de rouvrir de manière anticipée les fontaines d'eau potable présentes dans ses parcs afin d'offrir aux sans-abri de quoi assouvir leur soif. Une vingtaine de points d'eau potable situés en rue devaient également être remis en service.

Toutes les fontaines à eau et les toilettes publiques sont-elles restées accessibles durant la première période de confinement ? Dans la négative, quand l'ouverture a-t-elle ou aura-t-elle lieu ?

Quelles sont les mesures supplémentaires prises en matière de désinfection, d'hygiène et d'information des conditions sanitaires pour les fontaines et toilettes publiques ?

Des directives spécifiques ont-elles été déterminées par la Région ?

Quels services ont-ils été mobilisés pour la désinfection et quelles techniques d'entretien ont-elles été utilisées ?

Sur le plan sanitaire, y a-t-il des mesures de précaution à prendre pour la bonne continuité de ce service et la prévention de risques éventuels de contamination ?

Combien de points d'eau potable situés en rue ont-ils effectivement été remis en fonction ?

**M. Alain Maron, ministre.**- Je partage votre préoccupation concernant le nécessaire accès à l'eau et aux infrastructures d'hygiène dans l'espace public.

*eenmalig gebruik in aluminium of plastic. Van die gelegenheid moet u gebruik maken om in Brussel met een actie te starten. Ik durf erom wedden dat u veel voorstellen zult ontvangen.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE**

aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende "het beheer van de openbare waterfonteinen in de tijd van het coronavirus".

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- *Openbare fonteinen en toiletten zijn belangrijk in de stad, vooral voor daklozen of armen. In deze uitzonderlijke periode, waarin hygiëne nog belangrijker is dan anders, moet iedereen toegang krijgen tot water.*

*De stad Brussel besliste om de fonteinen met drinkwater in de parken vervroegd weer in werking te stellen, zodat daklozen hun dorst kunnen lessen. Daarnaast sluit ze een twintigtal tappunten in de straten weer aan.*

*Bleven alle waterfonteinen en openbare toiletten tijdens de eerste lockdown beschikbaar? Zo nee, wanneer werden ze weer in werking gesteld of opnieuw geopend?*

*Worden ze extra ontsmet? Wordt er extra informatie over de gezondheidssituatie verschaft op die locaties?*

*Vaardigde het gewest specifieke richtlijnen uit voor fonteinen en openbare toiletten?*

*Welke diensten zorgen voor ontsmetting en welke onderhoudstechnieken gebruiken ze?*

*Zijn er op gezondheidsvlak voorzorgsmaatregelen nodig om voor een goede, permanente dienstverlening te zorgen en besmetting te voorkomen?*

*Hoeveel tappunten in de straten zijn weer in werking gesteld?*

**De heer Alain Maron, minister** (in het Frans).- *Ook ik ben bezorgd over de noodzakelijke toegang tot water en wasgelegenheid in de openbare ruimte.*

Durant la première période de confinement, cinq fontaines à boire sont restées ouvertes dans les parcs Roi Baudouin à Jette, du Jardin botanique et de la Porte de Hal à Bruxelles, ainsi que dans les Jardins du fleuriste à Laeken. Ces fontaines sont situées dans des parcs forts fréquentés, notamment par des personnes précarisées, où il a été possible de garantir un contrôle social et un accompagnement grâce au concours des gardiens actifs sur place.

Pour mémoire, les aires de jeux étant restées fermées durant le confinement, la plupart des fontaines à boire situées dans les plaines de jeux le sont restées également. Les autres fontaines à boire ont été rouvertes à partir de la date officielle de réouverture des aires de jeux, c'est-à-dire le 27 mai 2020. La mise en service des fontaines à boire, entre autres au niveau des potagers, a été programmée en priorité à cause de la sécheresse du mois de mai. Les 30 fontaines à boire libres d'accès actuellement gérées dans l'espace public par Bruxelles Environnement ont toutes été remises en fonction le 20 juin 2020 et sont toujours en service.

Concernant les fontaines gérées par Vivaqua, la fontaine à eau publique située en bas de son siège social est accessible toute l'année. Dans le cadre de la crise du Covid-19, des affiches ont été apposées pour indiquer que l'eau était potable et les installations régulièrement désinfectées. En outre, Vivaqua a procédé au mois de mars à la remise en service de plusieurs fontaines à la demande de certaines communes, dont celle d'Ixelles.

Par ailleurs, six fontaines ornementales sont restées en service durant le confinement. Il s'agit de la grande fontaine du parc du Cinquantenaire, celle du square du Petit Sablon, celle du palais des académies, celles du Jardin botanique, de la drève Sainte-Anne à Laeken et du Rouge-Cloître à Auderghem. Les autres fontaines ornementales ont été rouvertes à partir du 18 mai.

<sup>1147</sup> Je signale également que des discussions sont en bonne voie avec Vivaqua à propos de l'augmentation du nombre de fontaines d'eau potable dans la ville.

Les toilettes publiques gérées par Bruxelles Environnement sont restées fermées durant la période de confinement car les sociétés chargées de leur nettoyage avaient cessé leurs activités.

Vous m'interrogez sur les mesures supplémentaires prises en matière de désinfection, d'hygiène et d'information. Sur tous les sites gérés par Bruxelles Environnement, des panneaux temporaires ont été ajoutés. De plus, les gardiens ont été formés et ont reçu des instructions très précises afin de faire respecter ces consignes par le public. Il est évident que les agents de terrain et le personnel chargé de l'entretien ont été équipés du matériel spécifique de protection et d'hygiène vu l'épidémie.

Outre les services d'entretien et de nettoyage habituels, le service achat a été mobilisé pour se procurer en urgence les fournitures adéquates, de manière à pouvoir nettoyer et entretenir les locaux et les fontaines ainsi qu'à protéger correctement le personnel.

*Tijdens de eerste lockdown waren er vijf drinkwaterfonteinen in gebruik in de Brusselse parken waar regelmatig daklozen komen. De parkwachters hielden een oogje in het zeil.*

*Aangezien speeltuinen tijdens de lockdown gesloten bleven, waren de fonteinen er afgesloten. Ze werden weer in werking gesteld bij de officiële heropening van de speeltuinen op 27 mei 2020. De ingebruikname van de drinkwaterfonteinen bij de moestuinen kreeg door de droogte in mei voorrang. De dertig vrij toegankelijke drinkwaterfonteinen die Leefmilieu Brussel beheert, werden op 20 juni 2020 opnieuw aangesloten en zijn nog steeds in bedrijf.*

*De openbare fontein bij het hoofdkantoor van Vivaqua, die door de watermaatschappij wordt beheerd, is het hele jaar in gebruik. In het kader van de Covid-19-crisis zijn er affiches aangebracht om duidelijk te maken dat het water drinkbaar is. De fontein wordt regelmatig ontsmet. Voorts sloot Vivaqua op verzoek van bepaalde gemeenten een aantal fonteinen in maart opnieuw aan.*

*Daarnaast bleven zes sierfonteinen tijdens de lockdown werken. De overige sierfonteinen werden vanaf 18 mei weer in gebruik genomen.*

*Het overleg met Vivaqua over de ingebruikname van meer drinkwaterfonteinen in de stad verloopt vlot.*

*De door Leefmilieu Brussel beheerde openbare toiletten bleven gesloten tijdens de lockdown omdat de schoonmaakbedrijven hun activiteiten hadden stopgezet.*

*Leefmilieu Brussel bracht op alle door haar beheerde locaties tijdelijke informatieborden aan. Daarnaast kregen de parkwachters een opleiding en duidelijke instructies om ervoor te zorgen dat het publiek de richtlijnen zou naleven.*

*De aankoopdienst van het agentschap bestelde met hoogdringendheid de nodige middelen voor het onderhoud van de toiletruimten en de fonteinen en om het betrokken personeel correct te beschermen.*

1149 **M. Julien Uyttendaele (PS)**.- Cinq fontaines de Bruxelles Environnement sur trente sont restées disponibles pendant le confinement. Peut-on en conclure que les 25 autres fontaines étaient situées sur des aires de jeu - et n'étaient évidemment pas disponibles puisque celles-ci étaient fermées - ou certaines fontaines en dehors des aires de jeu ont-elles été fermées alors qu'elles étaient disponibles ? Cinq fontaines sur tout le territoire en plus de celles de Vivaqua, ce n'est pas énorme pour le public principalement concerné !

En ce qui concerne la désinfection, j'entends que Vivaqua a organisé une désinfection régulière mais je n'ai pas bien entendu ce qui était organisé pour les fontaines de Bruxelles Environnement. Y avait-il une désinfection et quelle en était la fréquence ?

1149 **M. Alain Maron, ministre**.- C'était la même chose. Le personnel a reçu du matériel - du gel et des gants en latex - et des instructions pour opérer la désinfection. Une attention particulière a été portée au respect des mesures en application sur l'ensemble du territoire belge et reprises dans les foires aux questions (FAQ) réalisées par l'autorité fédérale, de façon à ce que les fontaines à eau ne deviennent pas des lieux de transmission du virus.

1149 **M. Julien Uyttendaele (PS)**.- Des mesures spécifiques ont donc été prises pour la désinfection de ces fontaines durant la période de confinement, et peut-être même encore à présent ?

1149 **M. Alain Maron, ministre**.- Je ne sais pas où cela en est exactement maintenant, mais pour le reste, oui.

- *L'incident est clos.*

1159 **QUESTION ORALE DE MME HILDE SABBE**

1159 à **M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,**

1159 concernant "la consommation d'eau pour les piscines privées".

1161 **Mme Hilde Sabbe (one.brussels-sp.a)** (en néerlandais).- *Ma question évoque un temps révolu d'insouciance, mais nous aurons d'autres étés et le problème reviendra. Les piscines privées ne sont pas écologiques car elles consomment beaucoup d'eau - potable, la plupart du temps - et peuvent être à l'origine de pénuries. À ce propos, le météorologue flamand Frank Deboosere estime que toute personne qui remplit une piscine d'eau potable devrait être redevable d'une sorte de taxe environnementale.*

*Si la piscine extérieure mesure plus de 20 m2, le propriétaire doit demander un permis d'urbanisme, dont l'octroi relève de*

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- *Naast de fontainen van Vivaqua waren er slechts vijf op het Brusselse grondgebied die werkten. Dat is niet bepaald veel, gezien de omvang van de doelgroep!*

*Ik begrijp dat Vivaqua zijn fontainen regelmatig liet ontsmetten. Gebeurde dat ook met de fontainen van Leefmilieu Brussel? Zo ja, hoe vaak?*

**De heer Alain Maron, minister** (in het Frans).- *Het personeel van Leefmilieu Brussel kreeg het nodige materiaal en instructies voor de desinfectie. Daarbij ging bijzondere aandacht naar de naleving van de maatregelen die in heel België golden om te voorkomen dat de fontainen infectiehaarden zouden worden.*

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- *Gelden die specifieke desinfectiemaatregelen voor de fontainen nog steeds?*

**De heer Alain Maron, minister** (in het Frans).- *Ik weet niet hoe het er nu precies aan toegaat, maar de overige maatregelen zijn alleszins nog van kracht.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW HILDE SABBE**

aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende "het waterverbruik voor privézwembaden".

**Mevrouw Hilde Sabbe (one.brussels-sp.a)**.- *Mijn vraag herinnert aan een zorgeloze tijd toen het nog zomer was en de vraag naar privézwembaden ook in Brussel geweldig steeg. Nu lijkt dat een verre herinnering, maar er komen nog andere zomers. Het probleem zal zich dus herhalen, want we weten allemaal dat privézwembaden niet echt ecologisch verantwoord zijn.*

*Zwembaden verbruiken veel water. Traditionele zwembaden worden gevuld met drinkwater. Door de huidige waterschaarste en de klimaatveranderingen veroorzaken privézwembaden watertekort. België is geen regenachtig land meer. De Vlaamse*

*la compétence des communes. Toutefois, le terme "piscine" n'apparaît pas nécessairement dans la demande. Or, la plupart des communes appliquent une taxe sur les produits de luxe.*

*Combien y a-t-il de piscines privées à Bruxelles ? Quelle est leur incidence sur la consommation annuelle d'eau ? Le nombre de demandes de permis pour les piscines de grande taille a-t-il augmenté pendant la crise sanitaire ?*

*Quelles actions de sensibilisation Bruxelles Environnement organise-t-elle sur la nécessité d'économiser l'eau et sur la consommation d'eau des piscines privées et déplaçables ?*

weerman Frank Deboosere rekende uit dat wie een zwembad met drinkwater vult, daarvoor eigenlijk een paar duizend euro extra zou moeten betalen. Hij heeft het dus over een soort milieubelasting.

De grootte van het openluchtzwembad bepaalt of er voor de aanleg een stedenbouwkundige vergunning nodig is. Tot 20 m<sup>2</sup> is er geen vergunning nodig, voor grotere zwembaden wel. Het verlenen van zo'n normale vergunning valt onder de bevoegdheid van de gemeenten, maar de term 'zwembad' staat niet noodzakelijk in de vergunningsaanvraag. In de meeste gemeenten is er wel een belasting op luxe goederen.

Er is ook een heel sociaal aspect aan dit vraagstuk. Niet iedereen kan het zich immers veroorloven om een zwembad aan te leggen.

Hoeveel privézwembaden zijn er in Brussel?

Hoe groot is de impact van de Brusselse privézwembaden op het waterverbruik? Hoeveel m<sup>3</sup> drinkwater wordt er jaarlijks gebruikt om privézwembaden te vullen?

Is het aantal vergunningsaanvragen voor zwembaden groter dan 20 m<sup>2</sup> gestegen door de coronacrisis?

Bewustmaking door Leefmilieu Brussel lijkt sowieso aangewezen. Welke bewustmakingsacties organiseert Leefmilieu Brussel over zuinig omgaan met water, en in het bijzonder over waterverbruik voor privézwembaden en verplaatsbare zwembaden?

**De heer Alain Maron, minister.**- In feite is het praktisch onmogelijk om een nauwkeurig cijfer te plakken op het aantal privézwembaden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het betreft hier immers geen ingedeelde inrichting in de zin van de milieuwetgeving, aangezien het gaat om zwembaden die uitsluitend voor gezinsgebruik zijn bestemd. Het zijn dus de stedenbouwkundige diensten van de gemeenten die een indicatie zouden kunnen geven van het aantal toegekende vergunningen en kunnen nagaan of er het aantal toeneemt als gevolg van de huidige gezondheids crisis.

Deze gegevens zullen niet volledig zijn, aangezien er geen bouwvergunning nodig is voor de aanleg van een onoverdekt zwembad met een oppervlakte van minder dan 20 m<sup>2</sup> dat zich op een binnenplaats of in een tuin bevindt.

Voorts is Vivaqua ook niet in staat om een cijfer te plakken op het aantal kubieke meter water dat bestemd is voor het vullen van zwembaden, simpelweg omdat privégebouwen geen meters hebben die specifiek voor dat gebruik zijn bedoeld.

Wat het totale waterverbruik in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreft, lijkt de impact van zwembaden niet significant, ook al merkt Vivaqua op het net af en toe een aanzienlijke

<sup>1163</sup> **M. Alain Maron, ministre** (en néerlandais).- *Il est quasiment impossible de chiffrer avec précision le nombre de piscines privées en Région bruxelloise, car elles sont destinées exclusivement à un usage familial. Seuls les services d'urbanisme des communes pourront donc donner une indication du nombre de permis accordés et voir s'il a augmenté en raison de la crise sanitaire.*

*Ces données ne seront pas complètes car aucun permis de bâtir n'est requis pour la construction d'une piscine non couverte de moins de 20 m<sup>2</sup> située dans une cour ou dans un jardin. En outre, Vivaqua n'est pas en mesure de chiffrer le nombre de mètres cubes d'eau destinés au remplissage des piscines parce que les bâtiments privés ne disposent pas de compteurs réservés à cette fin.*

*La consommation totale d'eau en Région bruxelloise ne semble pas influencée par les piscines, même si Vivaqua constate une nette hausse de la demande dans certains quartiers résidentiels pendant les périodes de forte chaleur.*

*Bruxelles Environnement mène des actions de sensibilisation à l'économie d'eau, notamment pour les piscines privées, en distribuant des brochures ainsi qu'un guide sur les bâtiments durables.*



1165 **Mme Hilde Sabbe (one.brussels-sp.a)** (en néerlandais).- *Je ne peux qu'espérer une sensibilisation plus active si la question redevient d'actualité.*

- *L'incident est clos.*

1169 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME GLADYS KAZADI MUANGABU KANIKI**

1169 **à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,**

1169 **concernant "les mesures d'information du public sur la qualité de l'air".**

1171 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI,**

1171 **concernant "la campagne de mesure de la pollution de l'air à Bruxelles".**

1173 **Mme Gladys Kazadi Muangabu Kaniki (cdH).**- La problématique de la qualité de l'air représente un enjeu environnemental et sanitaire essentiel en Région de Bruxelles-Capitale. Des études, de plus en plus nombreuses, révèlent en effet que l'exposition aux polluants atmosphériques peut notamment entraîner une dégradation du système respiratoire et réduire l'espérance de vie de plusieurs mois. Il convient de rappeler que la qualité de l'air et son lien avec la santé des citoyens a été une des plus grandes préoccupations du gouvernement bruxellois précédent, et ce sous l'impulsion de votre prédécesseure.

Je me suis donc réjoui de noter dans votre déclaration de politique générale (DPG) que l'actuel gouvernement allait poursuivre les efforts entamés dans ce domaine. La problématique de la qualité de l'air doit être abordée par le biais de deux leviers distincts : l'adoption de mesures en vue d'améliorer la qualité de l'air en tant que telle, d'une part ; l'adoption de mesures d'information du public sur ladite qualité de l'air, d'autre part. À propos de ces mesures d'information, la presse des 7 et 8 septembre dernier nous apprenait qu'une campagne de mesure de la concentration du dioxyde d'azote

toename van de vraag in bepaalde residentiële wijken tijdens warme periodes.

Leefmilieu Brussel maakt werk van bewustmaking rond zuinig watergebruik, in het bijzonder voor privézwembaden. Uiteraard voert het geen promotie voor privézwembaden, maar verdeelt het brochures met praktische tips voor een rationeler watergebruik.

In de gids over duurzame gebouwen die Leefmilieu Brussel online plaatste, staat ook een dossier over het rationele gebruik van water in gebouwen.

**Mevrouw Hilde Sabbe (one.brussels-sp.a).**- Ik kan alleen maar hopen dat als de problematiek zich nog eens voordoet tijdens een hete zomer, er meer aan actieve bewustmaking zal worden gedaan.

- *Het incident is gesloten.*

**VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW GLADYS KAZADI MUANGABU KANIKI**

**aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,**

**betreffende "de maatregelen om de bevolking over de luchtkwaliteit te informeren".**

**TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI,**

**betreffende "de campagne om de luchtvervuiling in Brussel te meten".**

**Mevrouw Gladys Kazadi Muangabu Kaniki (cdH)** (in het Frans).- *Uit studies in verband met de luchtkwaliteit blijkt dat blootstelling aan luchtvervuiling het ademhalingsstelsel kan aantasten en de levensverwachting met een aantal maanden kan doen afnemen.*

*Het verheugt mij dan ook dat de regering in haar algemene beleidsverklaring stelt dat ze de inspanningen om de luchtkwaliteit in Brussel te verbeteren, wil voortzetten. Ze moet het probleem op twee manieren benaderen: enerzijds zijn er maatregelen nodig om de luchtkwaliteit te verbeteren, anderzijds moet de bevolking over de luchtkwaliteit worden geïnformeerd. In september werd bekend dat er binnenkort in de negentien Brusselse gemeenten een meetcampagne voor stikstofdioxide (NO2) start. Ze loopt een jaar en er worden tientallen scholen en particulieren bij betrokken. De vzw Les chercheurs d'air coördineert de operatie in samenwerking met uw kabinet en uw diensten. De stichting Bloomberg Philantropies zorgt voor de financiering.*

*Welk type meettoestellen wordt tijdens de campagne gebruikt? Op basis van welke criteria werden de deelnemers geselecteerd?*

allait prochainement être réalisée dans les dix-neuf communes de la Région bruxelloise. Elle durerait une année et concernerait plusieurs dizaines d'écoles et de particuliers. L'opération serait coordonnée par l'asbl Les chercheurs d'air et serait financée par la fondation Bloomberg Philanthropies, en collaboration avec votre cabinet et votre administration.

Sur la campagne en tant que telle, quel type d'appareils de mesure sera-t-il employé ? Sur la base de quels critères les participants - que ce soient les écoles ou les particuliers - ont-ils été recrutés ? L'ensemble des participants sont-ils déjà connus ? Combien sont-ils exactement ? Tous les types d'environnements bruxellois et toutes les communes sont-ils représentés ? Un guide spécifique destiné à aider à utiliser et à placer adéquatement les appareils de mesure a-t-il été élaboré par Bruxelles Environnement ?

De manière globale, de quelle manière Bruxelles Environnement et votre cabinet vont-ils accompagner la campagne de mesure à venir ? Sur quelle base le projet mené par l'asbl Les chercheurs d'air et le laboratoire Passam AG a-t-il été choisi ? Quel est le montant libéré pour la réalisation de la campagne ? Est-elle entièrement financée par la fondation Bloomberg Philanthropies ou la Région finance-t-elle pour partie également le projet ? Est-il d'ores et déjà prévu que la fondation Bloomberg Philanthropies finance d'autres projets bruxellois sur la thématique ? Dans l'affirmative, les projets sont-ils déjà connus ?

<sup>1175</sup> Sur l'articulation de cette campagne avec les campagnes de mesure du passé et celles en cours, l'idée d'une campagne de mesure de la qualité de l'air n'est pas nouvelle. Au cours de la précédente législature, plusieurs initiatives 100 % citoyennes ou associatives avaient ainsi été lancées. Je pense notamment à l'action Filter Café Filtré, mais également à l'action de Greenpeace intitulée "Mon air, mon école". À la demande de votre prédécesseure, Bruxelles Environnement avait également lancé diverses campagnes de mesure de la qualité de l'air sur la base de la participation citoyenne. Je pense au projet ExpAIR, qui a permis de réaliser une cartographie des concentrations de carbone noire, et au projet ExpAIR écoles.

