



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

Integraal verslag

Compte rendu intégral

**Plenaire vergadering van
VRIJDAG 18 JANUARI 2019**

(Ochtendvergadering)

**Séance plénière du
VENDREDI 18 JANVIER 2019**

(Séance du matin)

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

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie verslaggeving
tel 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail crriv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
www.parlement.brussels

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

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
tél 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail crriv@parlement.brussels

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
www.parlement.brussels

INHOUD	SOMMAIRE		
VERONTSCHULDIGD	6	EXCUSÉS	6
INSTALLATIE EN EEDAFLEGGING VAN EEN NIEUW LID VAN HET PARLEMENT	6	INSTALLATION ET PRESTATION DE SERMENT D'UN NOUVEAU MEMBRE DU PARLEMENT	6
MEDEDELINGEN AAN HET PARLEMENT	7	COMMUNICATIONS FAITES AU PARLEMENT	7
GRONDWETTELIJK HOF	7	COUR CONSTITUTIONNELLE	7
REKENHOF	7	COUR DES COMPTES	7
Inzage- en informatierecht van de parlementsleden		Droit de regard et d'information des parlementaires	
BEGROTINGSBERAADSLAGINGEN	7	DÉLIBÉRATIONS BUDGÉTAIRES	7
RESOLUTIES AANGENOMEN DOOR DE SENAAT	8	RÉSOLUTIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT	8
BRUGEL - REGULERINGSOMMISSIE VOOR WATER IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST	8	BRUGEL - COMMISSION DE RÉGULATION DE L'EAU EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE	8
Advies op eigen initiatief		Avis d'initiative	
VOORBEELDGEDRAG INZAKE TRANSPORT BINNEN DE BRUSSELSE LOKALE EN GEWESTELIJKE OVERHEDEN	8	EXEMPLARITÉ EN MATIÈRE DE TRANSPORT DANS LES POUVOIRS PUBLICS RÉGIONAUX ET LOCAUX BRUXELLOIS	8
Evaluatierapport van de milieuprestaties van de voertuigfloten in 2017		Rapport d'évaluation des performances environnementales des flottes en 2017	
VZW BOURG-LOMBAERDE	9	ASBL BOURG-LOMBAERDE	9
ONTWERPEN VAN ORDONNANTIE	9	PROJETS D'ORDONNANCE	9
Indiening		Dépôt	
WIJZIGINGEN VAN VAN DE DE COMMISSIES	10	MODIFICATIONS DE LA COMPOSITION DES COMMISSIONS	10
STEDENBOUWKUNDIG COLLEGE	10	COLLÈGE D'URBANISME	10