Quelles sont les spécificités et la valeur ajoutée de la nouvelle campagne par rapport aux données existantes tirées des précédentes campagnes ? Comment cette nouvelle campagne - menée en collaboration avec Bruxelles Environnement - s'articulera-t-elle avec les campagnes en cours de Bruxelles Environnement, ExpAIR et ExpAIR écoles ? Ces deux dernières campagnes se poursuivront-elles ? En ce qui concerne la campagne ExpAIR écoles en particulier, à la suite de l'étude "Mon air, mon école" de Greenpeace, il était apparu indispensable, à la fin de l'année 2018, de réaliser une étude qui contextualise les mesures effectuées avec la notion d'exposition. Le calendrier relatif à cette campagne était le suivant :

- le projet démarrait début 2019 - ce qui a été respecté par votre prédécesseure - pour une période de deux ans ;

*Zijn alle deelnemers al bekend? Hoeveel deelnemers zijn er precies? Zijn alle types omgevingen en alle gemeenten in het Brussels Gewest vertegenwoordigd? Stelde Leefmilieu Brussel een gids op over het gebruik en de correcte plaatsing van de meettoestellen?*

*Hoe zullen Leefmilieu Brussel en uw medewerkers de meetcampagne begeleiden? Op welke basis werd het project gekozen? Welk bedrag trekt u voor de campagne uit? Wordt ze volledig door Bloomberg Philanthropies gefinancierd, of levert het gewest ook een financiële bijdrage? Zal de stichting nog andere Brusselse projecten rond luchtkwaliteit financieren? Zo ja, is al bekend welke?*

*Het idee van een meetcampagne is niet nieuw: tijdens de vorige regeerperiode vonden er verscheidene op initiatief van burgers of verenigingen plaats. Leefmilieu Brussel startte op vraag van vorig minister van Leefmilieu Fremault eveneens meerdere campagnes om met de hulp van de Brusselaars de luchtkwaliteit te meten.*

*Wat zijn de specifieke kenmerken en de toegevoegde waarde van deze nieuwe campagne ten opzichte van de voorgaande campagnes? Hoe wilt u ze afstemmen op de twee campagnes van Leefmilieu Brussel die nog lopen? Worden de lopende campagnes voortgezet? Uit de studie "Mijn lucht, mijn school" van Greenpeace bleek eind 2018 dat er een studie nodig was naar de context van de uitgevoerde metingen op basis van blootstelling. Dat project zou begin 2019 starten en twee jaar lopen. In september 2019 en juni 2020 moesten twee tussentijdse verslagen worden opgesteld en het eindverslag van de studie wordt verwacht in april 2021.*

*Kunt u mij het tussentijdse verslag van september 2019 bezorgen? Wat waren de belangrijkste conclusies? Wat zijn de opvallendste verschillen tussen een meetcampagne met vaste toestellen en één met mobiele toestellen die vooral op blootstelling is gericht? Liep het tussentijdse verslag van juni 2020 door de lockdown vertraging op? Zo ja, kunt u mij het nieuwe tijdschema voor de campagne bezorgen? Wanneer verwacht u het tweede tussentijdse verslag en het eindverslag? Hoe wilt u de conclusies van de in de scholen lopende ExpAIR-campagne integreren in de campagne van Les chercheurs d'air?*

- deux rapports intermédiaires devaient être rédigés, respectivement en septembre 2019 et en juin 2020 ;

- le rapport final de l'étude est attendu pour avril 2021.

Pouvez-vous nous transmettre le rapport intermédiaire de septembre 2019 et nous faire part aujourd'hui des principales conclusions de ce dernier ? Quelles sont les différences les plus marquantes entre, d'une part, une campagne de mesure "avec appareils fixes" comme celle de Greenpeace ou celle qui va vraisemblablement être lancée et, d'autre part, cette campagne ExpAIR écoles "avec des appareils mobiles" liés à la notion d'exposition ? À la suite des mesures de confinement, le second rapport intermédiaire prévu pour le mois de juin 2020 a-t-il dû être postposé ? Dans l'affirmative, pouvez-vous me donner aujourd'hui le nouveau calendrier relatif à la campagne ? Pour quand pouvons-nous attendre le second rapport intermédiaire et le rapport final ? Enfin, comment allez-vous intégrer les conclusions de la campagne ExpAIR écoles avec celles de la campagne qui sera être lancée par l'asbl Les chercheurs d'air ?

Sur la situation des stations de mesure, si des campagnes de mesure peuvent s'avérer utiles dans le cadre de l'amélioration de l'information sur la qualité de l'air, le réseau de mesures reste un élément central. Dans vos interviews sur la campagne de l'asbl Les chercheurs d'air, vous abordez rapidement la question en mentionnant que vous travaillez sur le renforcement du réseau de mesures officiel. Pour rappel, en fin de législature dernière, il avait été convenu par le gouvernement d'installer une station de mesure supplémentaire par an à partir de 2019. Bruxelles Environnement avait d'ailleurs déjà déterminé les lieux pour ces installations. Dans votre DPG, vous confirmez et renforcez cette décision en mentionnant vouloir étendre le réseau de stations de mesure de la qualité de l'air - au rythme de minimum deux stations par an - et instaurer un réseau d'installations secondaires.

<sup>1177</sup> Vos dernières interviews laissent penser qu'aucune des deux nouvelles stations de mesure prévues pour 2019 dans votre DPG n'a été effectivement installée en 2019. Quelles en sont les raisons ? Qu'en est-il des deux nouvelles stations de mesure prévues pour 2020 ? Où en êtes-vous dans la procédure de création du réseau secondaire prévu par la DPG ? Qu'en est-il du remplacement et de la rénovation des stations de mesure existantes ? Enfin, en ce qui concerne le personnel de Bruxelles Environnement chargé de la qualité de l'air, un renforcement d'équipe est-il envisagé en vue d'assurer l'extension prévue du réseau officiel, ou encore la mise en place d'un réseau secondaire ?

<sup>1179</sup> **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- La campagne de mesure de la pollution de l'air se déroule d'octobre 2020 à octobre 2021 à Bruxelles. Cette opération est coordonnée par l'asbl Les chercheurs d'air. Durant cette campagne, plus de cinquante citoyens sélectionnés pour participer au projet mesurent les concentrations en dioxyde d'azote devant chez eux. Plus de soixante écoles de notre Région prendront également part à la campagne en prenant ces mesures dans leur cour de récréation.

*Meetcampagnes kunnen nuttig zijn om de informatie over de luchtkwaliteit te verbeteren. Het meetnetwerk is echter zeer belangrijk. In interviews zei u dat u werkt aan een uitbreiding van het aantal officiële meetpunten. Aan het einde van de vorige regeerperiode besliste de regering om vanaf 2019 jaarlijks een bijkomend meetstation te installeren. Leefmilieu Brussel heeft overigens al bepaald waar die stations moeten komen. U bevestigde die beslissing in uw algemene beleidsverklaring en zei dat u minstens twee stations per jaar wilt installeren en bovendien een netwerk van secundaire installaties wilt uitwerken.*

*Uit recente interviews valt echter af te leiden dat in 2019 geen van beide nieuwe meetstations werd geïnstalleerd. Wat zijn de redenen daarvoor? Wat met de nieuwe meetstations voor 2020? Hoever staat u met de oprichting van het secundaire netwerk? Worden de bestaande meetstations vervangen of vernieuwd? Wordt het team van Leefmilieu Brussel dat met luchtkwaliteit is belast, uitgebreid?*

**Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- Volgens het Europees Milieuagentschap (EMA) is luchtvervuiling de grootste risicofactor voor vroegtijdig overlijden in Europa. Fijn en ultrafijn stof kunnen cardiovasculaire ziekten en longziekten veroorzaken of verergeren en gezondheidsexperts zijn het erover eens dat ultrafijn stof zelfs nog gevaarlijker is dan fijn stof, omdat het doordringt tot in de longblaasjes. In de stedelijke omgeving van ons gewest, dat bovendien in het midden ligt van heel vervuilde zones, worden inwoners blootgesteld aan

Selon l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), la pollution de l'air est le premier facteur de risque environnemental de mort prématurée en Europe. Les effets sur la santé sont considérables et les particules fines et ultrafines peuvent également provoquer ou aggraver des maladies cardiovasculaires et pulmonaires. Par ailleurs, un consensus croissant existe chez les experts de la santé pour considérer que les effets des particules ultrafines sont potentiellement plus toxiques et affectent plus gravement la santé que les particules fines de grande taille. Contrairement aux particules plus grosses qui s'arrêtent aux voies respiratoires, les particules ultrafines ont la capacité de s'enfoncer jusque dans les alvéoles pulmonaires.

L'exposition à la pollution est cependant plus élevée en milieu urbain, de même que celle de certains groupes tels les travailleurs de secteurs spécifiques - chimie, métallurgie, industries extractives, etc. La Région bruxelloise se trouve au centre de zones très polluées et la pollution transfrontière joue un rôle prédominant dans les concentrations mesurées. Les mesures structurelles visant l'amélioration de la qualité de l'air doivent porter sur l'isolation du bâti et le transport.

Respirer est un besoin vital pour l'être humain. Se protéger totalement de la pollution est impossible et l'entièreté de la population est concernée par la problématique de la qualité de l'air.

Comment se déroule la procédure de sélection des cinquante citoyens et des écoles qui participent au projet et mesurent les concentrations en dioxyde d'azote ? Quels sont les critères de sélection ? Qui siège au jury de sélection et comment celui-ci a-t-il été constitué ? Quel matériel de mesure sera utilisé par les citoyens et les écoles - marque, documentation technique... ? Quel protocole scientifique est-il mis en place pour s'assurer de la fiabilité des mesures ? Leurs mesures seront-elles conformes aux exigences techniques européennes en la matière ? Leurs résultats auront-ils une valeur scientifique ?

Le soutien de Bruxelles Environnement à cette initiative signifie-t-il que le réseau de mesure actuel n'est pas représentatif de la pollution liée au dioxyde d'azote à Bruxelles ? L'asbl Les chercheurs d'air est-elle subventionnée par Bruxelles Environnement ? Pourriez-vous transmettre au secrétariat de la commission une liste de toutes les asbl subventionnées par Bruxelles Environnement ? Quel est le montant des subventions allouées ?

*meer luchtvervuiling. Daarom moeten structurele maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit vooral gericht zijn op de isolatie van gebouwen en op het verkeer.*

*Ademhalen is vitaal voor de mens. Daarom is iedereen gebaat bij goede luchtkwaliteit. Van oktober 2020 tot oktober 2021 zullen onder leiding van de vzw Les chercheurs d'air meer dan vijftig Brusselaars en meer dan zestig scholen van het gewest de concentratie van stikstofdioxide voor hun huis respectievelijk op de speelplaats meten.*

*Hoe zult u de Brusselaars en de scholen kiezen die deelnemen aan het meetproject? Wat zijn de selectiecriteria? Wie zit de selectiecommissie voor en hoe is die samengesteld?*

*Welk meetmateriaal zullen de proefpersonen en scholen in het project gebruiken? Wordt er gewerkt volgens een wetenschappelijk protocol opdat de metingen betrouwbaar zijn? Zullen de metingen conform de Europese technische normen zijn? Hebben de resultaten dus enige wetenschappelijke waarde?*

*Betekent het feit dat Leefmilieu Brussel dit initiatief steunt, dat het huidige meetwerk de stikstofdioxidevervuiling niet correct weergeeft?*

*Krijgt de vzw Les chercheurs d'air subsidies van Leefmilieu Brussel? Kunt u een overzicht bezorgen van alle vzw's die gesubsidieerd worden door Leefmilieu Brussel en de bedragen van die subsidies?*

<sup>2105</sup> **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *La pollution de l'air a des effets considérables sur la santé et entraîne le décès précoce de milliers de personnes. Bien que la qualité de l'air se soit améliorée ces dernières années, les études, notamment celle réalisée par l'Agence flamande de l'environnement, montrent que nous ne satisfaisons toujours pas aux normes de l'Organisation mondiale de la santé s'agissant des particules fines, du dioxyde d'azote et de l'ozone, trois substances très nocives.*

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- De luchtverontreiniging heeft grote gevolgen voor de volksgezondheid. Uit onderzoek van onder andere de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) blijkt dat de uitstoot van een heleboel vervuilende stoffen de voorbije jaren is afgenomen en dat de luchtkwaliteit in 2019 beter was dan tien jaar eerder, maar dat we voor fijnstof, stikstofdioxide en ozon, drie erg schadelijke stoffen, de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) nog steeds niet halen.

*Sous la législation précédente, des valeurs moyennes étaient utilisées. Or une moyenne des mesures de la rue de la Loi et de celles de la forêt de Soignes donne une image déformée de la qualité de l'air à Bruxelles. Qu'entendez-vous pour réaliser des mesures correctes et publier des chiffres transparents ?*

*Avez-vous déjà une idée de l'impact de la zone de basse émission (LEZ) sur la qualité de l'air ?*

<sup>2109</sup> **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Je remercie nos deux collègues d'avoir mis le sujet de la pollution de l'air à l'ordre du jour de notre commission. En effet, celle-ci affecte fortement la santé des Bruxellois ainsi que nos finances publiques, mais de façon si indirecte que le phénomène reste méconnu du public.

Dans le cadre de la crise sanitaire que nous vivons, la RTBF s'est fait l'écho d'une étude indiquant qu'une exposition à long terme à la pollution de l'air ambiant pourrait entraîner un risque accru de mourir du Covid-19. Si l'on peut douter de la validité de la quantification faite de ce risque accru, il n'en est pas moins très probable qu'il existe un lien entre la pollution de l'air et la mortalité liée au Covid-19.

Une étude de l'Alliance européenne pour la santé publique a quantifié la valeur monétaire de ces décès prématurés, des traitements médicaux, des jours de travail perdus et des autres coûts de santé causés par les trois polluants atmosphériques entraînant le plus de maladies et de décès : les particules fines, l'ozone et le dioxyde d'azote. Ce rapport calcule que la pollution de l'air coûte en moyenne 1.276 euros par an à l'habitant européen moyen d'une ville et quelque 1.395 euros à un Bruxellois.

Nos amis citoyens wallons et flamands ne sont pas beaucoup mieux lotis, les estimations étant de 1.556 euros pour un Gantois, 1.493 euros pour un Anversois, 1.018 euros pour un Montois, etc. Je pense que beaucoup de Bruxellois l'ignorent et qu'il reste un grand travail de sensibilisation et de vulgarisation à réaliser sur les impacts de la pollution de l'air sur leur santé.

<sup>2111</sup> C'est pourquoi je trouve très intéressant le projet dont il est question ici, qui fait participer les citoyens et dont les résultats serviront à éclairer nos politiques ambitieuses pour lutter contre la pollution atmosphérique dans notre Région. Cette participation citoyenne est très chère à Ecolo et à Groen, qui avaient d'ailleurs pris une initiative de ce type pour faire une campagne de mesure des oxydes d'azote (NOx) par les particuliers.

Le partenariat avec la fondation Bloomberg Philanthropies recouvre plusieurs projets reprenant les différentes dimensions d'une politique efficace de lutte contre la pollution de l'air. Mieux mesurer, mieux comprendre l'impact sanitaire et mieux sensibiliser et diffuser l'information. Pouvez-vous nous en dire

Luchtvervuiling leidt tot de voortijdige dood van duizenden mensen en Brussel vormt daarop geen uitzondering. We verdienen betere lucht en daarom moeten we wat ondernemen.

Tijdens de vorige regeerperiode bleek dat er steeds met gemiddelde waarden van luchtvervuiling werd gewerkt, maar als we het gemiddelde nemen van de metingen in de Wet- en Belliardstraat en die in het Zoniënwoud, krijgen we natuurlijk een vertekend beeld. Wat onderneemt u om correcte metingen uit te voeren en transparante cijfers te publiceren?

Hebt u al een zicht op de impact van de lage-emissiezone (LEZ) op de luchtkwaliteit?

**Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *Luchtvervuiling schaadt de gezondheid van de Brusselaars en onrechtstreeks ook de Brusselse overheidsfinanciën, wat nog te vaak onderbelicht blijft. Volgens de RTBF zouden er aanwijzingen zijn voor een hoger risico op overlijden door Covid-19 bij langdurige blootstelling aan luchtvervuiling. De European Public Health Alliance (EPHA) berekende dat luchtvervuiling gemiddeld 1.276 euro per jaar aan de Europese burger kost, 1.395 euro aan de Brusselaar, 1.556 euro aan de Gentenaar, 1.493 euro aan de Antwerpenaar en 1.018 euro aan een inwoner van Bergen. Dat is inclusief de kosten voor vroegtijdig overlijden, medische behandelingen, verloren werkdagen en andere gezondheidsuitgaven ten gevolge door fijnstof, koolstofdioxide en ozon veroorzaakte ziekten.*

*Dat is nog te weinig geweten en er is dus heel wat werk aan de winkel om Brusselaars bewust te maken van het gevaar van luchtvervuiling voor de gezondheid.*

*Daarom vind ik het project waarvan sprake zo interessant, des te meer omdat de resultaten van de metingen die door burgers worden uitgevoerd, nuttig zijn om een ambitieus beleid tegen luchtvervuiling in het Brussels Gewest uit te tekenen. Het sluit trouwens aan bij een initiatief van Ecolo en Groen om particulieren in te schakelen om het gehalte stikstofdioxide in de lucht te meten.*

*De samenwerking met Bloomberg Philanthropies slaat op verscheidene projecten tegen luchtvervuiling, die tot doel hebben beter te meten, beter de gezondheidsimpact te begrijpen, meer te sensibiliseren en informatie te verspreiden. Kunt u dat partnerschap toelichten?*

plus sur ce partenariat et les projets concernés, qui dépassent ceux évoqués ici ?

En matière de communication, pouvez-vous nous préciser ce qui est prévu pour faire connaître le projet et ses résultats à un large public ?

<sup>2113</sup> **Mme Lotte Stoops (Groen)** (en néerlandais).- *En 2018, l'action "No to pollution" lancée par Groen et Ecolo avait déjà permis de démontrer que la norme de 40 µg/m<sup>3</sup> était dépassée en de trop nombreux lieux, souvent dans des quartiers plus densément peuplés, affichant un revenu moyen inférieur.*

*En novembre 2018, une résolution présentant des propositions pour améliorer la qualité de l'air avait ainsi été approuvée à une large majorité par le Parlement bruxellois. Par ailleurs, de nombreuses initiatives citoyennes contribuent à la vulgarisation de cette thématique.*

*Quant au grand projet scientifique citoyen "CurieuzeNeuzen", la Région bruxelloise n'avait malheureusement pas pu y participer, ne disposant pas de modèles informatiques avancés comme celui testé et adopté en Flandre.*

<sup>2115</sup> *Pourtant, mesurer, c'est savoir. Il reste dès lors primordial de contrôler la qualité de l'air, de répertorier les points noirs et de vérifier l'efficacité des mesures mises en place. Ainsi, je me réjouis du Partenariat pour un air pur à Bruxelles, grâce auquel 3.000 kits de mesure seront distribués, principalement à des Bruxellois.*

*En outre, une étude de santé sera réalisée par l'Université de Hasselt auprès d'écoliers de différents milieux socio-économiques.*

*Pouvez-vous donner davantage de détails sur le Partenariat pour un air pur et les initiatives qui y sont liées ?*

*Selon l'accord gouvernemental, chaque collaboration entre les citoyens et les scientifiques visant à contrôler, sensibiliser et diffuser des informations sur la qualité de l'air sera soutenue par le gouvernement. Celui-ci appuie-t-il d'autres initiatives ?*

*Pouvez-vous déjà nous donner des informations concernant l'augmentation du nombre de points de mesure et la rénovation des stations de mesure prévues dans l'accord de gouvernement ?*

*Hoe zult u het project en de resultaten bij het grote publiek kenbaar maken?*

**Mevrouw Lotte Stoops (Groen).**- *Vulgarisering rond dit thema en het bespelen van de publieke opinie zijn ontzettend belangrijk. De grote impact van luchtvervuiling op de gezondheid en het leefmilieu staat immers vast.*

Groen en Ecolo zetten het probleem van de luchtvervuiling al op de kaart in het Brussels Parlement in 2018, met de actie 'No to pollution', waarvan Annemie Maes de drijvende kracht was. De conclusie was toen dat de Europese norm van 40 µg/m<sup>3</sup> op te veel plaatsen werd overschreden. Bovendien worden de dichtbevolkte wijken, waar de inkomens gemiddeld lager liggen, vaak zwaarder getroffen door de luchtvervuiling.

Een resolutie met voorstellen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit werd in november 2018 met een ruime meerderheid goedgekeurd door het parlement. Daarnaast zijn er ook vele burgerinitiatieven, zoals Les chercheurs d'air of FilterCaféFiltré, die bijdragen aan de vulgarisering van het thema.

Aan het groots opgezette burgerwetenschapsproject CurieuzeNeuzen, dat mee werd opgezet door De Standaard, kon het Brussels Gewest destijds helaas niet deelnemen, omdat het niet beschikte over geavanceerde computermodellen, zoals het complexe AtmoStreet-model, dat toen werd uitgetest en ingevoerd in Vlaanderen.

Meten is echter weten. Het blijft dan ook belangrijk om de luchtkwaliteit te controleren, om zwarte punten te identificeren en na te gaan of de genomen maatregelen wel het juiste effect hebben. Ik ben dan ook heel blij met het Clean Air Partnership, een driejarig project met politici, universiteiten, lokale en internationale onderzoekscentra, ngo's zoals BRAL, in samenwerking met Bloomberg Philanthropies. In totaal zullen ruim 3.000 meetkits worden uitgedeeld, waarvan een groot deel aan Brusselaars, die zich online kunnen aanmelden.

Voorts zal de Universiteit Hasselt een gezondheidsstudie uitvoeren met 220 schoolkinderen uit verschillende sociaal-economische milieus. Dat laatste is ook ontzettend belangrijk. Ook de uitstoot van wagens wordt daarbij bestudeerd.

Kunt u meer details geven over het Clean Air Partnership en de bijhorende initiatieven?

Volgens het regeerakkoord zal de regering elke samenwerking tussen burgers en wetenschappers steunen die gericht is op de controle, de bewustmaking en de verspreiding van informatie in verband met de luchtkwaliteit. Steunt de regering momenteel nog andere initiatieven?

2117 **Mme Marie Nagy (DéFI).** - La pollution de l'air a un effet néfaste sur la santé de nos concitoyens, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) l'affirme et les études universitaires le confirment. Le trafic routier représente 30 % des émissions de particules fines et 69 % des émissions de dioxyde d'azote. Il faut donc faire en sorte de mieux mesurer la pollution, et tenter de la réduire.

Concernant la portée de l'opération de l'association Les chercheurs d'air, il est positif d'associer les citoyens à la lutte contre la pollution, mais il faut clarifier le contexte dans lequel se déroule cette association. Quels ont été les critères de choix des participants ? Cette opération couvre-t-elle l'ensemble de la Région bruxelloise ou se concentre-t-elle sur les lieux où la pollution pose le plus de problèmes ?

Comment cette opération s'articule-t-elle avec le travail réalisé par Bruxelles Environnement et quelle est la participation de ce dernier dans le budget et le suivi du projet ?