Voordracht van dubbeltallen van kandidaten voor een vacant mandaat		Présentation d'une liste double de candidats à un mandat vacant	
KONINKLIJKE COMMISSIE VOOR MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN	11	COMMISSION ROYALE DES MONUMENTS ET DES SITES	11
Voordracht van dubbeltallen van kandidaten voor een vacant mandaat		Présentation d'une liste double de candidats à un mandat vacant	
VOORSTEL VAN RESOLUTIE	14	PROPOSITION DE RÉSOLUTION	14
Voorstel van resolutie van de heren Ahmed El Ktibi, Michaël Vossaert, mevrouw Els Ampe, de heren Ahmed El Khannouss, Jef Van Damme, Paul Delva, mevrouw Viviane Teitelbaum, mevrouw Evelyne Huytebroeck en mevrouw Annemie Maes ter bevordering van groepsaankopen van energie (nrs. A-677/1 en 2 – 2017/2018).		Proposition de résolution de MM. Ahmed El Ktibi, Michaël Vossaert, Mme Els Ampe, MM. Ahmed El Khannouss, Jef Van Damme, Paul Delva, Mmes Viviane Teitelbaum, Evelyne Huytebroeck et Annemie Maes visant à promouvoir les achats groupés d'énergie (n°s A-677/1 et 2 – 2017/2018).	
Algemene bespreking – Sprekers:		Discussion générale – Orateurs :	
De heer Ahmed El Ktibi (PS)		M. Ahmed El Ktibi (PS)	
De heer Ahmed El Khannouss (cdH)		M. Ahmed El Khannouss (cdH)	
Mevrouw Annemie Maes (Groen)		Mme Annemie Maes (Groen)	
Bespreking van de consideransen en van de streepjes van het verzoekend gedeelte	20	Discussion des considérants et des tirets du dispositif	20
VOORSTEL VAN ORDONNANTIE	21	PROPOSITION D'ORDONNANCE	21
Voorstel van ordonnantie van mevrouw Liesbet Dhaene, de heer Johan Van den Driessche en mevrouw Cieltje Van Achter tot wijziging van de ordonnantie van 1 maart 2007 betreffende de bescherming van het leefmilieu tegen de eventuele schadelijke effecten en hinder van niet-ioniserende stralingen (nrs. A-331/1 en 2 – 2015/2016).		Proposition d'ordonnance de Mme Liesbet Dhaene, M. Johan Van den Driessche et Mme Cieltje Van Achter modifiant l'ordonnance du 1 ^{er} mars 2007 relative à la protection de l'environnement contre les éventuels effets nocifs et nuisances provoqués par les radiations non ionisantes (n°s A-331/1 et 2 – 2015/2016).	
Algemene bespreking – Spreker:		Discussion générale – Oratrice :	
Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA)		Mme Liesbet Dhaene (N-VA)	
VOORSTEL VAN ORDONNANTIE	23	PROPOSITION D'ORDONNANCE	23
Voorstel van ordonnantie van de heren Vincent De Wolf, David Weytsman, mevrouw Viviane Teitelbaum en de heer Abdallah Kanfaoui tot wijziging van de ordonnantie van 1 maart 2007 betreffende de bescherming van het leefmilieu tegen de		Proposition d'ordonnance de MM. Vincent De Wolf, David Weytsman, Mme Viviane Teitelbaum et M. Abdallah Kanfaoui modifiant l'ordonnance du 1 ^{er} mars 2007 relative à la protection de l'environnement contre les éventuels effets nocifs et nuisances	

eventuele schadelijke effecten en hinder van niet-ioniserende stralingen (nrs. A-650/1 en 2 – 2017/2018).

Algemene bespreking – Sprekers:

De heer Vincent De Wolf (MR)

Mevrouw Els Ampe (Open Vld)

De heer Ahmed El Khannouss (cdH)

De heer Michaël Vossaert (DéFI)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

29

Voorstel van resolutie van mevrouw Céline Delforge en mevrouw Annemie Maes tot het verbieden van dieselvoertuigen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tegen 2025 (nrs. A-564/1 en 2 – 2016/2017).

Algemene bespreking – Sprekers:

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)

Mevrouw Annemie Maes (Groen)

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA)

De heer Bruno De Lille (Groen)

De heer Ahmed El Khannouss (cdH)

Mevrouw Françoise De Smedt (PTB*PVDA-GO!)

De heer Michaël Vossaert (DéFI)

De heer Paul Delva (CD&V)

De heer David Weytsman (MR)

De heer Emmanuel De Bock (DéFI)

Mevrouw Simone Susskind (PS)

MONDELINGE VRAGEN

57

provoqués par les radiations non ionisantes (n^os A-650/1 et 2 – 2017/2018).

Discussion générale – Orateurs :

M. Vincent De Wolf (MR)

Mme Els Ampe (Open Vld)

M. Ahmed El Khannouss (cdH)

M. Michaël Vossaert (DéFI)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

29

Proposition de résolution de Mmes Céline Delforge et Annemie Maes visant à interdire les véhicules diesel en Région bruxelloise à l'horizon 2025 (n^os A-564/1 et 2 – 2016/2017).

Discussion générale – Orateurs :

Mme Céline Delforge (Ecolo)

Mme Annemie Maes (Groen)

Mme Liesbet Dhaene (N-VA)

M. Bruno De Lille (Groen)

M. Ahmed El Khannouss (cdH)

Mme Françoise De Smedt (PTB*PVDA-GO!)

M. Michaël Vossaert (DéFI)

M. Paul Delva (CD&V)

M. David Weytsman (MR)

M. Emmanuel De Bock (DéFI)

Mme Simone Susskind (PS)

QUESTION ORALES

57

**VOORZITTERSCHAP: DE HEER CHARLES PICQUÉ, VOORZITTER.
PRÉSIDENCE : M. CHARLES PICQUÉ, PRÉSIDENT.**

- *De vergadering wordt geopend om 9.39 uur.*

De voorzitter. - Ik verklaar de plenaire vergadering van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement van vrijdag 18 januari 2019 geopend.

VERONTSCHULDIGD

De voorzitter. - Verontschuldigen zich voor hun afwezigheid:

- de heer Didier Gosuin, minister;
- de heer Emin Özkara;
- de heer Hasan Koyuncu;
- mevrouw Viviane Teitelbaum;
- mevrouw Corinne De Permentier.

**INSTALLATIE EN EEDAFLEGGING VAN
EEN NIEUW LID VAN HET PARLEMENT**

De voorzitter. - Bij brief van 4 december 2018 deelt de heer Arnaud Pinxteren mij zijn beslissing mee om ontslag te nemen als lid van het parlement. Dit ontslag ging in op 31 december 2018.

Aan de orde is de installatie en de eedaflegging van een nieuw lid van het parlement ter vervanging van de heer Arnaud Pinxteren, ontslagenemend.

Bij brief van 27 november 2018 heeft mevrouw Cathy Clerbaux mij medegedeeld ontslag te nemen in haar hoedanigheid van 5e opvolger verkozen op de Ecolo-lijst.

De opvolgster van de Ecolo-lijst die hem moet vervangen is mevrouw Anne Herscovici, die vanmorgen verontschuldigd wordt om medische

- *La séance est ouverte à 9h39.*

M. le président. - Je déclare ouverte la séance plénière du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale du vendredi 18 janvier 2019.

EXCUSÉS

M. le président. - Ont prié d'excuser leur absence :

- M. Didier Gosuin, ministre ;
- M. Emin Özkara ;
- M. Hasan Koyuncu ;
- Mme Viviane Teitelbaum ;
- Mme Corinne De Permentier.

**INSTALLATION ET PRESTATION DE
SERMENT D'UN NOUVEAU MEMBRE DU
PARLEMENT**

M. le président. - Par lettre du 4 décembre 2018, M. Arnaud Pinxteren m'informe de sa décision de démissionner de son mandat de membre du parlement. Cette démission prenait effet le 31 décembre 2018.

L'ordre du jour appelle l'installation et la prestation de serment d'un nouveau membre du parlement en remplacement de M. Arnaud Pinxteren, démissionnaire.

Par lettre du 27 novembre 2018, Mme Cathy Clerbaux m'a fait part de sa démission en qualité de cinquième suppléante élue sur la liste Ecolo.

La suppléante de la liste Ecolo appelée à le remplacer est Mme Anne Herscovici, qui est excusée ce matin pour des raisons médicales. Son

redenen. Haar installatie en eedaflegging zullen plaatsvinden vóór de stemmingen van deze namiddag.

Geen bezwaar?

Aldus wordt besloten.

MEDEDELINGEN AAN HET PARLEMENT

GRONDWETTELIJK HOF

De voorzitter.- Verscheidene mededelingen werden door het Grondwettelijk Hof aan het parlement gedaan.

Zij zullen in de bijlagen van het integraal verslag van deze vergadering worden opgenomen.

REKENHOF

Inzage- en informatierecht van de parlementsleden

De voorzitter.- Bij brief van 19 december 2018 bezorgt het Rekenhof, met toepassing van artikelen 33 tot 36 van zijn reglement van orde van 5 februari 1998, zijn antwoord op de brief van 29 november 2018 van de heer Johan Van den Driessche in het kader van het inzage- en informatierecht van de parlementsleden.

- Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken.

BEGROTINGSBERAADSLAGINGEN

De voorzitter.- Verscheidene besluiten werden door de regering aan het parlement overgezonden.

Zij zullen in de bijlagen van het integraal verslag van deze vergadering worden opgenomen.