Qui a sollicité la fondation Bloomberg Philanthropies ? S'agit-il des associations, des chercheurs d'air, de Bruxelles Environnement ou est-ce à l'initiative de la fondation ? Dans quel cadre cette collaboration avec la fondation s'inscrit-elle ? Enfin, pouvez-vous détailler le budget disponible ainsi que les opérations qui pourraient être menées en collaboration avec la fondation ?

2119 **M. Martin Casier (PS).** - Ce sujet politique conjugue les questions environnementales et de santé. Il est capital de disposer de données de surveillance des administrations.

D'énormes progrès ont déjà été faits en matière de sensibilisation. En ce sens, le projet de l'asbl Les chercheurs d'air, qui fait suite à une liste de projets déjà menés précédemment et qui permet à des citoyens de s'engager dans les sciences participatives, est essentiel puisqu'il est déjà en lui-même un vecteur de sensibilisation.

Dès 2014, la Ville de Bruxelles avait lancé le premier projet ExpAIR dans le même but, à savoir sensibiliser et obtenir des résultats importants.

Bruxelles Environnement a acheté à plusieurs reprises, et pour des montants relativement importants, du matériel pour des campagnes de mesure de la qualité de l'air. Est-ce ce matériel-là qui a été mis à la disposition de l'asbl Les chercheurs d'air ?

Comment cela s'articule-t-il avec le travail déjà réalisé par Bruxelles Environnement, puisqu'un atlas de l'exposition aux particules fines existe déjà ?

Quel est l'apport scientifique de cette nouvelle campagne ?

Daarnaast belooft het regeerakkoord dat het aantal meetpunten zal worden uitgebreid en dat het netwerk van meetstations zal worden vernieuwd. Kunt u daar al wat meer over vertellen? Waar zullen die bijkomende meetpunten komen?

**Mevrouw Marie Nagy (DéFI)** (in het Frans). - De Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) noemt luchtvervuiling nefast voor de volksgezondheid en universitaire studies staven die stelling. Het wegverkeer is goed voor 30 % van de uitstoot van fijn stof en 69 % van de uitstoot van stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>). Wij moeten dus de vervuiling meten en die verminderen.

Wij juichen het ten zeerste toe dat de Brusselaars zelf betrokken worden bij de operatie van vzw Les chercheurs d'air, maar er is toch enige toelichting bij de context nodig. Op basis van welke criteria bijvoorbeeld werden de deelnemende Brusselaars gekozen? Zijn de metingen geconcentreerd op plekken met de hoogste luchtvervuiling of gebeuren ze verspreid over het gewest? Hoe verhoudt het project zich tot het werk dat Leefmilieu Brussel al heeft verricht? Heeft Leefmilieu Brussel financieel bijgedragen tot het project en zal het het project opvolgen?

Hebben verenigingen, de vzw Les chercheurs d'air of Leefmilieu Brussel de hulp gezocht van Bloomberg Philanthropies of heeft die laatste het initiatief tot een partnerschap genomen? In welk kader past dat partnerschap? Wat is het beschikbare budget voor het partnerschap en welke operaties werden al in samenwerking met die stichting uitgevoerd?

**De heer Martin Casier (PS)** (in het Frans). - Er is al heel wat vooruitgang geboekt op het vlak van bewustmaking in verband met luchtvervuiling. Het project van de vzw Les chercheurs d'air is de volgende in een rij van projecten van burgerparticipatie - het eerste was het Expairproject van de stad Brussel in 2014 - aan de wetenschap en is in die zin ook een instrument van bewustmaking.

Heeft Leefmilieu Brussel zijn meetapparaten ter beschikking gesteld van de vzw Les chercheurs d'air?

Hoe past het nieuwe project bij de door Leefmilieu Brussel uitgewerkte atlas betreffende de blootstelling aan fijn stof?

Wordt de nieuwe campagne wetenschappelijk ondersteund?

2121 **M. Alain Maron, ministre.**- La qualité de l'air est un sujet important sur lequel nous devons agir avec vigueur. Dans notre pays, elle est en effet responsable de 9.380 décès prématurés par an, selon les dernières estimations de l'Agence européenne pour l'environnement (AEE).

En ce qui concerne le projet de l'asbl Les chercheurs d'air, il s'agit d'un projet particulièrement pertinent pour Bruxelles et qui doit nous permettre de mieux comprendre les lieux davantage touchés par la pollution de l'air dans notre ville. Il s'agit en outre d'une collaboration inédite entre l'administration, le monde scientifique, des organisations non gouvernementales (ONG) et les citoyens, que je me réjouis de faciliter au cours de l'année à venir.

Ce projet a été mis en place en raison de son intérêt scientifique et de sa complémentarité avec le réseau de mesures officiel de la Région bruxelloise. Il nous permet, en effet, de déployer un réseau secondaire de points de mesure de la pollution, afin de comprendre de manière plus fine l'exposition des Bruxellois à la pollution. Au cours de cette campagne, une centaine de points de mesure seront déployés sur tout le territoire de la Région, qui nous permettront d'obtenir une représentation fiable des endroits les plus pollués à Bruxelles pendant une période représentative, en minimisant les incertitudes sur les résultats.

Ces mesures seront pour la moitié composées d'écoles qui se sont portées volontaires pour mesurer la pollution de l'air dans leur environnement direct et, pour l'autre, d'endroits identifiés par les Bruxellois eux-mêmes mais validés par le laboratoire de la qualité de l'air de Bruxelles Environnement. Ceci nous permet de disposer d'une méthodologie scientifique solide, tout en répondant à l'interrogation pressante d'une série d'acteurs bruxellois qui souhaitent connaître leur exposition à la pollution de l'air.

2123 Pour ce second volet, l'asbl Les chercheurs d'air a lancé un appel à intérêts le 7 septembre dernier, dans le cadre de ce projet. Les citoyens ont donc pu exprimer les localisations qui leur semblaient pertinentes pour mesurer la pollution de l'air. Près de 376 sites ont été demandés.

Pour garantir l'intégrité scientifique des résultats obtenus, Bruxelles Environnement a sélectionné les sites qui feront l'objet de mesures. Cette sélection est basée sur plusieurs critères. Les sites choisis doivent notamment permettre de déterminer les concentrations les plus élevées en dioxyde d'azote. Pour avoir une première idée des endroits potentiellement les plus pollués, nous avons utilisé la carte ExpAIR, indiquant par voirie les concentrations de carbone noir, un polluant également fortement lié au trafic routier.

Ces sites ont par ailleurs été sélectionnés dans chacune des dix-neuf communes, afin de garantir autant que possible une répartition géographique large. Enfin, les sites de ce second volet ont été choisis de manière à être le plus possible éloignés des

**De heer Alain Maron, minister** (in het Frans).- *Het Europees Milieuagentschap (EMA) schatte onlangs het aantal vroegtijdige overlijdens door luchtvervuiling per jaar voor België op 9.380. Daar moeten we dus daadkrachtig tegen optreden.*

*Het project van vzw Les chercheurs d'air, waarin de administratie, de wetenschappelijke wereld, ngo's en burgers samenwerken, moet preciseren waar de luchtvervuiling in ons gewest het grootst is. Het vult met een honderdtal extra meetpunten gespreid over het grondgebied, het officiële meetprogramma van het gewest aan en zal resulteren in een betrouwbare inventaris van de meest vervuilde zones van het gewest gedurende een representatieve periode.*

*De meetresultaten worden verzameld door enerzijds scholen die zich vrijwillig hebben opgegeven voor metingen in de directe omgeving, en anderzijds door Brusselaars, die de metingen uitvoeren op locaties die ze zelf aanvroegen - dat waren er nagenoeg 376 -, maar werden omwille van de wetenschappelijke integriteit van de resultaten gevalideerd door het laboratorium voor de luchtkwaliteit van Leefmilieu Brussel.*

*Om een eerste idee te krijgen van de meest vervuilde zones heeft Leefmilieu Brussel zich gebaseerd op de Expairkaart, die de concentraties van zwarte koolstof, een vervuilende stof die sterk gelinkt is met wegverkeer, weergeeft.*

*De gekozen meetlocaties zijn gespreid over de negentien gemeenten. Bovendien zijn de locaties waar burgers de metingen uitvoeren, zo ver mogelijk verwijderd van de scholen die deelnemen aan het Expairproject, om dubbelmetingen te vermijden.*

*Bovendien kan ik u verzekeren dat het gebruik van passieve samplers voldoende kwaliteit van de meetresultaten garandeert. Het betreft een wetenschappelijk erkende en wijdverbreide methode om concentratiekaarten op te stellen. De passieve samplers moeten echter worden afgesteld aan de hand van referentiemeetstations. Daarom zullen de resultaten ervan worden vergeleken met die van vijf referentiemeetstations van Leefmilieu Brussel. Zo kunnen de foutmarges van de passieve samplers worden beoordeeld en de resultaten ervan gecorrigeerd afhankelijk van het type omgeving. Dat gaat van*



écoles participant au projet ExpAIR écoles, afin de ne pas avoir de points de mesure redondants.

Par ailleurs, je puis vous assurer que les tubes passifs garantissent une qualité suffisante des résultats de mesure. Cette méthode d'échantillonnage reconnue dans le milieu scientifique est largement utilisée pour obtenir des cartes des concentrations. Les tubes passifs doivent toutefois être ajustés sur la base de stations de mesure de référence. C'est pourquoi leurs résultats seront comparés à cinq sites de référence du réseau téléométrique de Bruxelles Environnement. Cela permettra d'évaluer les marges d'erreur des tubes passifs et de corriger leurs résultats en fonction du type d'environnement.

Les cinq sites de référence sélectionnés sont :

- à Uccle, un site urbain avec une très faible influence du trafic automobile ;

- à Neder-Over-Heembeek, un site urbain avec une faible influence du trafic ;

- à Molenbeek-Saint-Jean, un site urbain avec une influence modérée du trafic ;

- à Ixelles, un site urbain avec une forte influence du trafic ;

- au carrefour Arts-Loi, un site urbain avec une très forte influence du trafic automobile.

<sup>2125</sup> À côté de la méthodologie et de l'accompagnement de Bruxelles Environnement que je viens d'évoquer, cet alignement sur les données du réseau de mesure téléométrique de référence garantira la qualité des résultats.

Le laboratoire suisse Passam A.G, certifié ISO 17025, a été choisi pour analyser les résultats collectés.

Sur le fait que le projet signifierait que le réseau bruxellois n'est pas représentatif de la pollution au dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) en Région bruxelloise, je vous rassure à nouveau : le réseau actuel remplit ses fonctions et respecte largement les exigences européennes. Ce projet permet simplement d'augmenter la résolution spatiale des mesures de concentration du NO<sub>2</sub> à Bruxelles. Son financement est assuré par la fondation Bloomberg Philanthropies, mais il bénéficie du soutien technique de Bruxelles Environnement et il s'inscrit donc dans un partenariat plus étendu que nous sommes parvenus à nouer avec des acteurs très variés - centres de recherche internationaux, universités, ONG et groupes de citoyens et autres - et qui luttera contre la pollution de l'air à Bruxelles. Comme vous le savez, ce projet a été présenté publiquement.

Le projet ExpAIR écoles, lancé précédemment, a pour objectif d'évaluer l'exposition des enfants et enseignants à la pollution au carbone noir. Le projet de l'asbl Les chercheurs d'air se distingue du précédent sur deux points essentiels. D'abord, le projet et la campagne de l'asbl prennent la mesure du NO<sub>2</sub> par tubes passifs,

*een referentiemeetstation in Ukkel, met weinig wegverkeer, tot een meetstation aan het extreem drukke kruispunt Kunst-Wet.*

*Het Zwitserse, ISO-gecertificeerde laboratorium Passam AG zal de meetresultaten analyseren.*

*Voorts betekent de steun aan dit project niet dat het bestaande meetnetwerk de vervuiling niet correct weergeeft. Het Brusselse netwerk voldoet ruimschoots aan de Europese eisen ter zake. Het project wordt gefinancierd door Bloomberg Philanthropies en technisch begeleid door Leefmilieu Brussel, maar maakt deel uit van van een ruimer partnerschap waartoe ook internationale onderzoekscentra, universiteiten, ngo's en burgergroepen behoren. Dit project stelt ons in staat om de ruimtelijke resolutie van stikstofdioxideconcentratie metingen (NO<sub>2</sub>) in Brussel nog te verhogen en op basis daarvan nog gerichtere maatregelen te nemen tegen de NO<sub>2</sub>-uitstoot.*

*Het Expairproject Scholen bestond al langer en verzamelt permanent gegevens over de blootstelling van leerlingen en leraars aan zwarte koolstof via draagbare meettoestellen, terwijl het project van vzw Les chercheurs d'air het NO<sub>2</sub>-gehalte via passieve samplers op vaste plaatsen meet. Het ene project meet de individuele blootstelling van een kwetsbaar deel van de bevolking, - de kinderen - en het andere verhoogt het inzicht in de gebieden met een hoge vervuilingsgraad. De twee soorten gegevens vullen elkaar dus aan.*

tandis qu'ExpAIR écoles effectue des mesures du carbone noir en continu. Ce n'est donc pas le même élément qui est mesuré.

Ensuite, les mesures seront réalisées à des endroits fixes afin de mieux comprendre les principaux sites de pollution en Région bruxelloise, alors que dans le cas d'ExpAIR écoles, il s'agit de mesures d'exposition continues à l'aide d'appareils portés par des participants volontaires.

Ces deux types de mesures sont donc très complémentaires. Les données relatives au carbone noir recueillies dans le cadre du projet ExpAIR écoles permettront de compléter l'analyse et l'interprétation des données sur le NO<sub>2</sub> récoltées durant la campagne de l'asbl Les chercheurs d'air, notamment grâce à une bonne corrélation entre les mesures de carbone noir et de NO<sub>2</sub>.

2127 De plus, tandis que l'un permettra d'objectiver l'exposition individuelle d'un segment vulnérable de la population - les enfants -, l'autre permettra de mieux comprendre les zones de haute pollution à Bruxelles.

En raison du Covid-19, les mesures du projet ExpAIR écoles ont dû être temporairement interrompues début mars, ce qui a empêché d'achever la campagne lors de la période hivernale. Nous suivons la situation de près en vue de redémarrer les mesures dès que possible, mais il n'est à ce stade pas prévu de les relancer avant le 16 novembre prochain voire plus tard, au regard des décisions résultant de la situation sanitaire. Le rapport de mi-période de cette campagne a lui aussi été reporté en raison d'un nombre insuffisant de mesures pour tirer des conclusions scientifiques robustes.

Le réseau de stations de mesure doit être renforcé. Pour répondre aux inquiétudes des Bruxelloises et des Bruxellois, je souhaite par exemple renforcer les mesures réalisées dans une série de sites urbains connaissant un trafic dense en mesurant (dans le respect des critères d'implantation de la directive européenne) la pollution de l'air aux endroits où celle-ci est la plus élevée, mais aussi en étudiant l'intérêt par exemple des piétons urbains. Les travaux s'y rapportant progressent à bon rythme et une première station complémentaire du réseau officiel de mesure devrait être installée d'ici peu.

Certaines stations de mesure existantes devront être remplacées : la station de Woluwe-Saint-Lambert sera par exemple fermée à la fin de cette année, à la suite du déménagement du laboratoire de contrôle de la qualité de l'air de Bruxelles Environnement vers des bâtiments plus modernes. D'autres, comme les stations d'Uccle, de Molenbeek-Saint-Jean, de Haren, seront rénovées. Les rénovations consisteront à renouveler l'étanchéité de la toiture et, pour certaines stations, à réaliser une nouvelle installation électrique.

Comme mentionné précédemment, le réseau de mesure secondaire sera déployé dans les mois à venir, notamment par le biais du projet mis en place par Les chercheurs d'air. Ce projet permettra de déterminer les sites qui ne respectent pas la valeur

*Door de coronacrisis is het Expairproject begin maart onderbroken. Een herstart zal ten vroegste voor 16 november zijn. Ook het tussentijdse verslag is daardoor uitgesteld omdat er nog onvoldoende meetresultaten waren voor degelijke wetenschappelijke conclusies.*

*Het netwerk van meetstations moet worden uitgebreid. Ik wil immers meer metingen laten verrichten op plaatsen met veel wegverkeer, maar ook om de invloed te meten van de voetgangerszones. We maken daar werk van en binnenkort wordt het eerste meetstation geïnstalleerd van het secundaire netwerk.*

*Sommige meetstations moeten ook vervangen worden. Dat van Sint-Lambrechts-Woluwe wordt eind dit jaar bijvoorbeeld afgesloten omdat het laboratorium van Leefmilieu Brussel, waar het gevestigd is, verhuist naar een moderner gebouw. Andere, zoals die van Ukkel, Molenbeek of Haren, worden gerenoveerd.*

*Het secundaire netwerk wordt, zoals gezegd, de komende maanden uitgerold, via het project van vzw Les chercheurs d'air. Daarmee kunnen we de locaties identificeren die de jaarlijkse NO<sub>2</sub>-norm niet halen.*

limite annuelle sur les concentrations de dioxyde d'azote fixée par la directive.

2129 Le réseau officiel de mesure poursuit simultanément deux objectifs. D'une part, il évalue si la Région de Bruxelles-Capitale respecte les normes de l'Union européenne. C'est pour cette raison que le réseau primaire de mesure est à ce point professionnel, calibré et surveillé en permanence, sous la supervision de scientifiques du laboratoire de mesure de Bruxelles Environnement.

D'autre part, le réseau vise également à répondre aux attentes légitimes des Bruxellois, qui souhaitent savoir ce qu'ils respirent. Nous devons donc réfléchir aux meilleurs moyens d'atteindre ce double objectif. D'ici peu, nous installerons une série de stations de mesure dans des endroits très pollués, caractérisés par un trafic dense, afin de s'assurer que les normes de l'Union européenne sont respectées sur l'ensemble du territoire.

Le réseau secondaire a pour objectif d'informer les Bruxellois qui souhaitent en savoir plus sur l'air ambiant dans leur quartier ou l'école de leurs enfants. Ce second réseau peut être mis en place par le projet Bloomberg. Nous ne pouvons pas installer des instruments de mesure du réseau primaire dans tous les quartiers de la Région de Bruxelles-Capitale, notamment pour des raisons opérationnelles, car ces sites de mesure ont des dimensions importantes.

2131 Mme Van Achter, il est vrai que la pollution de l'air tend à diminuer depuis quelques années, ce qui est une bonne chose. Néanmoins, le gouvernement renforcera quand même le réseau de mesures pour s'assurer que nous continuons à satisfaire aux normes de l'Union européenne. En outre, notre ambition est de nous aligner également sur celles de l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

Concernant la zone de basse émission (LEZ), il est effectivement difficile de mesurer son impact. Cependant, beaucoup d'éléments laissent penser qu'elle joue un rôle dans la diminution de la pollution de l'air, notamment dans la diminution du carbone noir, qui a été enregistrée récemment et qui est sans doute l'une des conséquences de la LEZ. Une nouvelle étape est prévue au 1er janvier 2022 avec l'interdiction des véhicules roulant au diesel Euro 4. Nous sommes aussi en train de travailler sur l'évolution de la LEZ après 2025. Les études ont été lancées et alimenteront le travail réalisé par le gouvernement, lequel devra se positionner rapidement quant aux étapes ultérieures à 2025. L'électrification du parc automobile sera d'ailleurs évoquée lors de questions ultérieures.

En ce qui concerne l'articulation avec la fondation Bloomberg Philanthropies, il s'agit d'une action commune : outre une implication citoyenne et associative, le laboratoire de qualité de l'air de Bruxelles Environnement est également fortement engagé, notamment pour déterminer les emplacements des zones de mesure. La fondation Bloomberg Philanthropies travaille avec

*Het officiële meetnetwerk heeft twee doelstellingen. Het gaat na of het Brussels Gewest de Europese normen naleeft, maar het beantwoordt ook aan de legitieme wens van de Brusselaars om te weten wat ze inademen. Binnenkort installeert Leefmilieu Brussel meetstations op plekken met veel wegverkeer om er zeker van te zijn dat de normen op het hele grondgebied worden gehaald.*

*Het secundaire netwerk moet de Brusselaars informeren die meer willen weten over de luchtvervuiling in hun wijk of aan de school van hun kinderen. Dat tweede netwerk komt er dankzij het Bloomberg-project. Onder meer om operationele redenen kunnen er immers geen stations van het primaire netwerk geplaatst worden in alle wijken.*

*Mevrouw Van Achter, de luchtvervuiling neemt inderdaad al enkele jaren af, wat een goede zaak is, maar de regering zal toch het netwerk uitbreiden om er zeker van te zijn dat Brussel de Europese normen naleeft. We willen bovendien ook de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) halen.*

*Voorts is het inderdaad moeilijk om de impact te meten van de lage-emissiezone (LEZ). Veel elementen wijzen er echter op dat die een rol speelt in de vermindering van de luchtvervuiling, met name in de vermindering van de zwarte koolstof. Op 1 januari 2022 worden ook de dieselloertrijgen met de Euro 4-norm verboden en de regering werkt aan de verdere evolutie van de LEZ na 2025. De studies daarvoor zijn al aan de gang.*

*Bij de samenwerking met de stichting Bloomberg Philanthropies zijn ook burgers en verenigingen betrokken. Leefmilieu Brussel speelt dan weer een belangrijke rol via zijn laboratorium, onder meer bij de keuze van locaties voor de metingen. De stichting heeft overigens gelijkaardige projecten in ruim 150 andere steden, waaronder Londen, Parijs en Ankara.*

*Iedereen is het eens over het belang van de luchtkwaliteit. De regering heeft gekozen voor projecten die zoveel mogelijk bottom-up verlopen, maar waarbij telkens sleutelactoren betrokken zijn zoals universiteiten, onderzoekscentra, niet-gouvernementele organisaties (ngo) en burgercollectieven.*

plus de 150 autres villes dans le monde, dont Londres, Paris et Ankara, y compris à propos de cette thématique particulière.

Au cours de nos discussions, nous sommes tombés d'accord sur cet intérêt commun qu'est la qualité de l'air et avons décidé d'avancer ensemble à cet égard. Toutefois, nous avons voulu une démarche qui émane davantage de la base (bottom-up), puisque les projets sont assez homogènes quant aux différentes dimensions de la qualité de l'air. Tous ces projets ont été coconstruits avec les acteurs clés en la matière : universités, centres de recherche, organisations non gouvernementales (ONG) et collectifs citoyens.

2133 En ce qui concerne l'information, des rencontres avec la presse ont été prévues au démarrage du projet. Ce sera encore le cas à l'avenir, afin de communiquer les résultats et de sensibiliser. Une vidéo explicative du projet est également disponible sur les réseaux sociaux. Le projet inclut d'autres aspects, tels que des outils didactiques préparés dans le cadre du projet ExpAIR écoles et des formations offertes aux écoles qui participent à la campagne de mesures, en vue d'aider les élèves et les enseignants à comprendre les résultats et à les sensibiliser à la question de la pollution de l'air. Le réseau de mesures ne constitue qu'un des aspects de l'ensemble du partenariat.

S'agissant du subventionnement des associations travaillant dans la qualité de l'air, en 2019, 35.000 euros ont été attribués au BRAL pour le programme ExpAIR et 14.875 euros, toujours au BRAL, pour les États généraux de l'air, le Citizen's Day et le hackathon.

2135 **Mme Gladys Kazadi Muanangabu Kaniki (cdH).**- Je suis tout de même interpellée par le début de votre réponse, dans laquelle vous estimez que le réseau actuel est suffisant au regard des normes européennes. Ce n'était pas le point de vue de vos collègues Ecolo lorsque vous étiez dans l'opposition.

Vous nous expliquez qu'une première station supplémentaire arrivera à la fin de l'année 2020 et c'est une très bonne chose. Mais dans ce cas, on ne suit de toute façon pas le calendrier prévu dans votre déclaration de politique générale (DPG), dans laquelle vous indiquiez l'ajout de deux stations de mesure par an. Le retard est donc déjà de trois stations de mesure par rapport à ce qui est indiqué dans votre DPG ! Je vous invite par conséquent à accélérer le processus.

Sauf erreur de ma part, je n'ai pas reçu de réponse concernant le réseau secondaire mentionné dans votre DPG. Pourrais-je avoir un retour sur ce point ? Je n'ai pas eu de retour non plus concernant le personnel de Bruxelles Environnement en charge de la qualité de l'air. Qu'en est-il ?

Enfin, pour ce qui est de la zone de basse émission (LEZ) après 2025, je tiens à rappeler que la DPG prévoyait une décision en 2020. Je déduis de vos réponses qu'il y a du retard. Aussi, je vous invite à informer à temps les citoyens des nouveautés qui arriveront.

*Bij de start van het project was een ontmoeting met de pers gepland en de regering zal ook steeds de resultaten meedelen. Op de sociale netwerken wordt een video verspreid waarin het project wordt uitgelegd. Het project omvat onder meer ook didactische pakketten voor scholen. Het partnerschap behelst dus veel meer dan alleen de metingen.*

*In 2019 ontving BRAL 35.000 euro subsidies voor het Expairproject en nog eens 14.875 euro voor de Staten-Generaal van de Luchtkwaliteit, de Citizen's Day en de hackathon.*

**Mevrouw Gladys Kazadi Muanangabu Kaniki (cdH)** (in het Frans).- *U zei dat het huidige netwerk volstaat om de naleving van de Europese normen te controleren. Dat was niet de mening van Ecolo toen u nog in de oppositie zat.*

*Het is goed dat er tegen eind 2020 een eerste meetstation bij komt, maar volgens de algemene beleidsverklaring zouden dat er twee per jaar moeten zijn. U loopt dus al drie stations achterop!*

*Ik heb geen antwoord gekregen over het secundaire netwerk dat in de beleidsverklaring aangekondigd werd, noch over het personeel van Leefmilieu Brussel dat zich met de luchtkwaliteit bezighoudt. Hoe zit het daarmee?*

*Volgens de beleidsverklaring zou de regering ook in 2020 beslissen over de toekomst van de LEZ na 2025. Er lijkt dus vertraging te zijn. U moet de burgers tijdig informeren over eventuele veranderingen.*

2135 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- La question de la qualité de l'air, de la pollution, mais aussi des mesures est une question sensible. Un véritable travail de pédagogie et de sensibilisation doit être réalisé et je salue l'initiative de l'asbl Les chercheurs d'air. Cependant, un travail d'explication doit également être mené au sujet de l'objectivation des données et des mesures récoltées. En effet, la pédagogie est importante car les chiffres et les données peuvent parfois être interprétés dans un sens comme dans un autre. Or, la qualité de l'air constitue une donnée très sensible.

2139 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Je rejoins Mme Kazadi sur la nécessité de disposer de bonnes stations de mesure qui fournissent un tableau correct de la situation sur le terrain. Combiner des résultats pour arriver à des moyennes n'a pas de sens.*

*S'agissant de la zone de basse émission (LEZ), il est important d'en mesurer les effets, même si cette opération s'avère complexe. Il faut pouvoir démontrer aux citoyens que les efforts demandés ont porté leurs fruits et, ce faisant, renforcer l'adhésion.*

2141 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Je voudrais encore revenir sur l'importance de la communication à ce sujet. Il convient en effet d'insister sur le côté insidieux de cette pollution invisible aux effets délétères. Ce projet est une formidable occasion de mettre cette thématique en lumière, eu égard tant au projet en lui-même qu'à ses résultats, leur interprétation scientifique et l'impact de cette pollution sur la vie et la santé des gens, mais aussi en matière de coûts sur notre système de soins de santé, etc.

2141 **Mme Marie Nagy (DéFI).**- J'aimerais que vous éclairciez certains points, M. le ministre. En effet, vous n'avez pas évoqué le budget global de cette opération. Quels sont les montants alloués respectivement par la fondation Bloomberg Philanthropies et Bruxelles Environnement ?

Enfin, il ne faudrait pas laisser entendre que cette opération, si bénéfique soit-elle pour les citoyens, remplacera l'engagement ferme pris dans la déclaration de politique générale (DPG) d'augmenter les unités de mesure de Bruxelles Environnement. Pourriez-vous préciser vos déclarations à ce sujet ?

2145 **M. Alain Maron, ministre.**- Le réseau actuel de mesure est suffisant au regard de nos obligations auprès de l'Union européenne. Celle-ci ne nous demande d'ailleurs pas de l'augmenter. Mais, comme je l'ai dit, ce réseau officiel va être renforcé, indépendamment du projet de Bloomberg Philanthropies et du réseau secondaire.

La première de nos priorités est de placer une borne de mesure supplémentaire dans un endroit très fortement pollué. C'est la prochaine étape, et il y en aura d'autres. Installer un instrument de mesure dans une zone centrale, mais piétonnisée, serait aussi utile à des fins de compréhension et de comparaison. Nous travaillons sur ces éléments, et nous espérons ouvrir rapidement

**Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *Dit is een gevoelig onderwerp. Bewustmaking is erg belangrijk en daarom juich ik het werk van Les chercheurs d'air toe. Cijfers kunnen vaak op verschillende manieren geïnterpreteerd worden, dus ook op dat vlak is voldoende bijkomende uitleg noodzakelijk.*

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Ik sluit me aan bij mevrouw Kazadi Muanangabu Kaniki. We hebben nood aan goede meetstations, zodat we een correct beeld krijgen van de situatie op het terrein. We mogen geen meetresultaten combineren om tot gemiddelden te komen, want de Wetstraat valt niet te vergelijken met het Zoniënwoud.

Ik begrijp dat het moeilijk is om het effect van de lage-emissiezone (LEZ) te meten, maar het is niettemin belangrijk om dat te doen, zodat we de burgers kunnen uitleggen dat de gevraagde inspanningen gegrond zijn en ook resultaat opleveren. Op die manier creëren we draagvlak.

**Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *Communicatie is erg belangrijk en dit project is een uitstekende gelegenheid om de bevolking bewust te maken van de luchtvervuiling en de impact ervan op de levenskwaliteit en de gezondheid, maar ook op de kosten voor ons systeem van gezondheidszorg enzovoort.*

**Mevrouw Marie Nagy (DéFI)** (in het Frans).- *U had het niet over het totale budget voor het project. Welke bedragen besteden respectievelijk Bloomberg Philanthropies en Leefmilieu Brussel eraan?*

*Het project mag ook geen afbreuk doen aan de verbintenis van de regering om het aantal meetstations van Leefmilieu Brussel te verhogen. Kunt u uw uitspraken daarover preciseren?*

**De heer Alain Maron, minister** (in het Frans).- *Om onze verplichtingen tegenover de EU na te komen, volstaat het huidige netwerk. Desondanks zal het gewest het wel degelijk uitbreiden, onafhankelijk van het project van Bloomberg Philanthropies en het secundaire netwerk.*

*De eerste prioriteit is de plaatsing van een extra meetpunt op een sterk vervuilde locatie. Ook een meetpunt op een centrale locatie die omgevormd werd tot een voetgangerszone, zou erg interessant zijn. Daar wordt aan gewerkt.*

des bornes de mesure du réseau primaire, outre les entretiens et les mises à jour sur les bornes déjà installées.

À ce stade, le réseau secondaire est développé grâce à ce projet coopératif et collaboratif. Nous avons utilisé l'opportunité de la collaboration avec Bloomberg Philanthropies et tous ces acteurs pour mettre en œuvre ce réseau secondaire, en lien avec Bruxelles Environnement, bien entendu.

<sup>2147</sup> Le financement de Bloomberg Philanthropies s'élève à 1,5 million de dollars sur trois ans. Il n'y a pas de financement régional complémentaire, mais les équipes de Bruxelles Environnement travaillent sur ce projet.

En ce qui concerne la zone de basse émission (LEZ) 2.0, les administrations s'y attèlent. Ce travail se fait en concertation, en analysant les différentes études menées sur la LEZ 2.0, c'est-à-dire sur ce qui se passera après 2025. Ces études se font aussi en écoutant les différents secteurs.

Cela prend malheureusement du temps et la crise sanitaire ralentit le processus. Logiquement, début 2021, nous pourrions et devrions prendre une décision pour qu'il y ait une prévisibilité des mesures et pour permettre aux citoyens de s'adapter aux objectifs à partir de 2025.

- Les incidents sont clos.

<sup>2151</sup> **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

<sup>2151</sup> à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

<sup>2151</sup> concernant "l'installation des bornes électriques publiques".

<sup>2151</sup> **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI,**

<sup>2151</sup> concernant "le déploiement d'un réseau de bornes de rechargement en Région bruxelloise".

<sup>2155</sup> **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER,**

<sup>2155</sup> concernant "le point sur les infrastructures de recharge dans la Région".

<sup>2157</sup> **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Depuis le début de la législature, je vous ai interrogé à plusieurs reprises au sujet des bornes de recharge pour voitures électriques. Je l'ai fait non pas parce que ces véhicules vont sauver le climat et la mobilité, mais parce que je n'ai pas le choix, puisque que vous avez décidé de bannir le diesel et l'essence de la Région d'ici quelques années ! Je suis convaincu, quant à moi, que la voiture

*Ondertussen maken we van de samenwerking met Bloomberg gebruik om een secundair netwerk uit te bouwen, in samenwerking met Leefmilieu Brussel uiteraard.*

*De financiering door Bloomberg Philanthropies bedraagt 1,5 miljoen dollar op drie jaar tijd. Er is geen bijkomende financiering door het gewest, maar Leefmilieu Brussel werkt wel mee aan het project.*

*De administraties werken aan de toekomst van de LEZ na 2025, in overleg met alle betrokken sectoren. De coronacrisis zorgt helaas voor vertraging, maar begin 2021 zal de regering de knoop kunnen doorhakken. Dat geeft de burgers voldoende tijd om zich voor te bereiden.*

*- De incidenten zijn gesloten.*

**VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende "de installatie van openbare elektrische laadpalen".

**TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI,**

betreffende "de uitrol van een netwerk van oplaadpalen in het Brussels Gewest".

**TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,**

betreffende "de stand van zaken van de laadinfrastructuur in het gewest".

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).**- *Ik heb u al meermaals ondervraagd over oplaadpalen voor elektrische wagens. Niet dat ik geloof dat die het klimaat zullen redden of het fileprobleem oplossen, maar aangezien u diesel- en benzinevoertuigen wilt afschaffen, hebben we geen keuze!*

individuelle continuera à faire partie de la solution dans certaines situations.

S'il faut certainement encore relever des défis tels que l'extraction des métaux précieux et la production d'électricité - qui est toujours émettrice de CO<sub>2</sub> -, les dernières études démontrent que, sur la durée de vie complète d'un véhicule, la voiture électrique est nettement moins émettrice de CO<sub>2</sub> que les voitures à moteur thermique. Nous devons donc nous engager dans cette voie et force est de constater qu'à Bruxelles, nous avons un retard extrêmement important dans ce domaine.

Il y a quelques semaines, j'ai vu sur les réseaux sociaux que vous vous réjouissiez de l'installation de la centième borne de recharge à Bruxelles. C'est absurde quand on sait qu'une ville comme Amsterdam fêtait l'installation de sa centième borne en 2009 !

Finalement, après maintes interpellations de mes collègues et de moi-même, vous annoncez un plan de déploiement de 11.000 bornes à l'horizon 2035. Par conséquent, il est temps de faire le point sur ce dossier que j'aborderai sous six aspects distincts.

Premièrement, lors de la commission de la semaine dernière, nous avons appris que le contrat d'exclusivité avec PitPoint serait prolongé d'un an. Pourquoi une telle décision alors que nous connaissons tous les problèmes rencontrés avec ce partenaire ? Il a installé 100 bornes en deux ans et admettez que si l'opposition n'avait pas exercé une pression sur ce dossier depuis un an et demi, nous n'y serions pas encore !

Pourquoi donc avoir prolongé le contrat et quel en est l'objectif ? Si je me réfère au contrat, il peut être prolongé jusqu'en octobre 2021 pour l'installation de 175 bornes au total. J'en déduis qu'à Bruxelles, nous allons passer de 100 à 175 bornes en un an sur un objectif de 11.000 ! Prolonger ce contrat est une erreur qui va nous faire perdre encore deux années supplémentaires.

Deuxièmement, je rappelle aussi que PitPoint n'a pas respecté le contrat initial car, sur les 100 bornes qui devaient être installées à la fin du mois de décembre 2019, seules dix l'ont été. Si ce contrat a été prolongé, je suppose que vous avez imposé des sanctions ou négocié des contreparties. Quelles sont-elles ?

<sup>2159</sup> Troisièmement, j'ai compris qu'après la fin de la prolongation du contrat de PitPoint, vous comptiez lancer un autre plan de déploiement. Selon quel calendrier et quel phasage ? Qui va le financer ?

Comment, par qui et avec quelles ressources humaines ce plan sera-t-il piloté ? Quel type de bornes (semi-rapides, etc.) seront-elles rechargées ? Ce plan sera-t-il entièrement public ?

Quatrièmement, outre les responsabilités de PitPoint, la Région aussi a été lourdement défaillante dans le déploiement des bornes : problèmes d'organisation chez Bruxelles Mobilité,

*Persoonlijk geloof ik dat een eigen wagen nog steeds zijn nut heeft in bepaalde gevallen.*

*Bij de productie van elektriciteit komt nog steeds CO<sub>2</sub> vrij, maar volgens de laatste studies is de uitstoot bij elektrische wagens, over de hele levensduur bekeken een pak minder dan bij wagens met een verbrandingsmotor. Die weg moeten we dus blijven volgen, want Brussel heeft al een grote achterstand.*

*Enkele weken geleden verheugde u zich in de sociale media over de plaatsing van de honderdste laadpaal in Brussel. Amsterdam bereikte die mijlpaal al in 2009! U kondigde ook een plan aan om 11.000 palen te plaatsen tegen 2035.*

*Vorige week zei u in de commissie dat het exclusiviteitscontract met PitPoint met een jaar verlengd zou worden. Nochtans zijn er heel wat problemen met die partner. Op twee jaar tijd heeft die maar honderd palen geplaatst en zonder de druk van de oppositie waren dat er nog veel minder geweest!*

*Waarom hebt u dat contract verlengd? Het contract kan worden verlengd indien er tegen oktober 2021 in totaal 175 palen geplaatst worden. Aan dat tempo haalt u die 11.000 palen nooit en betekent de verlenging dat Brussel nog eens twee jaar tijd verliest.*

*PitPoint heeft overigens het oorspronkelijke contract al niet nageleefd, want van de honderd palen die er tegen eind 2019 moesten staan, waren er maar tien geplaatst. Ik veronderstel dat u het bij de verlenging gehad hebt over sancties of tegenprestaties daarvoor. Welke zijn dat?*

*Ten derde heb ik begrepen dat er na het einde van het contract met PitPoint een nieuw ontwikkelingsplan komt. Kunt u de timing en fases toelichten? Wie zal het plan financieren? Wie zal het aansturen? Over welk soort laadpalen zal het gaan? Zal het plan volledig openbaar worden gemaakt?*

*Ten vierde bleef niet alleen PitPoint in gebreke, maar ook het gewest: er waren organisatieproblemen bij Brussel Mobiliteit, te zware administratieve procedures, te veel partners en vergaderingen. Hoe zult u die problemen in de toekomst voorkomen, zodat er meer dan honderd laadpalen in twee jaar tijd kunnen worden geïnstalleerd?*

procédures trop lourdes avec les communes, multiplication des acteurs et des réunions, etc.

Qu'avez-vous mis en place pour éviter ces problèmes et faire en sorte que les pouvoirs publics, dont vous êtes responsable, soient capables de faire mieux que d'installer 100 malheureuses bornes tous les deux ans ?

Cinquièmement, pour assurer une vitesse de recharge rapide, un réseau de 400 volts est nécessaire. Vous affirmiez en décembre dernier que Sibelga modernisait son réseau à raison d'1 % par an. En sachant que le 400 volts représente 12 % du réseau, il faudrait 88 ans pour couvrir l'ensemble du territoire !

Pouvez-vous publier, en données ouvertes, le plan détaillé des réseaux 230 volts et 400 volts de Sibelga ? Si oui, quand et où ? Si non, pourquoi ? Travaillez-vous à l'accélération de la modernisation du réseau ? Dans l'affirmative, de quelle manière ? Qui en supportera le coût ?

Enfin, sixièmement, en cette période particulière, nos Régions sont en train de devenir des déserts économiques. Nous avons besoin d'une relance forte. Celle-ci devra être climatique. Nous avons une occasion unique de nous engager dans cette voie. J'espère que l'on ne va pas faire produire ces 11.000 bornes en Chine ni les faire installer par des équipes exclusivement wallonnes ou flamandes.

Qu'a prévu le gouvernement pour susciter, à Bruxelles, la production de ce matériel et la mobilisation du savoir-faire, afin de placer la Région à la pointe de cette technologie ?

Il y a eu beaucoup de communication dans ce dossier. À présent, nous avons besoin d'actes.

<sup>2161</sup> **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Ce 3 juillet 2020, nous avons pu prendre connaissance de la vision stratégique du gouvernement bruxellois relative au développement d'une infrastructure de recharge pour véhicules électriques. Il était temps. C'est un bon début mais le déploiement démarre lentement.

La Région bruxelloise promet 11.000 bornes de recharge électrique d'ici 2035. Cependant, nous sommes en droit de nous inquiéter de ce nombre et du calendrier, étant donné que le gouvernement bruxellois veut bannir le diesel et l'essence du territoire régional d'ici 2030 à 2035.

Les véhicules électriques peuvent représenter une réponse efficace et concrète pour diminuer l'empreinte environnementale des transports, tant en milieu urbain que sur de plus longues distances. Une mobilité douce et multimodale bénéficiera à tous les acteurs de la société. Il faut y accorder l'attention nécessaire et soutenir les infrastructures qui permettront sa mise en œuvre. Ce n'est actuellement pas le cas.

Bruxelles se trouve dans un cercle vicieux. Les autorités attendent qu'il y ait davantage de véhicules électriques pour

*Ten vijfde is er een netwerk van 400 volt nodig om een hoge oplaadsnelheid te waarborgen. In december verklaarde u dat Sibelga elk jaar 1% van het netwerk moderniseert. Aan dat tempo is er 88 jaar nodig om het elektriciteitsnetwerk op het hele grondgebied te vernieuwen! Kunt u ons een gedetailleerd plan bezorgen van de 230 V- en 400 V-netwerken van Sibelga? Zult u de modernisering van het netwerk versnellen? Wie zal die kosten dragen?*

*Tot slot worden onze gewesten stilaan economische woestijnen in deze bijzondere tijden. Er is een sterke relance nodig die rekening houdt met de klimaatuitdagingen. Ik hoop dus dat die 11.000 laadpalen niet in China zullen worden geproduceerd of uitsluitend door Waalse of Vlaamse ploegen zullen worden geplaatst. Hoe zult u in Brussel de productie van zulk materiaal en de ontwikkeling van knowhow stimuleren?*

*Er is heel wat gecommuniceerd over dit dossier. Nu is het tijd om in actie te schieten.*

**Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).*- *Volgens de strategische visie voor de ontwikkeling van de oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen zullen er 11.000 laadpalen in Brussel worden geïnstalleerd tegen 2035. Dat aantal en het tijdschema stellen ons niet echt gerust, aangezien de regering tegen 2030 een verbod wil op dieselveertuigen en tegen 2035 op benzinevoertuigen.*

*Elektrische wagens kunnen de ecologische voetafdruk van het verkeer verminderen, maar dan moet wel de nodige infrastructuur beschikbaar zijn, wat nu niet het geval is. We zitten in een vicieuze cirkel. De regering wacht tot er meer elektrische auto's zijn om openbare laadpalen te plaatsen en de Brusselaars wachten tot er meer laadpalen zijn en de prijzen dalen voordat ze een elektrische wagen kopen.*

*Is de doelstelling van 11.000 laadpalen overigens voldoende ambitieus? Fietsstad Amsterdam heeft een netwerk van 50.000 laadpalen. De Europese Federatie voor Transport en Milieu stelt voor België een doelstelling van 90.000 publieke laadpalen voorop tegen 2030. Vlaanderen is van plan om 30.000 extra laadpalen te plaatsen tegen 2025.*



installer des bornes de rechargement publiques et les Bruxellois attendent qu'il y ait plus de bornes et que les prix soient plus abordables pour acquérir ce type de véhicule. À l'heure actuelle, la Région compte 2.600 véhicules électriques immatriculés. Serait-ce bientôt la fin du cercle vicieux dans lequel nous nous trouvons ?

L'objectif de 11.000 bornes, soit 22.000 points de chargement, est-il ambitieux ? Chacun en jugera mais, à titre de comparaison, Amsterdam, capitale du vélo, a développé un réseau de 50.000 bornes. La Fédération européenne pour le transport et l'environnement (T&E) se fixe un objectif de 90.000 bornes publiques en Belgique à l'horizon 2030. Quant à la Flandre, elle vise 30.000 bornes de chargement supplémentaires en 2025.

Depuis août 2018, la société PitPoint est concessionnaire en Région de Bruxelles-Capitale pour la fourniture, l'installation et l'exploitation d'infrastructures de recharge de véhicules électriques accessibles au public. À la suite des questions que je vous ai adressées depuis le début de la législature, seulement 17 bornes sur les 100 prévues ont été placées en 2019. Nous avons ensuite atteint 53 bornes en voirie. Les 100 bornes tant attendues ont été placées cet été. Puisque la Région de Bruxelles-Capitale peine à placer 100 bornes, je doute que l'on parvienne à en placer 733 par an jusqu'en 2035.