De voorzitter.- Overeenkomstig artikel 88 van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle, zendt de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel ons een besluit van de regering.

installation et sa prestation de serment auront lieu avant les votes de cet après-midi.

Pas d'observation ?

Il en sera ainsi.

COMMUNICATIONS FAITES AU PARLEMENT

COUR CONSTITUTIONNELLE

M. le président.- Diverses communications ont été faites au parlement par la Cour constitutionnelle.

Elles figureront en annexe du compte rendu intégral de cette séance.

COUR DES COMPTES

Droit de regard et d'information des parlementaires

M. le président.- Par lettre du 19 décembre 2018, la Cour des comptes transmet, en application des articles 33 à 36 de son règlement d'ordre du 5 février 1998, sa réponse à la lettre du 29 novembre 2018 de M. Johan Van den Driessche dans le cadre du droit de regard et d'information des parlementaires.

- Renvoi à la Commission des finances et des affaires générales.

DÉLIBÉRATION BUDGÉTAIRES

M. le président.- Divers arrêtés ont été transmis au parlement par le gouvernement.

Ils figureront en annexe du compte rendu intégral de cette séance.

M. le président.- En application de l'article 88 de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle, le Service public régional de Bruxelles nous transmet un arrêté du gouvernement.

Het zal in de bijlagen van het integraal verslag van deze vergadering worden opgenomen.

RESOLUTIES AANGENOMEN DOOR DE SENAAT

De voorzitter.- Bij brieven van 14 december 2018 zendt de voorzitter van de Senaat:

– een resolutie betreffende de invoering van een zone 30 en de verbetering van de verkeersveiligheid rond alle kinderopvangcentra, en niet alleen rond scholen (nr. 6-419/3);

- Verzonden naar de commissie voor de Infrastructuur.

– een resolutie betreffende de bestrijding van antisemitisme (nr. 6-437/5);

- Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken.

aangenomen op 14 december 2018 in plenaire vergadering van de Senaat.

BRUGEL - REGULERINGSOMMISSIE VOOR WATER IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Advies op eigen initiatief

De voorzitter.- Bij brief van 17 december 2018 zenden de voorzitter a.i. en de beheerder van Brugel aan het Brussels Hoofdstedelijk Parlement een advies op eigen initiatief betreffende de oprichting van een Brusselse bemiddelingsdienst voor water binnen Brugel, dat opgesteld werd op basis van artikel 64/1 van de ordonnantie van 20 oktober 2006 tot opstelling van een kader voor het waterbeleid, goedgekeurd door de bestuursraad van Brugel op 19 september 2018.

- Verzonden naar de commissie voor het Leefmilieu en de Energie.

VOORBEELDGEDRAG INZAKE TRANSPORT BINNEN DE BRUSSELSE LOKALE EN GEWESTELIJKE OVERHEDEN

Il figurera en annexe du compte rendu intégral de cette séance.

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

M. le président.- Par lettres du 14 décembre 2018, le président du Sénat transmet :

– une résolution relative à l'instauration de zones 30 et à l'amélioration de la sécurité routière autour de tous les établissements d'accueil d'enfants, au-delà des seuls établissements scolaires (n° 6-419/3) ;

- Renvoi à la Commission de l'infrastructure.

– une résolution relative à la lutte contre l'antisémitisme (n° 6-437/5) ;

- Renvoi à la Commission des finances et des affaires générales.

adoptées le 14 décembre 2018 en séance plénière du Sénat.

BRUGEL - COMMISSION DE RÉGULATION DE L'EAU EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Avis d'initiative

M. le président.- Par lettre du 17 décembre 2018, le président f.f. et l'administrateur de Brugel transmettent au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale un avis d'initiative relatif à la création d'un service bruxellois de médiation de l'eau au sein de Brugel, qui a été établi sur la base de l'article 64/1 de l'ordonnance du 20 octobre 2006 établissant un cadre pour la politique de l'eau, approuvé par le conseil d'administration de Brugel le 19 septembre 2018.

- Renvoi à la Commission de l'environnement et de l'énergie.