<sup>2163</sup> J'ai pris connaissance de votre vision. Cependant, ce plan reste peu ambitieux et vague. Quand on voit les résultats actuels, on est en droit de douter de l'aboutissement de l'annonce faite. Combien de bornes ont-elles déjà été placées depuis le début de cette législature et combien le seront-elles d'ici la fin de la législature ? Quelle est la trajectoire ? De quel type de bornes s'agit-il et quelle est leur puissance ? La distribution est-elle publique, semi-publique ou privée ? Quelles leçons ont-elles été retenues du passé pour éviter les mêmes problèmes qu'avec PitPoint ?

Si les délais et les ambitions ne sont pas respectés par le concessionnaire, des sanctions judiciaires et pécuniaires sont-elles prévues à cet effet ? Si oui, de quel ordre ? Si non, pourquoi ?

Tous les coûts de développement et d'installation seront-ils supportés par les utilisateurs, et non par les contribuables bruxellois ? Notre Région a-t-elle les moyens de ses ambitions ? Les investissements dans le réseau pourront-ils avoir lieu et à quelle échéance ? Pour atteindre ces ambitions, un certain nombre d'adaptations des réglementations en vigueur devront être faites. Dans quels délais auront-elles lieu ?

La Région annonce qu'elle ira à la rencontre des partenaires privés pour les convaincre de se joindre à ses efforts. Des rencontres ont-elles déjà eu lieu ? Quels en sont les premiers enseignements ? D'autres projets ambitieux tels que l'"Electric Avenue" verront-ils le jour ?

Vous annoncez que le réseau suivra et que les bornes ne vont pas provoquer son effondrement. Comme nous l'avons déjà évoqué

*In augustus 2018 wees de regering PitPoint aan als concessiehouder voor de levering, installatie en exploitatie van openbare laadpalen. In 2019 werden slechts 17 van de 100 gevraagde laadpalen geplaatst. De overige laadpalen werden pas deze zomer geïnstalleerd. Ik betwijfel dus dat het gewest 733 laadpalen per jaar zal kunnen opleveren van nu tot 2035.*

*De regeringsvisie is vaag en onvoldoende ambitieus. De huidige resultaten beloven weinig goeds voor de uitvoering ervan. Hoeveel laadpalen zijn er sinds het begin van de regeerperiode geplaatst? Hoeveel zullen er nog voor het einde van de legislatuur bij komen? Wat is de timing? Over welk type laadpaal gaat het? Wat is het vermogen? Zal de verdeling openbaar, semi-openbaar of privé zijn? Welke lessen hebt u uit de problemen met PitPoint getrokken?*

*Als de concessiehouder de termijnen en doelstellingen niet naleeft, zijn er dan gerechtelijke sancties of geldboetes mogelijk?*

*Zullen alle ontwikkelings- en installatiekosten door de gebruikers worden gedragen, en niet door de Brusselse belastingbetalers? Zet het gewest voldoende middelen in om zijn ambities waar te maken? Wanneer zullen de investeringen in het netwerk plaatsvinden? Zal de regelgeving worden aangepast?*

*Het gewest wil met privépartners samenwerken. Hebben er al ontmoetingen plaatsgehad? Welke resultaten hebben die opgeleverd? Zullen er nog andere ambitieuze projecten het licht zien, zoals Electric Avenue?*

*U zegt dat het netwerk zal volgen en dat de laadpalen niet tot een black-out zullen leiden. Steden als Amsterdam beperken vandaag al het opladen van elektrische voertuigen tijdens de avonduren om een verzadiging van het elektriciteitsnet te voorkomen. Welke garanties zijn er op dat vlak?*

*Welke oplaadtarieven rekenen de privébedrijven de Brusselaars aan? Hoe zal het opladen van taxi's, deelauto's en limousines*

dans cette commission et notamment la semaine passée avec la directrice de Sibelga, Mme Fauconnier, des villes comme Amsterdam limitent déjà aujourd'hui la recharge de véhicules électriques en soirée pour éviter de saturer leur réseau de distribution d'électricité. Quelles sont les garanties à ce sujet pour notre Région ?

Quelle est la position du gouvernement bruxellois sur le prix du chargement qui sera imposé aux Bruxellois par les sociétés privées qui vont gérer les bornes ? Quelles pistes sont-elles à l'étude afin de faciliter le rechargement pour les taxis, les sociétés de libre-service intégral et les véhicules loués avec chauffeur ? Quelles pistes sont-elles examinées en vue d'éviter le stationnement sauvage sur les emplacements prévus pour le chargement des véhicules ainsi que pour permettre une bonne rotation sur ces emplacements ?

Enfin, pour les bâtiments résidentiels existants, le principal frein à l'installation était la nécessité d'avoir l'accord des autres copropriétaires. Ceci n'est plus le cas depuis la loi du 18 juin 2018 qui modifie la loi sur les copropriétés, pour autant que le demandeur respecte certaines conditions. Quelle publicité sera-t-elle faite pour en informer les Bruxellois ?

<sup>2165</sup> **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Le groupe N-VA exprime des critiques sur l'installation de bornes de recharge depuis la législature précédente. Initialement, l'objectif était d'en installer 100 d'ici 2020, mais début 2019, il n'y en avait que dix-sept. Si la centième borne a finalement bien été mise en service l'été dernier, il est évident que 100 bornes ne suffisent pas.*

*Vous avez résolument opté pour la voiture électrique. J'espère qu'il s'agit vraiment du choix le plus écologique. D'ici 2030, la Région devrait compter 11.000 bornes de recharge.*

*Selon la représentante de Sibelga, la voiture particulière appartiendra bientôt au passé. Je doute cependant que tout le monde abandonne rapidement sa voiture pour un véhicule partagé.*

<sup>2167</sup> *Vous affirmez que le réseau de base régional est entièrement opérationnel. Cela signifie-t-il que 100 bornes de recharge correspondent à l'objectif d'une borne pour dix voitures électriques ?*

*Quels critères ont-ils présidé à la répartition des bornes dans les communes ? Dans quelle mesure ces bornes sont-elles utilisées ? Lesquelles sont-elles les plus et les moins utilisées ? Comment atteindrez-vous l'objectif de 11.000 bornes d'ici dix ans ? Comment se passe la collaboration avec Pitpoint ? Des procédures sont-elles prévues si les objectifs ne sont pas atteints dans les temps ou entièrement ?*

*worden vergemakkelijkt? Hoe zult u wildparkeren bij laadpalen voorkomen?*

*In woongebouwen was vroeger de toestemming van de andere mede-eigenaars nodig voor het plaatsen van een laadpaal, maar dat is niet langer het geval, voor zover de aanvrager bepaalde voorwaarden naleeft. Hoe zult u de Brusselaars op de hoogte brengen van die wijziging?*

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- De N-VA-fractie heeft al sinds de vorige regeerperiode kritiek op de installatie van laadpalen in het Brussels Gewest. Het was eerst de bedoeling om tegen 2020 honderd laadpalen te installeren, maar begin 2019 stonden er nog maar zeventien. Uiteindelijk werd afgelopen zomer toch de honderdste laadpaal in gebruik genomen, maar in 2017 was het al duidelijk dat honderd laadpalen niet volstaan om tot een openbare laadpaal per honderd elektrische voertuigen te komen.

U koos resoluut voor elektrische wagens. Ik hoop maar dat dat ook werkelijk de milieuvriendelijkste optie is. Tegen 2030 zouden er 11.000 laadpalen moeten staan.

De collega's hadden het al over de uiteenzetting van de vertegenwoordigster van Sibelga, die beweerde dat het privébezit van een auto binnenkort tot het verleden behoort. Ik betwijfel echter of iedereen binnen afzienbare tijd een deelauto zal gebruiken. Tenzij Brussel voor het communisme kiest, denk ik niet dat mensen hun privébezit snel zullen opgeven.

U stelt dat het gewestelijke basisnetwerk van oplaadmogelijkheden nu volledig operationeel is. Betekent dat dat honderd laadpalen overeenkomen met de doelstelling van het energiepact van één openbaar oplaadpunt per tien elektrische auto's?

Op basis van welke criteria werden de honderd laadpalen over de gemeenten verdeeld? In welke mate worden ze ook gebruikt? Welke laadpalen zijn het populairst en welke worden het minst gebruikt? Hoe denkt u de doelstelling van 11.000 laadpalen over tien jaar te bereiken? Hoe verloopt de samenwerking met PitPoint? Worden er procedures ingesteld als de doelstellingen

*Quel impact la crise du coronavirus a-t-elle sur la réalisation des objectifs ? À l'issue de la convention actuelle avec Pitpoint, adopterez-vous une autre approche ?*

*Lorsque des bornes de recharge sont demandées via charge.brussels, combien de temps prend en moyenne l'installation par Pitpoint ? Combien de bornes ont-elles déjà été demandées et installées de cette manière ?*

<sup>2169</sup> **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Je remercie mes collègues d'avoir remis ce sujet pertinent sur la table. Il s'agit d'avoir l'ambition d'une véritable politique innovante.

Le "tout à l'électricité" tient-il la route ? C'est la question principale au sujet de laquelle nous n'avons pas le droit à l'erreur. En effet, il ne faudrait pas se rendre compte dans dix, vingt ou trente ans que ce n'était pas tout à fait comme cela que nous aurions dû faire. Nous semblons tous d'accord à ce propos.

Mon groupe est favorable à une accélération du déploiement de ces bornes de recharge en Région bruxelloise. Je voudrais particulièrement insister sur la différence entre les bornes de recharge de 400 volts et celles de 230 volts. Celles de 400 volts permettent une recharge beaucoup plus rapide, ce qui est nécessaire si toutes les voitures doivent être rechargées en même temps. Les 230 volts sont-elles toutefois possibles ? Le temps de charge étant plus lent, ne serait-il pas pertinent de privilégier ce type de borne dans les zones plus résidentielles où la rotation est moindre ? Cette option revient également moins cher au consommateur.

Quant aux tarifs différents selon les plages horaires, cette option est-elle envisagée et analysée ?

Qu'est-il prévu en cas d'urgence si la puissance des bornes de recharge devait être limitée pour éviter un black-out ?

Les véhicules d'urgence bruxellois devront-ils, eux aussi, rouler demain à l'électricité ? Il me semble que oui. Par conséquent, une recharge de 400 volts ne suffira pas pour les recharger efficacement et rapidement. J'entends que Sibelga propose d'utiliser son réseau à haute tension. Nous confirmez-vous ces informations ? Dans l'affirmative, des contacts ont-ils été pris avec les gestionnaires de ces véhicules d'urgence de la police, des pompiers et des ambulances afin de les impliquer dans la réflexion et d'examiner avec eux comment ils comptent recharger leurs véhicules à l'avenir ?

<sup>2171</sup> **Mme Lotte Stoops (Groen)** (en néerlandais).- L'explication de la directrice de Sibelga apporte de nombreuses réponses aux questions de M. De Beukelaer.

in de concessieovereenkomst niet tijdig of volledig worden waargemaakt?

In hoofdstuk 13 van die overeenkomst staan alvast mogelijke sancties als de concessiehouder in gebreke blijft. Welke impact heeft de coronacrisis op de realisatie van de doelstellingen? Komt er na de afloop of het verbreken van de huidige concessieovereenkomst een nieuwe of overweegt u een andere aanpak?

Als er via charge.brussels laadpalen worden aangevraagd, hoelang duurt het dan gemiddeld voor PitPoint ze installeert? Hoeveel laadpalen zijn er op die manier al aangevraagd en geïnstalleerd?

**De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** (in het Frans).- *Is het wel verstandig om voluit in te zetten op elektrische voertuigen? Het kan niet de bedoeling zijn dat we binnen pakweg dertig jaar tot de vaststelling komen dat dat niet de juiste keuze was.*

*DéFI is voorstander van een versnelde invoering van laadpalen in Brussel. De keuze van het type laadpaal is evenwel belangrijk. Opladen gaat veel sneller met laadpalen van 400 volt, wat nodig is als alle auto's tegelijkertijd moeten worden opgeladen, maar misschien blijven laadpalen van 230 volt mogelijk in meer residentiële wijken met een lagere rotatie. Die optie is ook goedkoper voor de gebruiker. Voor welk systeem wordt er gekozen?*

*Wordt er overwogen om de tarieven afhankelijk te maken van het tijdstip?*

*Wat is het noodplan als het vermogen van de laadpalen moeten worden beperkt om een black-out te voorkomen?*

*Als in de toekomst alle voertuigen van de Brusselse hulpdiensten elektrisch moeten worden, zal een oplaadinfrastructuur van 400 volt niet volstaan. Sibelga stelt voor om het hoogspanningsnet te gebruiken. Bevestigt u die informatie? Hebt u al contact opgenomen met de politie-, brandweer- en ambulancediensten om na te gaan op welke manier hun voertuigen het efficiëntst kunnen worden opgeladen?*

**Mevrouw Lotte Stoops (Groen).**- In de uitleg van de directrice van Sibelga hoorde ik al veel antwoorden op de vragen van de heer De Beukelaer.

*L'installation de bornes de recharge publiques peut en effet contribuer à réaliser la transition vers des voitures électriques moins polluantes. Gardons cependant à l'esprit que des bornes de recharge ne constituent pas une solution miracle. La voiture électrique ne supprimera pas les problèmes d'insécurité routière, d'embouteillages et de stationnement. Il faut donc aussi proposer d'autres solutions.*

*Jamais auparavant, la Région n'avait installé autant de bornes de recharge que sous la houlette de Mme Van den Brandt. Nous devons poursuivre sur cette voie.*

*En juillet, le gouvernement a chargé Sibelga d'organiser la concession pour les bornes de recharge. Sibelga devra ensuite vérifier qu'elles sont installées conformément aux objectifs régionaux et chercher des solutions de gestion intelligente du réseau.*

*Comme M. De Beukelaer, je ferai allusion à Amsterdam, mais en évoquant plutôt les coopératives citoyennes dans le domaine de l'énergie. Selon moi, ces coopératives peuvent contribuer à ce que chacun - quels que soient ses revenus - puisse accéder aux bornes de recharge. Celles-ci ne doivent pas être réservées aux quartiers chics.*

<sup>2173</sup> *Comment les bornes de recharge publiques s'inscrivent-elles dans les projets de communautés et coopératives énergétiques actuelles et futures ?*

*J'ai suggéré à la représentante de Sibelga d'installer un adaptateur pour vélos électriques dans les bornes intégrées à l'éclairage public. Soutiendrez-vous Sibelga si elle venait à étudier cette possibilité ?*

<sup>2175</sup> **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Tout d'abord, je m'étonne que le groupe cdH soit soudainement inspiré par la situation d'Amsterdam en 2009. Une chose est sûre, nous n'avons pas

Het installeren van openbare laadpalen in het Brussels Gewest kan inderdaad helpen om de overstap te maken van een wagenpark op fossiele brandstoffen naar minder vervuilende elektrische wagens. Tegelijkertijd moeten we ook in gedachten houden dat laadpalen geen wondermiddel zijn. Onveilig verkeer, files en parkeerproblemen zullen ook met elektrische wagens niet opeens van de baan zijn. Om naar een minder vervuילend wagenpark te evolueren, moeten we dus ook nog aan andere oplossingen werken.

Het Brussels Gewest beloofde 11.000 laadpalen tegen 2035. Eind augustus werd de honderdste laadpaal in Brussel geïnstalleerd en Brusselaars kunnen via de website charge.brussels nog extra publieke laadpalen aanvragen. Er zijn nog nooit zo veel laadpalen geplaatst als onder het bewind van minister Van den Brandt. Dat we dat moeten voortzetten, lijkt me de logica zelve.

In juli gaf de regering Sibelga de opdracht om de concessie voor de laadpalen te organiseren en daarvoor bestekken en offerteaanvragen op te stellen. Sibelga moet er vervolgens op toezien dat de laadpalen overeenkomstig de gewestelijke doelstellingen worden geïnstalleerd. Tot slot moet Sibelga ook naar vernieuwende oplossingen zoeken om het net op een slimme manier te beheren en om ervoor te zorgen dat de palen zo weinig mogelijk openbare ruimte innemen. Er loopt bijvoorbeeld een proefproject om laadpalen voor elektrische voertuigen te installeren op openbare verlichtingspalen.

De heer De Beukelaer verwees naar Amsterdam. Dat wil ik ook doen, maar eerder voor de vooruitstrevende ideeën rond energiecoöperaties van burgers die samen voor laadpalen willen zorgen. Dat kwam al ter sprake in de bevraging van Sibelga, maar ook hier herhaal ik die heel specifieke vraag, omdat ik denk dat dergelijke initiatieven veel kunnen veranderen en het bereik van de laadpalen kunnen vergroten. Coöperaties kunnen volgens mij helpen om iedereen mee te krijgen, zowel mensen met grotere als met kleinere inkomens. Er mag niet alleen een 'electric avenue' op de chique Louizalaan komen. We moeten ervoor zorgen dat die ook sociaal wordt ingebed in de energiegemeenschappen of andere coöperatieve vormen.

Hoe passen de openbare laadpalen in de huidige en toekomstige energiegemeenschappen en coöperaties?

Voorts stelde ik de vertegenwoordigster van Sibelga voor om laadpalen die in openbare verlichting worden geïntegreerd te voorzien van een adapter voor elektrische fietsen. Als we willen dat mensen fietssnelwegen gebruiken om van buiten Brussel naar de stad te komen, moeten ze ook de nodige infrastructuur kunnen gebruiken. Steunt u Sibelga als het die mogelijkheid wil onderzoeken?

**Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *Het verbaast mij dat de cdH-fractie plots geïnspireerd is door de situatie in Amsterdam in 2009. Wij hebben daar tijdens de vorige regeerperiode nooit iets van gemerkt.*

pu observer les résultats de cette inspiration au cours de la législature précédente.

Cela dit, une voiture électrique reste une voiture, avec toutes les difficultés que ce type de véhicule peut générer en ville : envahissement de l'espace public, congestion, problèmes de sécurité routière, etc. Les voitures électriques nécessitent également beaucoup d'énergie et de matériaux lors de leur construction. Pour cette raison, notre groupe n'a jamais défendu l'idée qu'il fallait remplacer l'ensemble du parc des véhicules thermiques par des véhicules électriques.

Notre priorité est toujours la mise en œuvre du plan Good Move par le développement des transports en commun, le vélo et la pratique piétonne. L'idée est d'offrir des alternatives à la voiture et d'en réduire la place en ville. Cependant, nous sommes bien conscients que la voiture reste nécessaire pour certaines catégories de la population et pour certains usages. C'est à ce niveau que la voiture électrique a un rôle à jouer, comme une série d'autres solutions de mobilité. La voiture électrique présente également l'avantage de réduire la pollution atmosphérique par rapport aux moteurs classiques. Des véhicules plus petits et plus légers ont évidemment un intérêt en milieu urbain pour toute une série d'usages. Ils présentent, en outre, des avantages évidents en matière de bruit et de qualité de l'air.

<sup>2177</sup> Par ailleurs, il est vrai que le projet de déploiement des bornes de recharge à Bruxelles a mis beaucoup de temps à émerger. La Région a toujours émis le souhait de développer un réseau permettant aux usagers d'avoir accès aux mêmes services d'une commune à l'autre. La situation aurait été beaucoup plus compliquée à gérer et beaucoup moins cohérente pour les utilisateurs si chaque commune avait développé son propre système. Dans ce cas de figure, par exemple, un abonnement valable à Auderghem n'aurait pas permis de recharger sa voiture à Molenbeek-Saint-Jean.

Il nous semble dès lors positif de poursuivre un projet de ce type à l'échelle régionale. Ces dernières semaines, nous avons constaté qu'une série de nouvelles bornes de recharge sont apparues dans nos rues. Si le réseau se densifie progressivement, le maillage de bornes de recharge n'est pas encore très étoffé. Certains quartiers ne sont pas desservis de manière satisfaisante. Ce déploiement d'un premier réseau doit donc être considéré comme une première vague, offrant une solution aux personnes qui disposent déjà d'un véhicule électrique. Cependant, le déploiement doit se poursuivre. Nous avons pris connaissance de l'intention du gouvernement bruxellois de disposer, à terme, d'un réseau de 11.000 bornes de recharge sur le territoire régional.

À l'instar de mes collègues, je souhaite connaître les modalités opérationnelles de la mise en œuvre de cette ambition. Comment cette vision a-t-elle été construite ? Quels sont les critères fixés pour l'homogénéité du réseau et la répartition sur le territoire régional ? Quelles sont les prochaines étapes et quels sont

*Een elektrische auto blijft een auto, met alle problemen van dien: de openbare ruimte wordt ingenomen en er zijn files, verkeersveiligheidsproblemen enzovoort. Bij de bouw van elektrische voertuigen worden bovendien veel materialen en energie gebruikt. Daarom is Ecolo er nooit voorstander van geweest om alle voertuigen met een verbrandingsmotor door elektrische voertuigen te vervangen.*

*Onze prioriteit blijft de uitvoering van het plan Good Move, dus meer bepaald de ontwikkeling van het openbaar vervoer en van het fiets- en voetgangersverkeer. De bedoeling is om alternatieven voor de auto aan te bieden en auto's minder ruimte te geven in de stad. Wij zijn ons er evenwel van bewust dat de auto noodzakelijk blijft voor sommige mensen en in bepaalde gevallen. Daarom kan de elektrische auto nog een rol spelen, net zoals een reeks andere mobiliteitsoplossingen. Een elektrische wagen veroorzaakt minder luchtvervuiling en geluidshinder dan een klassieke wagen. Bovendien zijn kleinere en lichtere auto's interessant in een stad.*

*De installatie van laadpalen in Brussel is inderdaad heel traag op gang gekomen. Het gewest wil een netwerk op gewestelijke schaal ontwikkelen, zodat de gebruikers in alle gemeenten dezelfde dienstverlening krijgen. Het lijkt ons nuttig om dat project voort te zetten. De voorbije weken zijn er heel wat nieuwe laadpalen geplaatst. Het netwerk wordt geleidelijk aan uitgebreid, maar het is nog niet heel fijnmazig. Het gaat om een eerste fase voor personen die al een elektrische auto hebben. Daarna moeten er natuurlijk nog extra laadpalen komen. De regering wil een netwerk van 11.000 laadpalen ontwikkelen.*

*Hoe zult u die ambitie realiseren? Welke criteria hebt u vastgesteld om de homogeniteit van het netwerk en de spreiding van de laadpalen over het hele gewestelijke grondgebied te waarborgen? Wat zijn de volgende stappen? Welke obstakels moeten nog uit de weg worden geruimd? Welk tijdschema zult u volgen?*

les éventuels obstacles encore à franchir ? Enfin, quel est le calendrier de déploiement envisagé ?

2179 **M. Alain Maron, ministre.**- Avant d'entrer dans les détails, je voudrais dire que nous avons hérité d'un dossier vide, et même négatif, avec un contrat PitPoint largement insatisfaisant. En quelques mois, Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité, Sibelga et Bruxelles Gaz électricité (Brugel), en articulation et en dialogue avec une multiplicité d'acteurs extérieurs, ont élaboré une stratégie avec les cabinets concernés. Ce document de 38 pages, disponible sur le site de Bruxelles Environnement depuis le mois de juillet, répond à la plupart des questions que vous m'adressez aujourd'hui.

Ce document précise notre vision globale, dont les principes fondamentaux, les caractéristiques de la recharge (lieu, fonction, etc.), la distinction entre les bornes en voirie et hors voirie, l'utilité des bornes en voirie (pour quels types de public, y compris les taxis, le libre-service intégral, etc.), les phases de déploiement ainsi que l'utilisation et le renforcement du réseau de distribution d'électricité. Par ailleurs, les chapitres sur la planification organisationnelle abordent la question de la répartition géographique, mais aussi celle des modèles économiques et des systèmes de concession et d'adjudication auxquels nous avons abouti.

2181 Le tout forme une base solide qui établit pour la première fois une stratégie relative aux bornes de recharge en Région de Bruxelles-Capitale. Je regrette tout autant que vous que ce travail ne soit effectué qu'en 2020, alors qu'il eût été préférable de l'opérationnaliser plus tôt.

En effet, la Région de Bruxelles-Capitale est en retard par rapport à d'autres villes européennes telles qu'Amsterdam. C'est pour cette raison que nous avons essayé de mettre en place cette stratégie relative aux bornes, de résoudre en amont un certain nombre de questions et d'offrir une clarté aux opérateurs qui devront s'inscrire dans une stratégie.

Les opérateurs souhaitent en effet savoir ce que veut la Région et comment elle compte agir. Voilà pourquoi nous avons mis sur pied cette stratégie, fruit d'un travail intense entre les administrations de Bruxelles Gaz électricité (Brugel), Sibelga et les cabinets ces derniers mois. La stratégie a été rendue publique en juillet.

Nous sommes confrontés à des défis climatiques - la réduction de nos émissions directes de gaz à effet de serre et la qualité de l'air -, ce qui explique pourquoi nous nous dirigeons vers une sortie du moteur thermique pour nous orienter uniquement vers l'électrique, qui permet de faire face aux deux défis.

L'électrique ne résout pas tous les problèmes, notamment celui de la congestion automobile. Par ailleurs, les véhicules électriques ne sont pas réellement des véhicules à zéro émission, du moins pour ce qui concerne les émissions indirectes.

**De heer Alain Maron, minister** (in het Frans).- *Wij zijn van nul moeten starten. In enkele maanden tijd hebben Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit, Sibelga en Brugel in overleg met tal van externe partners een strategie met de betrokken kabinetten ontwikkeld. In dat document van 38 pagina's, dat sinds juli op de website van Leefmilieu Brussel staat, worden de meeste vragen die u vandaag stelt beantwoord.*

*Het document omschrijft onze algemene visie. Het definieert de basisprincipes, de oplaadeigenschappen, het onderscheid tussen de laadpalen op en buiten de openbare weg, de ontwikkelingsfasen en het gebruik en de versterking van het elektriciteitsnet. De hoofdstukken over de organisatorische planning hebben niet alleen betrekking op de geografische spreiding, maar ook op de economische modellen en concessiesystemen.*

*Dankzij die stevige basis beschikken we voor het eerst over een volwaardige strategie voor de oplaadinfrastructuur in Brussel. Dat werk had eigenlijk al veel eerder moeten gebeuren. Brussel ligt ver achter op Europese steden als Amsterdam. Dankzij de strategie hebben we een aantal problemen op voorhand kunnen oplossen en kunnen we duidelijkheid aan de operatoren bieden.*

*Om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen en de luchtkwaliteit te verbeteren, moeten we een omslag maken van voertuigen met een verbrandingsmotor naar elektrische voertuigen. Elektrische wagens bieden geen oplossing voor het fileprobleem en we kunnen evenmin zeggen dat ze helemaal geen emissie veroorzaken, maar over het algemeen veroorzaken ze minder vervuiling dan voertuigen met een verbrandingsmotor.*

Néanmoins, comme l'a rappelé M. De Beukelaer, les émissions et la pollution globales d'un véhicule électrique sont inférieures à celles d'un véhicule à explosion.

2183 En Région de Bruxelles-Capitale, nous visons un report modal et voulons faire en sorte que les Bruxellois optent pour d'autres modes de déplacement que la voiture individuelle. Tel est d'ailleurs l'objectif du plan Good Move. Par ailleurs, nous voulons passer à des véhicules "zéro émission" pour ce qui concerne les émissions directes de CO2.

Cette stratégie est basée sur les bonnes pratiques internationales ainsi que sur un large processus de consultation des parties prenantes. Elle vise des balises claires en vue de l'élaboration homogène et adaptée des infrastructures de recharge.

Nous avons intégré dans la stratégie une série de principes, tels que l'importance d'un déploiement homogène des bornes - et pas seulement dans certains quartiers - qui tiennent compte de la réduction progressive du nombre de véhicules sur le territoire régional. Il ne s'agit donc pas de faire basculer le même nombre de voitures individuelles du moteur à explosion vers la voiture électrique.

Parmi les autres principes visés, citons le recours à l'électricité verte et le principe de la prise en charge des coûts d'installation par les utilisateurs, et non par tous les Bruxellois. Notre vision et l'installation de 11.000 bornes à l'horizon 2035 nécessitent effectivement que nous agissions avec volontarisme et méthode.

Le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge doit se faire tant sur la voirie publique que hors voirie. Il n'est en effet ni possible ni souhaitable que toutes les bornes de recharge soient installées sur la voirie.

2185 En voirie, des travaux réglementaires sont en cours pour formaliser la vision et favoriser la mise en place du système qui succédera à l'actuelle concession accordée à PitPoint. En parallèle, un groupe de travail planche activement sur les possibilités de simplification administrative de l'installation des bornes, actuellement trop compliquée et trop lente. Des modifications législatives découleront de ces travaux.

En ce qui concerne le déploiement des bornes hors voirie, le gouvernement travaille actuellement sur un arrêté qui définit les conditions d'exploitation des parkings à Bruxelles. Cet arrêté prévoit notamment des obligations en matière de câblage pour les futurs nouveaux emplacements de parkings, et détermine un ratio minimum de bornes de recharge à installer par tous les parkings - couverts ou pas - à l'horizon 2025. Il s'agit là d'un pas significatif pour offrir un maximum de transparence sur l'évolution des infrastructures de recharge en dehors de l'espace public.

Des discussions ont lieu avec le Service d'incendie et d'aide médicale urgente (Siamu) et les pompiers sur les conditions de sécurité liées à l'installation de bornes dans les parkings couverts. Ces discussions devraient offrir davantage de certitude

*Wij mikken in Brussel op de zogenaamde modal shift en willen de Brusselaars ertoe aanzetten om voor andere verplaatsingswijzen te kiezen dan de wagen. Dat is het doel van het plan Good Move. Wij willen bovendien overschakelen op voertuigen zonder directe CO2-uitstoot.*

*De strategie is gebaseerd op goede praktijken uit het buitenland en op breed overleg met alle partners. Ze zet duidelijke bakens uit en gaat gepaard met een aantal principes, zoals een homogene spreiding van de laadpalen die rekening houdt met de geleidelijke vermindering van het aantal voertuigen in het gewest. Het is immers niet de bedoeling om alle personenwagens met een verbrandingsmotor te vervangen door elektrische wagens.*

*Een andere principe betreft het gebruik van groene elektriciteit. Daarnaast moeten de installatiekosten niet door alle Brusselaars samen, maar door de gebruikers worden gedragen. Tot slot moet het netwerk zowel laadpalen op als buiten de openbare weg omvatten. Het is immers niet wenselijk dat alle laadpalen op de weg worden geïnstalleerd.*

*Er wordt gewerkt aan een wetgevend kader voor de opvolger van huidig concessiehouder PitPoint. Een werkgroep buigt zich over de administratieve vereenvoudiging. Voorlopig verloopt de installatie van de laadpalen immers te moeizaam en te traag.*

*Voor de installatie van laadpalen buiten de openbare weg is er een regeringsbesluit in de maak met de exploitatievoorwaarden voor Brusselse parkings. Die betreffen onder meer de bekabelingsvereisten en het minimale aantal laadpalen dat tegen 2025 op alle parkings moet staan.*

*Met de DBDMH en de brandweerdiensten lopen gesprekken over de veiligheidsvoorschriften met betrekking tot laadpalen in overdekte parkeergarages. De brandweerdiensten hebben hun bezorgdheden daaromtrent uitgedrukt. U weet wellicht ook dat het geen sinecure is om een elektrisch voertuig te blussen.*

*Behalve met exploitanten van parkings werkt mijn administratie ook samen met andere belanghebbenden aan de invoering van laadpalen die weliswaar niet in de openbare ruimte staan, maar wel publiek toegankelijk zijn, zoals op parkeerterreinen van supermarkten.*

aux acteurs du secteur. Les pompiers nous ont effectivement fait part de leurs craintes à cet égard, car vous savez que lorsqu'un véhicule électrique brûle, éteindre l'incendie est extrêmement complexe et nécessite des procédures particulières.

Parallèlement à ce travail lié aux parkings bruxellois, mon administration œuvre avec diverses parties prenantes au déploiement de bornes de recharge dans des lieux hors voirie mais néanmoins accessibles au public, par exemple les parkings de supermarché.

Les travaux réglementaires et pratiques progressent, parallèlement à la mise en œuvre de la stratégie. Pour continuer d'assurer l'esprit de coconstruction que nous avons souhaité insuffler à ce processus, j'ai présenté la vision régionale ainsi que l'état des lieux de sa mise en œuvre aux différentes parties prenantes - essentiellement des entreprises privées, mais aussi des administrations locales et régionales. Nous avons organisé une réunion virtuelle il y a quelques semaines pour prendre connaissance des besoins et retours de certains acteurs ayant déjà enregistré des progrès, tels que l'initiative "Electric Avenue".

2187 Quelque 150 parties prenantes ont assisté à l'événement et les échanges ont été extrêmement productifs. Je crois pouvoir affirmer que la vision et l'approche retenues ont été globalement bien accueillies par les participants et les parties prenantes.

2189 *(poursuivant en néerlandais)*

*En tant que ministre de la mobilité, ma collègue Elke Van den Brandt est mieux placée que moi pour détailler la concession accordée à PitPoint. Le cahier des charges prévoyait le déploiement d'un réseau de base couvrant l'ensemble du territoire de la Région. Il est à présent opérationnel et, pendant un an, les particuliers pourront encore demander l'installation d'une borne de recharge plus près de chez eux, sous certaines conditions.*

2191 *(poursuivant en français)*

PitPoint pourra également proposer à la Région d'installer des bornes à proximité immédiate de bornes pour lesquelles les taux d'occupation sont élevés. La concession progresse même s'il est indéniable que le processus a été extrêmement laborieux. Elle va fonctionner en attendant que nous procédions aux modifications législatives et au lancement d'un système de nouvelles concessions par zone avec une multiplicité d'opérateurs. Dans l'attente, nous renforçons le programme et la concession de PitPoint. Enfin, le contrat de concession entre la Région et PitPoint prévoit des sanctions en cas de manquement de la part de l'opérateur.

Pour ce qui relève du stationnement, la réglementation actuelle permet d'imposer des redevances aux véhicules thermiques stationnés sur l'emplacement. La question du paiement d'un tarif à l'heure, d'un tarif de rotation ou d'une redevance

*Helemaal in de geest van het participatieve model dat wij voorstaan, heb ik de visie van het Brussels Gewest en de plannen voorgesteld aan allerhande betrokken partijen, voornamelijk privébedrijven, maar ook gemeentelijke en gewestelijke diensten. Enkele weken geleden was er een online vergadering om te luisteren naar de wensen en de feedback van enkele spelers die al ver staan, zoals het project Electric Avenue.*

*Er kwamen zo'n 150 deelnemers op dat laatste evenement af, wat een verrijkende gedachtewisseling opleverde.*

*(verder in het Nederlands)*

Over de concessie die aan PitPoint werd toegekend, kan mijn collega Elke Van den Brandt, die bevoegd is voor mobiliteit, u meer details geven. Volgens het bestek moest PitPoint een basisnetwerk ontwikkelen op basis van voorstellen van de gemeenten en het gewest, om het volledige grondgebied van het gewest voldoende te kunnen bestrijken. Dat basisnetwerk is nu operationeel. Er kunnen nog gedurende een jaar nieuwe laadpalen worden geplaatst in de buurt van woningen van particulieren die daarom vragen en aan bepaalde voorwaarden voldoen.

*(verder in het Frans)*

*Ook kan PitPoint aan het gewest voorstellen om nieuwe laadpalen te installeren vlak bij bestaande exemplaren die al vaak worden gebruikt. Het gaat nu langzaam maar zeker vooruit. De concessie blijft lopen in afwachting van nieuwe wetgeving en de invoering van een systeem met nieuwe concessies per zone en meerdere dienstverleners. Ondertussen gaan we verder met PitPoint. Volgens het concessiecontract kan het gewest sancties opleggen als dat bedrijf in gebreke blijft.*

*De huidige reglementering biedt de mogelijkheid om eigenaars van voertuigen met een verbrandingsmotor die bij een laadpaal parkeren, extra te laten betalen. Over een uurtarief, een rotatietarief of een extra heffing voor elektrische voertuigen die al volledig zijn opgeladen, wordt nog gediscussieerd met de technische diensten van Brussel Mobiliteit en parking.brussels. Het uiteindelijke doel is een efficiënte en maximale rotatie*



pour les véhicules électriques ayant terminé leur charge font déjà l'objet de discussions avec les services techniques de Bruxelles Mobilité et parking.brussels. L'objectif est de trouver les solutions les plus efficaces pour assurer la meilleure rotation possible de ces emplacements réservés aux véhicules électriques, tout en préservant au mieux l'intérêt des communes et de parking.brussels.

Concernant le réseau d'électricité, la Région de Bruxelles-Capitale a choisi d'installer des bornes de recharge de vitesse dite "normale", qui n'ont pas besoin d'un réseau de 400 volts pour être alimentées en électricité. Cette option se fonde sur une analyse extensive des exemples étrangers, des besoins en recharge de la Région, de la nature du réseau de distribution d'électricité et de l'avis des nombreux experts interrogés. Il ne sera donc pas nécessaire, a priori, de disposer d'un réseau renforcé pour déployer des bornes en voirie. Ceci dit, la modernisation du réseau de Sibelga est en cours, conformément aux plans d'investissements de l'entreprise qui sont chaque année soumis à enquête publique.

<sup>2193</sup> Par ailleurs, de nombreuses cabines de type "Ready" sont réparties dans la Région bruxelloise et permettraient, si des besoins de recharge plus rapide se faisaient sentir (dans les zones à forte rotation de stationnement, par exemple), de raccorder des bornes de 400 volts.

Plus précisément, un réseau de 230 volts est largement suffisant pour recharger des véhicules, comme l'ont démontré certaines villes pionnières telles qu'Oslo, qui, comme Bruxelles, est équipée d'un réseau correspondant essentiellement à ce niveau de tension électrique. Pour certaines utilisations - celle des taxis, par exemple -, il sera par ailleurs possible d'installer des bornes de 400 volts grâce aux cabines existantes que je viens d'évoquer. Dans certains cas, il pourra également être procédé à l'installation de transformateurs.

Pour les véhicules d'urgence, des vitesses de chargement plus rapides peuvent être garanties au moyen d'adaptateurs ou de transformateurs lorsqu'aucune borne de 400 volts n'est disponible à proximité de ces véhicules ou de leur lieu d'entreposage. Sibelga est en contact à ce sujet avec les acteurs concernés.

Pour le moment, je vous signale néanmoins que les véhicules prioritaires sont exemptés de la conformité à la zone de basse émission (LEZ). Il est bien évidemment hors de question d'empêcher leur circulation - je ne pense pas que l'essentiel de la pollution atmosphérique puisse être attribuée aux ambulances et autres véhicules de pompiers.

<sup>2195</sup> (poursuivant en néerlandais)

*Le nombre de bornes de recharge à mettre à disposition est une question complexe. À ce jour, 2.600 véhicules électriques ont été immatriculés à Bruxelles. En comptant les 118 bornes PitPoint déjà installées et les quelques dizaines d'autres qui le seront par*

*van de parkeerplekken die gereserveerd zijn voor elektrische voertuigen.*

*Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft gekozen voor palen met een 'normale' oplaadsnelheid, die dus geen 400 volt nodig hebben. Die beslissing is gebaseerd op een grondige studie van buitenlandse voorbeelden, de oplaadbehoeften in het gewest, de toestand van het huidige elektriciteitsnetwerk en het advies van verscheidene experts. Het elektriciteitsnetwerk hoeft dus voorlopig niet te worden versterkt, al werkt Sibelga ondertussen natuurlijk wel door aan de modernisering.*

*Bovendien staan er, over het hele gewest verspreid, verschillende elektriciteitscabines van het type "Ready". Als er op bepaalde plekken behoefte zou zijn aan snellere laadpalen, dan kunnen daar exemplaren van 400 volt op aangesloten worden.*

*De situatie in vooruitstrevende steden als Oslo toont aan dat een net van 230 volt ruimschoots volstaat om gewone voertuigen op te laden. Voor bijvoorbeeld de taxisector zouden er extra 400 volt-palen kunnen worden geïnstalleerd dankzij de eerder genoemde elektriciteitscabines. Ook transformatoren zijn een mogelijkheid.*

*Hulpverleningsvoertuigen kunnen sneller opladen met behulp van adapters en transformatoren wanneer er geen 400 volt-paal in de buurt zou zijn. Sibelga bespreekt die kwestie met de betrokken instanties.*

*Ik wijs u er overigens op dat prioritaire voertuigen voorlopig nog vrijgesteld zijn van de normen die gelden voor de lage-emissiezone (LEZ). Ik denk niet dat er veel luchtvervuiling kan worden toegeschreven aan bijvoorbeeld ambulances of brandweerwagens.*

(verder in het Nederlands)

Het aantal laadpalen dat op verschillende tijdstippen beschikbaar moet zijn, is een complexe kwestie. Momenteel zijn er 2.600 elektrische voertuigen ingeschreven in het gewest. De doelstelling van 1 openbaar laadpunt per 10 auto's is dus al bijna bereikt met de PitPoint-palen, aangezien er enkele weken

*charge.brussels dans les semaines à venir, l'objectif de disposer d'une borne pour dix voitures sera quasiment atteint.*

2197 *(poursuivant en français)*

Nous ne pouvons pas nous en contenter. Nous accélérons le contrat PitPoint pour les mois à venir, mais nous mettons en place la stratégie bornes en parallèle, avec de nouvelles concessions. La note de vision stratégique prévoit un déploiement que nous souhaitons à la fois rassurant et réaliste. Nous devons précéder la demande en bornes afin de permettre la transition vers la mobilité électrique. Toutefois, il faut éviter d'en déployer trop, car cela risquerait de décourager les opérateurs privés d'en placer, faute de rentabilité. Nous devons tenir compte de la progression du nombre de véhicules électriques. Le nombre de bornes doit être légèrement supérieur à la nécessité électrique de ces véhicules. Une progression trop rapide du nombre de bornes par rapport à celui des véhicules ne serait pas intéressante pour les opérateurs.

Nous avons lancé des groupes de travail sur la stratégie. L'un se penche sur la simplification administrative, tandis que l'autre analyse les aspects juridiques du nouveau système d'installation de bornes qui doit voir le jour à moyen terme, après la finalisation du contrat PitPoint.

La note de vision stratégique prévoit clairement que les coûts de déploiement de l'infrastructure seront assumés par les utilisateurs. La question du réseau de distribution d'électricité est également discutée dans cette note. Des contacts réguliers ont eu lieu avec Sibelga pour garantir l'absence d'impact négatif sur les réseaux.

Les prix de recharge seront encadrés par la concession accordée aux opérateurs. Une analyse est en cours pour garantir un équilibre entre, d'une part, un prix acceptable pour les riverains bruxellois et les utilisateurs qui n'ont pas la possibilité de recharger leur véhicule dans un stationnement privé et, d'autre part, la garantie de recettes suffisantes pour les opérateurs de bornes, afin de les attirer dans la Région.

2199 Le gouvernement n'entend évidemment pas rester inactif. C'est pourquoi il a élaboré cette stratégie et travaille à sa mise en œuvre. Nous devons promouvoir la mobilité zéro émission en Région bruxelloise en proposant un nombre suffisant de bornes en voirie pour assurer la visibilité des formules alternatives et offrir une possibilité de recharge aisée pour tous. Mais nous devons aussi accorder la priorité au hors voirie afin de permettre un rééquilibrage de l'espace public en surface. Si des milliers de bornes devaient être installées en voirie, cela se ferait au détriment de places de stationnement, d'espaces publics ou de trottoirs. Il faut en être conscient et privilégier dès lors l'installation des dites bornes hors voirie.

Il faut assurer un déploiement qui permette de soutenir les formules alternatives aux véhicules thermiques en prévoyant suffisamment de bornes pour encourager les personnes à passer aux véhicules électriques et lever les freins à l'achat, mais trop

geleden al 118 palen op de openbare weg stonden en er in de loop van de volgende weken nog enkele tientallen charge.brussels-laadpalen bij komen.

*(verder in het Frans)*

*Toch wil dat niet zeggen dat we op onze lauweren mogen rusten. De komende maanden schakelen we met PitPoint een versnelling hoger en tegelijk werken we aan een nieuw concessiesysteem voor laadpalen. Met onze strategische visienota lopen we steeds een beetje vooruit op de vraag naar laadpalen om de omslag naar elektrische voertuigen te kunnen maken. Te veel laadpalen ineens installeren heeft evenwel ook geen zin, want dat zou voor privéoperatoren niet winstgevend zijn. We moeten dus het aantal palen afstemmen op het toenemende aantal elektrische auto's en daarbij een beetje hoger mikken zonder te overdrijven.*

*Werkgroepen buigen zich nu over de strategie. De ene werkgroep houdt zich bezig met de administratieve vereenvoudiging, de andere onderzoekt de juridische aspecten van het nieuwe systeem dat er komt zodra het contract met PitPoint afloopt.*

*In de strategische visienota staat duidelijk dat de infrastructuurkosten gedragen moeten worden door de gebruikers. Ook de kwestie van het distributienetwerk komt erin ter sprake. Er wordt geregeld overlegd met Sibelga.*

*De prijzen die de operatoren voor het laden mogen aanrekenen, zullen worden vastgelegd in de concessieovereenkomsten. Er moet een evenwicht gevonden worden tussen, enerzijds, een rechtvaardige prijs voor Brusselaars en gebruikers die niet terechtkunnen bij een privéparkeergelegenheid om hun auto op te laden en, anderzijds, voldoende inkomsten voor de exploitanten van de laadpalen, die anders toch niet naar Brussel willen komen.*

*De Brusselse regering streeft naar een mobiliteit zonder uitstoot van schadelijke gassen. Daarom moeten er voldoende laadpalen op de openbare weg komen: zo worden de alternatieven zichtbaar en wordt de drempel voor elektrische voertuigen lager. Tegelijk moeten we wel degelijk de focus leggen op laadpalen die niet op de openbare weg staan. Als daar duizenden laadpalen worden geplaatst, blijft er namelijk minder plaats over voor parkeerplaatsen, trottoirs enzovoort.*

*We moeten voldoende steun bieden aan alternatieven voor verbrandingsmotoren. Er moeten dus voldoende laadpalen zijn en de financiële drempels moeten worden weggewerkt, zodat mensen overstappen op elektrisch rijden. Maar als er te veel laadpalen worden geplaatst, zijn ze niet langer winstgevend voor privébedrijven. Tot slot moet alles ook zo veilig mogelijk verlopen.*

de bornes, cela entamerait la rentabilité de l'opération pour les opérateurs chargés de les déployer. Le tout doit se faire dans des conditions de sécurité acceptables pour tout le monde, et particulières pour les véhicules électriques.