EXEMPLARITÉ EN MATIÈRE DE TRANSPORT DANS LES POUVOIRS PUBLICS RÉGIONAUX ET LOCAUX BRUXELLOIS

Evaluatierapport van de milieuprestaties van de voertuigloten in 2017

De voorzitter. - Per brief van 20 december 2018 zendt de minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie, in toepassing van artikel 9 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 15 mei 2014 betreffende het voorbeeldgedrag inzake transport binnen de Brusselse lokale en gewestelijke overheden, het evaluatierapport van de milieuprestaties van de voertuigloten in 2017, waarvan de regering akte genomen heeft op 13 december 2018.

- Verzonden naar de commissie voor het Leefmilieu en de Energie.

VZW BOURG-LOMBAERDE

De voorzitter. - Per brief van 4 januari 2019 deelt de vzw Bourg-Lombaerde haar opmerkingen mee aan het parlement betreffende de toepassing van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen (in het kader van een gemengde vergunning voor een immobiliënproject gelegen in de Kolonel Bourgstraat).

- Verzonden naar de commissie voor het Leefmilieu en de Energie.

ONTWERPEN VAN ORDONNANTIE

Indiening

De voorzitter. - Op datum van 19 december 2018 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het Aanvullend Protocol van Nagoya - Kuala Lumpur inzake aansprakelijkheid en schadeloosstelling bij het Protocol van Cartagena inzake bioveiligheid, gedaan te Nagoya op 15 oktober 2010 (nr. A-764/1 – 2018/2019) ingediend.

- Verzonden naar de commissie voor het Leefmilieu en de Energie.

De voorzitter. - Op datum van 20 december 2018 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 20 maart 2018

Rapport d'évaluation des performances environnementales des flottes en 2017

M. le président. - Par lettre du 20 décembre 2018, la ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée du Logement, de la Qualité de Vie, de l'Environnement et de l'Énergie, transmet, en application de l'article 9 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 mai 2014 relatif à l'exemplarité en matière de transport dans les pouvoirs publics régionaux et locaux bruxellois, le rapport d'évaluation des performances environnementales des flottes en 2017, dont le gouvernement a pris acte le 13 décembre 2018.

- Renvoi à la Commission de l'environnement et de l'énergie.

ASBL BOURG-LOMBAERDE

M. le président. - Par lettre du 4 janvier 2019, l'asbl Bourg-Lombaerde communique au parlement ses observations concernant l'application de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement (dans le cadre d'un permis mixte pour un projet immobilier situé rue Colonel Bourg).

- Renvoi à la Commission de l'environnement et de l'énergie.

PROJETS D'ORDONNANCE

Dépôt

M. le président. - En date du 19 décembre 2018, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance portant assentiment au Protocole additionnel de Nagoya - Kuala Lumpur sur la responsabilité et la réparation relatif au Protocole de Cartagena sur la prévention des risques biotechnologiques, fait à Nagoya, le 15 octobre 2010 (n° A-764/1 – 2018/2019).

- Renvoi à la Commission de l'environnement et de l'énergie.

M. le président. - En date du 20 décembre 2018, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance portant assentiment à l'accord de coopération du 20 mars

tussen de federale staat, de gemeenschappen en de gewesten betreffende de preventie en beheersing van de introductie en verspreiding van invasieve uitheemse soorten (nr. A-765/1 – 2018/2019) ingediend.

- Verzonden naar de commissie voor het Leefmilieu en de Energie.

WIJZIGINGEN VAN DE SAMENSTELLING VAN DE COMMISSIONS

De voorzitter. - Bij mail van 7 januari 2019 deelt de PS-fractie wijzigingen mee in de samenstelling van de vaste commissies.

Bij mail van 17 januari 2019 deelt de Ecolo-fractie wijzigingen mee in de samenstelling van de vaste commissies.

Zij zullen in de bijlagen van het integraal verslag van deze vergadering worden opgenomen.