Quant aux vélos électriques, des bornes électriques leur sont dédiées dans certaines villes. Elles sont installées sur les poteaux d'éclairage public, car ces derniers permettent ce type de recharge. Sibelga teste un tel dispositif. Toutefois, les vélos électriques peuvent être rechargés assez facilement à domicile sur une prise de courant normale, surtout si la batterie est amovible, ce qui est le cas de presque tous les vélos électriques actuels.

Le "zéro émission directe" ne concerne pas uniquement l'électrique. Pour les gros véhicules lourds, notamment, une option consiste à utiliser l'hydrogène. Cette dernière n'est pas promue par les constructeurs automobiles pour le moment, car tout le monde s'oriente vers l'électrique. Nous assistons à un gros développement de l'offre électrique par les constructeurs et il est largement admis qu'elle constitue la meilleure option. En revanche, pour les très gros véhicules comme les camions et les véhicules utilitaires, d'autres technologies devront être utilisées, dont l'hydrogène. La STIB y travaille.

2201 Toutefois les zones de recharge d'hydrogène ne peuvent pas être installées dans les quartiers densément peuplés.

2203 **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- En ce qui concerne le retard pris par le passé, nous pourrions en discuter encore longtemps et j'entends bien les petites piques des uns et des autres. Je vous répondrai que le déploiement des bornes de recharge a toujours été un dossier lié à la mobilité et que cette compétence a été dans les mains d'Ecolo, de Groen et des socialistes depuis 2009 sans discontinuer.

2203 **M. Alain Maron, ministre.**- Vous interrogez pourtant le ministre de l'environnement sur cette question.

2203 **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Mon rôle aujourd'hui est de contrôler ce que fait ce gouvernement. En ce qui concerne le document, étant donné les débats que nous avons tenus ici et dans les différentes commissions, j'aurais apprécié que le gouvernement envoie ce document stratégique aux députés. À ma connaissance, nous ne l'avons pas reçu. Je ne m'attendais certes pas à le recevoir avant la presse, mais il aurait été bienvenu de le recevoir au moins après celle-ci.

Pour ce qui est de la stratégie, à ce stade, je n'ai rien de spécifique à redire sur le fond, puisque tout dépend de la manière dont elle sera mise en œuvre. À mon sens, c'est là que le bât blesse aujourd'hui.

S'agissant de PitPoint, vous me dites que Mme Van den Brandt pourra me donner toutes les réponses. Je ne sais pas comment le système fonctionne, mais toutes nos interpellations, ainsi que celles de Mme Van Achter, étaient bien adressées à Mme Van

*In sommige sted zijn er ook laadpalen voor elektrische fietsen. Die worden geïnstalleerd bij lantaarnpalen. Sibelga onderzoekt de mogelijkheden. Een elektrische fiets kan evenwel ook vrij makkelijk thuis worden opgeladen, zeker als die met een losse batterij is uitgerust.*

*Buiten elektrische voertuigen zijn er nog andere milieuvriendelijke alternatieven. Voor zware voertuigen is bijvoorbeeld waterstof ook een optie. De gewone autoconstructeurs zetten daar momenteel echter niet op in, zij gaan voluit voor elektrisch. Voor zware voertuigen als vrachtwagens en grote dienstvoertuigen moet er andere technologie worden ontwikkeld. Ook de MIVB maakt daar werk van.*

*Laadinstallaties voor voertuigen op waterstof zijn echter verboden in dichtbevolkte wijken.*

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).**- *We kunnen blijven discussiëren over de opgelopen vertraging en ik hoor de verwijten die over en weer uitgedeeld worden. Ik kan daar alleen op zeggen dat het dossier van de laadpalen altijd al een mobiliteitskwestie is geweest, en dat de groenen en de socialisten daar al sinds 2009 bevoegd voor zijn.*

**De heer Alain Maron, minister (in het Frans).**- *En toch richt u uw vragen aan de minister van Leefmilieu.*

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).**- *Het is mijn taak om te controleren wat deze regering doet. Ik had het op prijs gesteld als de regering dit strategische document naar de parlementsleden had gestuurd. Ik had zeker niet verwacht het vóór de pers te ontvangen, maar kort erna had toch wel gemogen.*

*Op de strategie kan ik nu nog niet nader ingaan, omdat alles ervan afhangt hoe die strategie in de praktijk wordt gebracht. Volgens mij wringt daar nu net de schoen.*

*U zegt me dat minister Van den Brandt me alle antwoorden omtrent PitPoint kan geven. Ik weet niet precies hoe het werkt, maar al onze vragen waren wel degelijk aan mevrouw Van den Brandt gericht.*

*U zegt dat de zaken nu vooruitgaan, maar het gaat om 75 extra laadpalen tussen nu en 2021. In werkelijkheid verlengt u gewoon het contract met PitPoint en verliezen we bijna twee jaar tijd. Vorige week heb ik mevrouw Fauconnier, de directrice van*

den Brandt. Visiblement, c'est le gouvernement qui a demandé à ce que vous répondiez.

Vous évoquez une accélération mais c'est bien de 75 bornes en plus d'ici 2021 dont il est question. La vérité, c'est que vous prolongez ce contrat et que nous perdons près de deux ans, puisque le premier marché - comme je l'ai heureusement appris la semaine passée de la bouche de Mme Fauconnier - ne sera lancé qu'à la fin de l'année 2021 pour 400 bornes supplémentaires.

<sup>2209</sup> Tel est le bilan du gouvernement aujourd'hui. Vous dites avoir développé cette stratégie en quelques mois, mais n'oublions pas que le gouvernement est en place depuis un an et demi. Or, la première borne dans le cadre de cette nouvelle stratégie ne sera vraisemblablement installée qu'à la fin de l'année 2021. La Région aurait dû mettre un terme à ce contrat PitPoint beaucoup plus tôt, comme je le demande depuis le début de cette législature au vu des manquements évidents constatés. Elle aurait dû lancer dès à présent - pour ne pas dire il y a un an - une stratégie beaucoup plus ambitieuse. Nous perdons, une fois encore, un temps précieux.

Je me réjouis que vous annonciez la création de ces 11.000 bornes à l'horizon 2035, mais nous accusons déjà un retard imputable au précédent ministre de la mobilité, ainsi qu'au gouvernement actuel qui n'a jamais dénoncé ce contrat PitPoint, alors que notre groupe le demande depuis plus d'un an ! La simplification - des procédures notamment - est bien entendu très importante. À cet égard, vous indiquez que nous devons attendre l'expertise des groupes de travail, qui devrait permettre de développer ce réseau de bornes. Nous allons donc attendre, mais je rappelle une dernière fois l'erreur que vous avez commise il y a quelques semaines en prolongeant ce contrat et en ne lançant pas la stratégie que l'opposition appelle de ses vœux depuis un an et demi.

<sup>2211</sup> **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Le gouvernement promet 11.000 bornes d'ici à 2035. Or 2035, c'est loin. Cela correspond à trois législatures et beaucoup de choses peuvent se passer entre-temps. Nous avons bien lu le document en ligne dont vous avez parlé, mais des imprécisions subsistent malgré tout.

Les gestionnaires de réseau ont besoin que des mesures concrètes soient prises pour encourager le développement de l'électromobilité auprès de toutes les parties concernées. Il y a encore du pain sur la planche.

<sup>2213</sup> **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *En tant que parlementaires, nous n'acceptons plus que les membres du gouvernement interrogés se renvoient la balle. Il a été convenu en Bureau élargi que le ministre interrogé transmettrait également les réponses de ses collègues.*

*Qu'en est-il du délai entre la demande de borne introduite dans l'application de charge.brussels et son placement ? Combien de bornes ont-elles été placées après une demande par ce biais ? L'application est-elle un succès ?*

*Sibelga, namelijk horen zeggen dat de eerste aanbesteding, voor 400 extra palen, niet voor eind 2021 zal plaatsvinden.*

*U zegt dat u in enkele maanden tijd een strategie hebt ontwikkeld, maar laten we niet vergeten dat deze regering al anderhalf jaar aan de macht is en dat de eerste laadpaal van die nieuwe strategie er niet zal staan voor eind 2021. Het gewest had veel sneller het contract met PitPoint moeten opzeggen. Er zijn immers duidelijk fouten gemaakt. Er had al een jaar een veel ambitieuzere strategie moeten zijn. Eens te meer gaat er kostbare tijd verloren.*

*Het verheugt me dat er 11.000 extra laadpalen zouden komen tegen 2035, maar we hebben nu al vertraging door de schuld van de vorige minister van Mobiliteit en van de huidige regering, die het contract met PitPoint nooit heeft opgezegd. Een vereenvoudiging van de procedures is erg belangrijk. U zegt dat we in dat verband moeten wachten op de bevindingen van de werkgroepen. Dat moet dan maar, maar ik benadruk nogmaals dat u een fout hebt gemaakt door het contract te laten doorlopen en niet te kiezen voor de strategie waar de oppositie al anderhalf jaar om vraagt.*

**Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *De regering belooft 11.000 laadpalen tegen 2035. Dat is nog lang, in drie regeerperioden kan er van alles gebeuren. We hebben het onlinedocument waarover u sprak, grondig gelezen, maar de onduidelijkheden blijven.*

*De netbeheerders zijn vragende partij voor concrete maatregelen om elektrisch rijden een duwtje in de rug te geven. Er is nog werk aan de winkel.*

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Mijn vraag was ook gericht aan minister Van den Brandt. Ik ga ervan uit dat jullie in de regering met elkaar overleggen en dat als u moet antwoorden, u antwoordt met de informatie die u van mevrouw Van den Brandt krijgt. Dat is toch zo afgesproken in het Uitgebreid Bureau. De parlementsleden aanvaarden niet langer dat er naar andere ministers wordt verwezen als meer dan een regeringslid een vraag beantwoordt.

U hebt mijn vraag over de laadpalen die via de app van charge.brussels worden aangevraagd niet beantwoord. Hoeveel

*Enfin, est-ce par une ordonnance ou un arrêté ministériel que vous comptez veiller à la simplification de la procédure ? Pour quand est-ce prévu ?*

2213 **Mme Lotte Stoops (Groen) (en néerlandais).**- *Vous n'avez pas parlé de la possibilité d'établir des coopérations, mais j'y reviendrai plus tard.*

2217 **M. Alain Maron, ministre.**- *Mme Stoops, l'idée des coopératives mérite d'être creusée et le principe du partage d'énergie est, en soi, potentiellement intéressant.*

Cette stratégie est aussi liée à la réflexion sur les réseaux intelligents, voire les communautés d'énergie, puisque les batteries des véhicules automobiles peuvent être utilisées pour stocker l'énergie d'un quartier. Ces réflexions sont intégrées dans notre stratégie, comme elles le sont dans tous les pays européens qui se penchent sur le sujet.

M. De Beukelaer, je m'inscris en faux par rapport à vos propos sur un retard éventuel. Vous affirmez que nous perdons un an. Ce n'est pas le cas. Premièrement, en juillet dernier, le gouvernement a mis au point une stratégie et s'est concerté avec les parties prenantes. Je ne vois pas très bien comment cette stratégie aurait pu être élaborée plus tôt en tenant compte des parties prenantes et en faisant travailler ensemble les administrations concernées, le régulateur, etc. Il n'y a eu aucun manque de volontarisme, ni de notre part, ni de celle des administrations ou des différentes parties prenantes.

Deuxièmement, une fois cette stratégie élaborée, nous devons - comme nous le faisons actuellement - modifier un certain nombre de bases légales pour assurer sa mise en œuvre tant en voirie qu'hors voirie.

2219 Troisièmement, il y aura effectivement une attribution de concessions de services publics à des entreprises par zone pour installer des bornes. Néanmoins, dans tous les cas de figure, il est juridiquement, légalement et techniquement impossible d'attribuer ces concessions avant fin 2021. Pour pouvoir les attribuer plus tôt, il faudrait qu'on travaille tous en pouvoirs spéciaux et qu'on arrache toutes les procédures possibles et prévues. Le timing normal est tel que cela n'est pas possible.

Dès lors, nous avons décidé de prolonger le contrat avec PitPoint, si imparfait soit-il. Au moins, dans l'intervalle, il permet d'avancer et de ne pas connaître d'interruption. En aucun cas, la prolongation du contrat avec PitPoint n'est la cause de la non-attribution de nouvelles concessions. C'est la conséquence du fait que nous ne sommes pas en capacité d'attribuer ces concessions avant fin 2021.

2219 **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- *La prolongation n'est pas la cause, mais le cache-sexe. C'est là où je veux en venir. Le*

tijd verstrikt er tussen aanvraag en plaatsing? Hoeveel palen zijn er op die manier al geïnstalleerd? Is de app een succes?

U kondigt wetgeving aan om de papierwinkel voor de installatie van een laadpaal te vereenvoudigen. Gaat het dan om een ministerieel besluit of een ordonnantie en tegen wanneer hoopt u daarmee klaar te zijn?

**Mevrouw Lotte Stoops (Groen).**- *U bent niet ingegaan op mijn vraag over de mogelijkheid tot oprichting van coöperaties, maar daar kan ik later nog op terugkomen.*

**De heer Alain Maron, minister (in het Frans).**- *Mevrouw Stoops, het idee van coöperaties en energie delen is zeker interessant en moet nader worden bestudeerd.*

*De strategie hangt ook samen met nadenken over intelligente netwerken en energiegemeenschappen: de batterijen van elektrische auto's kunnen immers worden gebruikt om energie voor een wijk op te slaan.*

*Mijnheer De Beukelaer, ik weerleg uw opmerkingen over een eventuele vertraging. Het klopt niet dat we een jaar tijd verliezen. Ik zie niet goed in hoe de regering nog voor juli 2020 een strategie zou kunnen hebben ontwikkelen en overleg hebben gepleegd met alle betrokkenen. Het ontbreekt niemand echter aan goede wil.*

*Zodra er een strategie uitgedokterd is, moeten we ook sleutelen aan het wetgevende kader. Daar zijn we momenteel mee bezig.*

*Daarnaast is het juridisch, wettelijk en technisch gezien onmogelijk om de nieuwe concessies voor eind 2021 te verlenen.*

*Daarom hebben we besloten het contract met PitPoint te verlengen, hoe onvolmaakt dat ook is. Zo gaan we ten minste vooruit en zitten we niet met een onderbreking. De verlenging van het PitPoint-contract staat trouwens volledig los van het al dan niet verlenen van nieuwe concessies.*

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).**- *De verlenging van het contract met PitPoint is een doekje voor het*

groupe de travail que vous aviez annoncé n'a été mis en place qu'en janvier. Selon mes informations, ce groupe ne s'est pas réuni tout de suite. Le processus aurait donc pu être plus rapide et commencer plus tôt.

Si vous me dites qu'il est impossible de lancer un marché public avant fin 2021, pourriez-vous me transmettre une note technique expliquant les différents obstacles ? Entre votre installation il y a un an et demi et fin 2021, je vois mal comment on n'aurait pas pu lancer un marché public et obtenir l'installation de bornes supplémentaires avant ce délai.

2219 **M. Alain Maron, ministre.**- Un marché public sans stratégie ? Ce n'est pas sérieux.

2225 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).**- *Vous ne m'avez pas répondu : l'application est-elle un succès ? Quand la nouvelle réglementation sera-t-elle adoptée ?*

2227 **M. Alain Maron, ministre.**- Mme Van Achter, je n'ai pas la réponse sur le succès de l'application. Je ne peux non plus vous donner de réponse sur le délai complémentaire. Je vous invite à m'interpeller sur ce dossier régulièrement, nous pourrons ainsi faire le point sur l'avancement de la mise en œuvre de cette stratégie relative aux bornes. Notez qu'un certain nombre de modifications législatives vous seront soumises progressivement.

- *Les incidents sont clos.*

2237 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. JULIEN UYTTENDAELE**

2237 **à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,**

2237 **concernant "l'avenir de l'apiculture en Région de Bruxelles-Capitale".**

2239 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Je vous ai interpellé le 15 janvier de cette année sur l'installation de ruches en Région Bruxelles-Capitale et la gestion des populations d'abeilles. Le débat a été très intéressant, mais des questions restaient néanmoins en suspens.

Concernant l'état des colonies sauvages, vous nous avez confié que Bruxelles Environnement réalisait un atlas des abeilles sauvages de Bruxelles, WildBnB, qui devait être finalisé pour le second semestre de 2020. Ledit atlas est-il à présent disponible ? Dans la négative, avez-vous une date à me communiquer ?

Je voudrais également vous informer que l'Université libre de Bruxelles (ULB), l'Université de Mons (UMons), Natagora et Apis Bruoc Sella se sont associés dans un premier projet de

*bloeden. De werkgroep is pas in januari samengesteld en heeft vervolgens niet meteen vergaderd. Dat had sneller en vroeger gekund.*

*U beweert dat het onmogelijk is om een openbare aanbesteding te doen voor eind 2021. Hebt u een technische nota waaruit die onmogelijkheid moet blijken? Ik begrijp niet goed waarom er tussen anderhalf jaar geleden en eind 2021 geen openbare aanbesteding zou kunnen plaatsvinden.*

**De heer Alain Maron, minister (in het Frans).**- *Wilt u een openbare aanbesteding zonder strategie? Dat is niet ernstig.*

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Ik heb geen antwoord op mijn twee concrete vragen gekregen. Heeft de app van charge.brussels succes en wanneer mogen we de nieuwe regels verwachten?

**De heer Alain Maron, minister (in het Frans).**- *Mevrouw Van Achter, ik kan u niets zeggen over het succes van de app, noch over de bijkomende vertraging. Ik raad u aan geregeld op de kwestie terug te komen, dan kunnen we weer een stand van zaken maken. Gaandeweg zullen we ook enkele wijzigingen van de regelgeving voorleggen aan het parlement.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

**VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE**

**aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,**

**betreffende "de toekomst van de bijenteelt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".**

**De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).**- *Op 15 januari 2020 stelde ik u vragen over de installatie van bijenkorven en het beheer van de bijenvolken in het Brussels Gewest. Het leverde een interessant debat op, maar er kwamen weinig antwoorden.*

*U vertelde ons dat Leefmilieu Brussel een atlas van de wilde bijen in Brussel aan het samenstellen was, WildBnB, die in de tweede helft van 2020 klaar zou zijn. Is dat al het geval?*

*De ULB, de UMons, Natagora en Apis Bruoc Sella werken sinds 2010 samen aan een project om de wilde bij in het Brussels Gewest in kaart te brengen. Een nog ambitieuzer project, met een telling van de totale populatie van wilde bijen in Brussel,*

cartographie des abeilles sauvages de notre Région, entamé en 2010. Un projet plus ambitieux de recensement de la totalité des espèces d'abeilles sauvages de Bruxelles était prévu. Avez-vous connaissance de son état d'avancement ou de ses conclusions ? La réalisation de l'atlas WildBnB y est-elle liée ?

Une brochure encore disponible a également été réalisée par MM. Nicolas Vereecken (ULB) et Michael Terzo (UMons) sur l'accueil des abeilles sauvages dans les lieux publics et privés. Son édition s'est inscrite dans le cadre du projet "villages d'abeilles sauvages", lancé par l'association bruxelloise Apis Bruoc Sella et financé par la Loterie Nationale, mais aussi dans la lignée du plan abeilles du service public fédéral (SPF) Santé publique, sécurité de la chaîne alimentaire et environnement.

Des "villages d'abeilles sauvages" ont été mis sur pied dans les trois Régions du pays, en collaboration étroite avec l'asbl Ecowal, les universités de Mons, de Bruxelles et de Gand, et avec le soutien de la Loterie Nationale. Ces villages, qui comprennent des habitats, abris et ressources florales indispensables aux abeilles sauvages, doivent apporter des informations précieuses aux scientifiques et permettre de faire connaître un peu plus intimement ces insectes auprès du grand public.

Pouvez-vous me dire si ce projet perdure ? Une concertation ou une collaboration avec la Région a-t-elle eu lieu ?

Malgré toutes ces initiatives, aussi bonnes soient-elles, un réel rapport sur l'état des abeilles sauvages se fait toujours attendre et c'est encore une fois avec une grande impatience que j'attends de découvrir l'atlas WildBnB.

Rappelons que le constat de la menace qui pèse sur les abeilles sauvages ne date pas d'hier. Dans les années 90, une étude rapportait la disparition de quatre espèces d'abeilles sauvages en Belgique ; nous en sommes aujourd'hui à une quarantaine.

<sup>2241</sup> C'est également ce que confirme la très complète Liste rouge des abeilles de Belgique qui souligne le déclin de nombreuses abeilles. Parallèlement à l'atlas des abeilles sauvages de Bruxelles, vous avez confié vouloir dresser un cadastre des ruches fondé sur une déclaration annuelle des colonies prêtes pour l'hivernage, reprenant la localisation, la race et l'état sanitaire de chacune d'elles, car vous ne disposiez pas d'une vue d'ensemble. Je vous confirme effectivement l'extrême importance de ce cadastre.

En 2015, la Commission européenne a adopté deux règlements relatifs à l'aide à l'apiculture et impliquant de nouvelles obligations pour les États membres. Ceux-ci devaient, à partir de 2017, communiquer chaque année le nombre de ruches présentes sur leur territoire. Le budget européen du programme 2020-2022 a été réparti entre les États membres en fonction du nombre de ruches. Dès lors, un dénombrement exhaustif était important.

Lors de la réunion du 27 janvier 2019, les apiculteurs wallons et bruxellois ont pu prendre connaissance d'une réduction budgétaire drastique faisant suite aux résultats du dénombrement

*stond eveneens op stapel. Hoe vlot dat project? Welke conclusies kunnen eruit worden getrokken?*

*Nicolas Vereecken (ULB) en Michael Terzo (UMons) stelden een brochure samen over het onthaal van de wilde bij op openbare en private plaatsen. Die publicatie past binnen het project "Wilde bijendorpen" van de Brusselse vereniging Apis Bruoc Sella en is helemaal in lijn met het Bijenplan van de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu.*

*In de drie gewesten van dit land zijn dergelijke dorpen opgezet, in nauwe samenwerking met de vzw Ecowal en de universiteiten van Bergen, Brussel en Gent, en met de steun van de Nationale Loterij. Die dorpen moeten de wetenschappers meer informatie over de bij leveren en moeten de insecten beter bekend maken bij het grote publiek.*

*Blijft dat project lopen? Is er overleg of samenwerking met het Brussels Gewest?*

*Ondanks al die lovenswaardige initiatieven blijft het wachten op een echt overzicht van de staat van de wildebijenvolken. Ik wacht vol ongeduld op de WildBnB-atlas.*

*De wilde bij is al langer dan vandaag bedreigd. In de jaren negentig was er sprake van vier wildebijensoorten die verdwenen waren in België; tegenwoordig zijn dat er al een veertigtal.*

*Ook uit de erg volledige Belgische rode lijst blijkt dat veel bijensoorten erop achteruitgaan. U vertelde dat u een kadaster wilde laten opstellen van alle bijenkorven, met daarin de exacte locatie, de soort en de gezondheidstoestand van elk bijenvolk. Zo'n kadaster is uiterst belangrijk.*

*In 2015 keurde de Europese Commissie twee wetten goed over hulp aan de bijenteelt, met nieuwe verplichtingen voor de lidstaten. Die moesten vanaf 2017 jaarlijks doorgeven hoeveel bijenkorven er precies op hun grondgebied staan. Het Europees geld voor 2020-2022 werd onder de lidstaten verdeeld op basis van het aantal bijenkorven.*

*Op de vergadering van 27 januari 2019 kregen de Waalse en Brusselse imkers te horen dat het budget drastisch verlaagd werd, van 120.000 naar 65.000 euro. Uit de telling van 2018 was namelijk gebleken dat er 1.500 imkers minder waren. De kwestie van telers die hun bijenkorven niet doorgaven, kwam op de vergadering ook aan bod.*

des ruches, le budget passant de 120.000 à 65.000 euros. Le dénombrement de 2018 a enregistré une baisse de 1.500 apiculteurs, et la question des apiculteurs qui ne dénombrent pas les ruches a été évoquée.

À l'heure actuelle, l'apiculture ne faisant pas partie des objectifs de Natura 2000, l'exclusion des ruchers des zones classées Natura 2000 n'est pas surprenante. Toutefois, contrairement aux nombreuses réserves naturelles, les zones Natura 2000 ne sont pas des réserves fermées. Les activités humaines y sont autorisées pour autant qu'elles ne compromettent pas les objectifs pour la nature dans ladite zone.

L'abeille noire indigène (*Apis Mellifera Mellifera*) est la race présente depuis des milliers d'années en Europe de l'Ouest. Elle fait également partie de la Liste rouge des abeilles de Belgique évoquée précédemment. Sa présence en zones Natura 2000 ne semble pas en contradiction avec la définition des critères de ces zones, ni avec la biodiversité, puisqu'elle est considérée comme indigène.

Depuis plusieurs décennies, malheureusement, elle se fait rare dans les ruchers de nos régions. Si l'importation d'abeilles allochtones a débuté au XIXe siècle, le recours à des espèces hybrides est beaucoup plus préoccupant. La plus célèbre, la Buckfast, fait même l'objet d'un dépôt de marque. Des villes comme Chimay sont allées jusqu'à interdire les autres races pour préserver les populations d'abeilles noires.

<sup>2243</sup> C'est donc là que le cadastre des ruches et un suivi très précis des populations se révèlent urgents et primordiaux. Si apiculture, ruches et abeilles sont intrinsèquement liées, il n'en demeure pas moins qu'un équilibre et une gestion intelligente permettraient de donner à l'apiculture sa place historique à Bruxelles et de la remettre dans le tissu social et pédagogique. Pour cela, elle doit être transparente tant sur le plan de la localisation et que de la motivation.

Avez-vous pris connaissance du memorandum "Pour des zones Natura 2000 où toutes les abeilles sont admises" édité par l'asbl Bruxelles m'abeilles ? Avez-vous pris contact avec les acteurs de terrain ? Quel est l'avenir des ruchers-écoles, historiquement situés en zones Natura 2000 ?

<sup>2245</sup> **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).** - Les ruches et l'impact des abeilles domestiques sur les abeilles sauvages sont des sujets passionnants, comme en témoignent les débats qui font rage. Nous aurons bientôt l'occasion d'approfondir le sujet. En effet, une interpellation citoyenne concernant la présence de ruches dans les zones Natura 2000 a été déposée. En outre, nous avons décidé, lors de notre dernier ordre des travaux, de mener un débat élargi concernant la cohabitation des abeilles sauvages et domestiques.

À l'occasion d'une question écrite récemment posée, j'avais examiné les arguments des uns et des autres et je m'étais étonnée que tant les défenseurs de l'abeille domestique que ceux de l'abeille sauvage font des efforts de sensibilisation

*Tegenwoordig valt bijenteelt niet onder de Natura 2000-doelstellingen. Dat bijenkorven gebannen worden uit beschermde Natura 2000-gebieden, hoeft dan ook niet te verwonderen. Maar anders dan andere natuurgebieden zijn Natura 2000-gebieden geen afgesloten reservaten. Menselijke activiteit is er toegestaan, zolang die de natuurdoelstellingen niet dwarsboomt.*

*De inheemse zwarte bij (*Apis mellifera mellifera*) komt al duizenden jaren voor in West-Europa. Ook zij staat nu op de hogergenoemde rode lijst. Haar aanwezigheid in Natura 2000-gebieden lijkt niet in tegenspraak met de criteria voor die zones of met het biodiversiteitsbeginsel, want ze wordt beschouwd als inheems.*

*De laatste decennia strijkt ze helaas nog maar zelden neer in onze contreien. De opkomst van hybride soorten is uiterst zorgwekkend. De bekendste daarvan, de Buckfast, is zelfs een geregistreerd merk geworden. Om de populaties van zwarte bijen in stand te houden, gaan gemeenten als Chimay zelfs zover dat ze andere bijensoorten verbieden.*

*Er moet uiterst dringend werk worden gemaakt van een inventaris van alle bijenkorven en van een secure opvolging. Aan de hand van een evenwichtig en intelligent beleid kan de bijenteelt zijn historische plaats in Brussel terugwinnen, in allerhande sociale en pedagogische projecten.*

*De vereniging Bruxelles m'abeilles kwam met een memorandum, "Pour des zones Natura 2000 où toutes les abeilles sont admises". Kent u dat? Hebt u contact met de betrokkenen? Welke toekomst is er weggelegd voor de imkerscholen in de Natura 2000-gebieden?*

**Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans). - *De impact van de teelt van honingbijen op de wildebijenvolken verhit duidelijk de gemoederen. Binnenkort zullen we dieper op het onderwerp kunnen ingaan. Er is niet alleen een burgerinterpellatie ingediend over bijenkorven in Natura 2000-gebieden, het parlement wil ook een uitgebreid debat wijden aan de co-existentie van wilde en tamme bijen.*

*De verdedigers van de honingbij en diegenen die het opnemen voor de wilde bij, staan in dezen tegenover elkaar. Ik heb onlangs de argumenten van beide partijen bestudeerd. Wat opvalt, is dat ze allebei de bevolking bewust willen maken van het behoud en de ontwikkeling van verwilderde natuur, van het belang van drachtplanten voor de bijen, en van de strijd tegen de*



de la population quant à la préservation et au développement des espaces ensauvagés, à l'importance de planter et de laisser fleurir les espèces de plantes mellifères et à la lutte contre la minéralisation des sols. Ils sont tout autant unis dans leur combat contre les pesticides. Il y a donc entre eux beaucoup de convergence malgré les débats concernant l'ampleur de la compétition entre les abeilles domestiques et sauvages.

Dans ma question écrite, je vous avais demandé s'il ne serait pas opportun de réunir les spécialistes des abeilles domestiques et sauvages avec Bruxelles Environnement au sein d'un groupe de travail. Celui-ci pourrait alors se mettre d'accord sur le contenu d'une étude scientifique à réaliser afin d'objectiver la concurrence entre les abeilles domestiques et les abeilles sauvages dans le contexte bruxellois. L'espoir étant d'arriver à un compromis satisfaisant quant à la meilleure façon de limiter cette compétition.

Vous m'aviez répondu qu'il était prévu de mettre en place un comité de pilotage de la stratégie régionale en matière de pollinisateurs. Celui-ci intégrerait tant les acteurs académiques et naturalistes que les représentants du monde apicole.

Quel est le calendrier de la mise en place de ce comité et du début de ses travaux ?

Je ne m'étendrai pas davantage sur le sujet puisque nous en débattons prochainement de manière approfondie.

<sup>2247</sup> **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).** - Je pense d'abord que le ministre a d'autres priorités. Il est le membre du Collège réuni chargé de la santé et nous sommes en pleine pandémie. Ainsi, répondre à une question sur les abeilles ne me semble pas la priorité absolue, même si c'est un sujet important. C'est mon regard de Bruxellois qui se tourne vers la réalité. Nous souhaitons vous soutenir au cours de cette pandémie.

Pendant longtemps, j'ai cru qu'il y avait une disparition considérable des abeilles. Dans le cadre d'une ancienne fonction communale, j'ai participé à différents projets visant à augmenter les effectifs d'abeilles européennes domestiques mellifères en ville. Malheureusement, nous nous sommes rendu compte que c'était une erreur.

J'espère que cette commission, qui devrait se tenir prochainement, permettra de le déterminer. J'ai rencontré très longuement l'expert de l'Université libre de Bruxelles (ULB) au sujet de la friche Josaphat il y a quelques semaines. Son discours est totalement différent, et je veux bien le croire puisqu'il est expert en populations d'abeilles, notamment sauvages. Contrairement à ce qui est annoncé dans la presse, il enregistre environ 15 % d'augmentation du nombre d'espèces chaque année. Il a d'ailleurs découvert de nouvelles espèces en Région bruxelloise et en Belgique. Il affirme également qu'en installant des ruches d'abeilles mellifères, nous faisons disparaître les abeilles sauvages. J'espère que nous pourrons

*mineralisatie van de bodem. Beide strekkingen vinden elkaar in hun strijd tegen pesticiden. Ze hebben dus heel wat gemeen.*

*In mijn schriftelijke vraag stelde ik u voor om specialisten inzake honingbijen en experts inzake wilde bijen samen te brengen in een werkgroep die door Leefmilieu Brussel zou worden gecoördineerd. Een wetenschappelijke studie zou dan objectieve, voor beide partijen bevredigende uitspraken kunnen doen over de concurrentie tussen beide bijensoorten.*

*U antwoordde daarop dat er een stuurgroep met natuurverenigingen, wetenschappers en bijenkwekers zou worden opgericht om een gewestelijke strategie inzake bestuivers uit te stippelen. Welke timing hanteert u voor die stuurgroep?*

**De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR)** *(in het Frans).* - *Om te beginnen denk ik dat de minister echt wel andere prioriteiten heeft, nu we een pandemie meemaken. Bijen zijn belangrijk, maar nu even geen topprioriteit.*

*Lange tijd heb ook ik geloofd dat er grote hoeveelheden bijen verdwenen. Ik heb vroeger nog meegewerkt aan verschillende projecten om meer honingbijen in de stad te krijgen. Helaas hebben we moeten inzien dat we fout zaten.*

*Ik heb een lang gesprek gehad met een ULB-expert over de Josaphatsite. Hij vertelt een heel ander verhaal en ik ben bereid hem te geloven; hij is tenslotte specialist in wildebijenpopulaties. In tegenstelling tot wat in de pers verschijnt, constateert hij dat er jaarlijks ongeveer 15% meer bijen voorkomen. Hij heeft zelfs nieuwe soorten ontdekt in Brussel en België. Ook bevestigt hij dat bijenkorven plaatsen, schadelijk is voor het voortbestaan van de wilde bij. Ik hoop dat we de man in deze commissie aan het woord kunnen laten.*

donc l'entendre dans le cadre de cette commission qui permettra d'avoir un débat constructif sur la question.

2249 **Mme Lotte Stoops (Groen)** (en néerlandais).- *Je me réjouis de la présence d'experts en abeilles sauvages lors de l'audition, car, comme la crise sanitaire, la disparition des abeilles aura un impact considérable sur l'économie et notre sécurité alimentaire. Les cultures qui dépendent d'elles pour leur pollinisation représentent une valeur annuelle de 251 millions d'euros.*

*Où en est l'atlas des abeilles sauvages commandé par Bruxelles Environnement ? D'autres études sont-elles commandées ou financées, entre autres pour objectiver la concurrence entre les abeilles sauvages et domestiques ?*

2251 **M. Alain Maron, ministre.**- Au sujet des abeilles et de l'avenir de l'apiculture, il était effectivement prévu que l'atlas des abeilles sauvages de Bruxelles soit disponible avant la fin de l'année 2020. C'était sans compter avec la crise sanitaire, et en particulier avec le confinement qui a fortement limité la capacité des scientifiques et bénévoles impliqués à réaliser des inventaires de terrain. Ceux-ci se font souvent en groupe et en pleine période d'émergence de nombreuses espèces, à savoir en avril et en mai. L'accès aux laboratoires, pour identifier les spécimens récoltés, a du reste été grandement perturbé.

Pour ces raisons, à la demande des porteurs du projet et vu la forte implication de bénévoles, Bruxelles Environnement a autorisé une dernière prolongation de l'initiative jusqu'au printemps 2021 inclus afin de compléter les données manquantes sur cette période. J'espère que la situation sanitaire le permettra.

La compilation de l'atlas est donc maintenant programmée pour mai ou juin 2021, en même temps que la publication d'autres études demandées ou soutenues par Bruxelles Environnement sur la thématique des abeilles urbaines : StreetBees, Toxiflore, Urbeestress et Kauwbees. Toutes ces démarches, dont certaines seront totalement pionnières dans le champ de la recherche, devraient positionner notre Région comme une des villes de référence en matière de connaissances sur les abeilles urbaines.

Comme vous le mentionnez, cette dynamique n'est pas neuve. Elle est la suite logique de plusieurs projets ébauchés dès 2010 : une première cartographie bruxelloise portant sur sept espèces d'abeilles communes et la création de villages d'abeilles sauvages, soit deux projets qui ont posé la pierre de touche des recherches actuelles menées tant à l'Université libre de Bruxelles (ULB) - par l'équipe du Pr Vereecken qui pilote la réalisation de l'atlas - qu'à l'Université de Mons - par l'équipe du Dr Michez, à qui l'on doit notamment de la Liste rouge nationale.

**Mevrouw Lotte Stoops (Groen).**- Zoals mevrouw Parmentier al zei, is deze kwestie erg belangrijk. Daarom ben ik blij dat tijdens de hoorzitting ook wildebijenexperts aan het woord komen, want net als de coronacrisis dreigt het slinken van de bijenpopulatie grote economische gevolgen te hebben. De jaarlijkse waarde van gewassen die voor bestuiving afhankelijk zijn van bijen, wordt in België op 251 miljoen euro geschat. Naast de biodiversiteit en ecosystemen hangt dus ook de voedselzekerheid af van de aanwezigheid van bijen.

Omdat we dit debat binnenkort ten gronde voeren, beperk ik me vandaag tot de vraag hoever het staat met de door Leefmilieu Brussel gesteunde Atlas van de wilde bijen, die met de hulp van burgerwetenschap de diversiteit, spreiding, populatie, trends en ecologische behoeften van wilde bijen in het Brussels Gewest in kaart brengt en de vraag of er in de toekomst nog onderzoek naar bijen wordt besteld of gesteund, meer bepaald om de concurrentie tussen de wilde bij en de honingbij te objectiveren.

**De heer Alain Maron, minister** (in het Frans).- *De atlas van de wilde bijensoorten in Brussel had inderdaad klaar moeten zijn voor het einde van 2020. Dat was echter buiten de coronacrisis en de lockdown gerekend. Voor wetenschappers en vrijwilligers lag het veldwerk grotendeels stil in april en mei, uitgerekend de tijd waarin veel soorten uitvliegen.*

*Om de gegevens te kunnen vervolledigen, stemde Leefmilieu Brussel ermee in dat het project werd verlengd, uiterlijk tot het voorjaar van 2021.*

*Volgens de nieuwe planning zou de atlas nu in mei of juni 2021 afgewerkt worden, tegelijk met de publicatie van andere studies over bijen in de stad waarbij Leefmilieu Brussel betrokken is: StreetBees, Toxiflore, Urbeestress en Kauwbees. Met al die initiatieven, waarvan sommige echt uit pionierswerk voortkomen, wil het Brussels Gewest een voortrekkersrol spelen als kenniscentrum over bijen in de stad.*

*Die dynamiek is het logische gevolg van projecten die sinds 2010 lopen: een eerste Brusselse inventaris van zeven bijensoorten en de oprichting van wildebijendorpen. Het huidige wetenschappelijk onderzoek, gevoerd door professor Vereecken van de ULB en professor Michez van de UMons, bouwt voort op die twee projecten.*

2253 Réalisés avec le soutien de la Loterie nationale, les villages - au nombre de un dans chaque Région - sont toujours en place. Celui de Bruxelles se situe sur le campus de la Plaine à Ixelles.

Même si l'évaluation des populations d'abeilles sauvages est en cours depuis plusieurs années, l'épineuse question de l'apiculture urbaine durable s'est posée très tôt, dès 2012, sans pour autant que l'on parvienne à y trouver une solution. Là aussi, pourtant, la Région bruxelloise souhaite se placer du côté des ambitieux.

De nombreuses informations ont circulé sur le sujet ces derniers mois. J'ai d'ailleurs été amené à m'exprimer de très nombreuses fois à ce propos au sein de cette commission, en réponse à des questions écrites et orales. Je le répète : l'apiculture a sa place en Région bruxelloise, mais il convient maintenant de s'interroger sur les formes et modalités de cette pratique, qui n'est pas uniforme et doit résolument s'orienter vers la transition, la résilience et la préservation de la nature.

Le mémorandum des apiculteurs m'est bien parvenu, ainsi qu'à mon administration et à ses partenaires scientifiques. Celui-ci a déjà fait l'objet de discussions au sein de cette commission. Mon cabinet s'est entretenu avec les principaux acteurs de la thématique, tant Bruxelles m'abeilles que les partenaires scientifiques de l'ULB.

Comme je l'avais déjà annoncé, mon administration prépare pour la fin de l'année une table ronde autour des enjeux de la stratégie régionale, après l'adoption - toujours en cours - d'une stratégie nationale.

Bruxelles m'abeilles, l'association des apiculteurs, propriétaire des deux plus importants ruchers de la Région - par ailleurs historiquement installés dans une zone Natura 2000 -, sera invitée à cette discussion. Les résultats des discussions qui se tiendront dans cette commission à ce sujet seront bien entendu intégrés à la réflexion sur la stratégie régionale. Notez bien que la tenue de la table ronde, initialement prévue à la fin de l'année, dépendra de la situation sanitaire, même si une réunion virtuelle est sans doute possible.

2255 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Je comprends évidemment les raisons de ce retard et me propose de vous réinterroger sur ce point à la moitié de l'année 2021, lorsque davantage d'informations seront disponibles.

En ce qui concerne la remarque de M. Coomans de Brachène, je suis assez surpris qu'il n'ait pas fait les mêmes commentaires à ses collègues Mmes Czekalski et Teitelbaum, qui ont abordé les thèmes de la qualité de l'air, des consignes de canettes ou encore des bornes de rechargement. Je ne vois pas pourquoi la question des abeilles serait moins prioritaire que les questions posées par ses collègues.

2257 **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).**- Je suis très soucieux de l'agenda du membre du Collège réuni, qui devrait aujourd'hui pouvoir se consacrer à 100 % à ses compétences

*De bijendorpen, die gebouwd werden met de steun van de Nationale Loterij, bestaan nog altijd. In elk gewest is er één bijendorp. In het Brussels Gewest bevindt het zich op de Campus de la Plaine in Elsene.*

*De netelige kwestie van de duurzame bijenteelt in de stad is al heel vroeg gerezen, maar een echte oplossing is er nog altijd niet. Op dat vlak koestert het gewest nochtans hoge ambities.*

*De voorbije maanden kreeg ik hierover tal van vragen in deze commissie. Ik herhaal: er is plaats voor bijenteelt in het Brussels Gewest, maar we moeten ons afvragen in welke vorm en onder welke voorwaarden.*

*Het memorandum heb ik goed ontvangen. Mijn kabinet heeft gesprekken gevoerd met zowel Bruxelles m'abeilles als met de onderzoekers van de ULB.*

*Zoals reeds aangekondigd, bereidt mijn administratie een rondetafelbijeenkomst voor over de gewestelijke strategie, na de goedkeuring van de nationale strategie. Bruxelles m'abeilles zal worden uitgenodigd op die besprekingen.*

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- *Ik begrijp uiteraard de redenen van deze vertraging en zal halfweg 2021 een nieuwe vraag tot u richten.*

*Wat de opmerking van de heer Coomans de Brachène betreft, verbaast het me dat hij niet hetzelfde heeft gezegd aan zijn collega's mevrouw Czekalski en mevrouw Teitelbaum, die het hadden over de luchtkwaliteit, laadpalen ... Ik zie niet in waarom een vraag over de bijen minder prioritair zou zijn.*

**De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR)** (in het Frans).- *Ik ben bezorgd over de agenda van het lid van het Verenigd*

en lien avec la crise. M. Uyttendaele a raison : nous, députés, aurions dû lui permettre d'aménager son agenda. Ou peut-être pourrait-il être remplacé par des collègues qui répondraient aux questions en son nom ? Je me veux constructif et cherche simplement à faire preuve de cohérence par rapport au message que nous envoyons à la population.

2259 **Mme Lotte Stoops (Groen)** (en néerlandais).- *La biodiversité relève de vos compétences. En tant qu'écologiste, vous savez aussi bien que moi qu'elle a un impact énorme sur le nombre d'abeilles.*

- *L'incident est clos.*

*College, dat zich vandaag volledig zou moeten kunnen wijden aan zijn bevoegdheden in verband met de crisis.*

**Mevrouw Lotte Stoops (Groen)**.- Biodiversiteit valt onder uw bevoegdheden en als groen politicus weet u net zo goed als ik dat biodiversiteit een enorme impact op de bijenpopulatie heeft. Ik zal daar nu evenwel niet verder over uitweiden. Ik ben blij dat u ondanks deze moeilijke dagen hier vandaag toch aanwezig kon zijn.

- *Het incident is gesloten.*

2259