STEDENBOUWKUNDIG COLLEGE

Voordracht van dubbeltallen van kandidaten voor een vacant mandaat

De voorzitter. - Ik herinner u eraan dat bij brief van 18 juni 2018 de minister-president, bevoegd voor Stedenbouw, het parlement verzocht de procedure aan te vatten met het oog op de voordracht van een dubbeltaal van kandidaten voor de vervanging van een lid van het Stedenbouwkundig College dat houder is van een master in kunstgeschiedenis en archeologie.

Naar aanleiding van de oproep tot kandidaten tijdens de plenaire vergaderingen van 20 juli en 19 oktober 2018, die in het Belgisch Staatsblad van 2 augustus en 29 oktober 2018 werden bekendgemaakt, werd geen kandidatuur ingediend. Er wordt bijgevolg voorgesteld om de termijn voor de oproep tot kandidaturen te verlengen.

Een bericht zal gepubliceerd worden in het Belgisch Staatsblad. De kandidaturen moeten aan mij worden gericht en op de griffie van het parlement toekomen uiterlijk op maandag 11 maart 2019, om 12 uur. De kandidaten worden verzocht een uittreksel uit hun

2018 entre l’État fédéral, les Communautés et les Régions relatif à la prévention et à la gestion de l’introduction et de la propagation des espèces exotiques et envahissantes (n° A-765/1 – 2018/2019).

- Renvoi à la Commission de l’environnement et de l’énergie.

MODIFICATIONS DE LA COMPOSITION DES COMMISSIONS

M. le président. - Par courriel du 7 janvier 2019, le groupe PS communique des modifications dans la composition des commissions permanentes.

Par courriel du 17 janvier 2019, le groupe Ecolo communique des modifications dans la composition des commissions permanentes.

Elles figureront en annexe du compte rendu intégral de cette séance.

COLLÈGE D’URBANISME

Présentation d'une liste double de candidats à un mandat vacant

M. le président. - Je vous rappelle que par lettre du 18 juin 2018, le ministre-président en charge de l’Urbanisme demandait au parlement d’initier la procédure adéquate afin que le gouvernement soit saisi d’une liste double de candidats en vue du remplacement d’un membre du Collège d’urbanisme titulaire d’un master en histoire de l’art et archéologie.

À la suite des appels à candidatures lancés lors des séances plénaires des 20 juillet et 19 octobre 2018 et publiés au Moniteur belge des 2 août et 29 octobre 2018, aucune candidature n’a été introduite. Il est dès lors proposé de prolonger le délai d’appel aux candidats.

Un avis sera publié au Moniteur belge. Les candidatures devront m’être adressées et parvenir au greffe du parlement au plus tard le lundi 11 mars 2019, à 12 heures. Les candidats sont invités à joindre à leur candidature un extrait d’acte de naissance, ainsi qu’un curriculum vitae indiquant

geboorteakte te voegen evenals een curriculum vitae met hun diploma's en hun beroepservaring.

Geen opmerking?

Aldus wordt besloten.

KONINKLIJKE COMMISSIE VOOR MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

Voordracht van dubbeltallen van kandidaten voor een vacant mandaat

De voorzitter.- Bij brief van 14 december 2018 vraagt de minister-president, bevoegd voor Monumenten en Landschappen, het parlement de procedure aan te vatten met het oog op de voordracht van een dubbeltal van kandidaten voor de vervanging van een lid van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen.

Het is de bedoeling om een ontslagenmend lid, houder van een licentie in kunstgeschiedenis en archeologie, te vervangen om diens mandaat te voleindigen tot 31 augustus 2021.

De Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen geeft de voorkeur aan een architect die gespecialiseerd is in de restauratie van erfgoed, opdat haar leden een zo breed mogelijk spectrum aan bekwaamheden vertegenwoordigen.

Het Brussels Wetboek van de Ruimtelijke Ordening van 9 april 2004, zoals gewijzigd door de ordonnantie van 14 mei 2009, voorziet in artikel 11 in de oprichting van een Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen.

In § 2 bepaalt bovenvermeld artikel wat volgt:

"De Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen is samengesteld uit 18 leden die door de Regering benoemd worden. Twaalf worden gekozen op basis van een dubbele lijst die door [het] Hoofdstedelijk [Parlement] voorgelegd wordt en zes worden gekozen op de voordracht van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen.".

Overeenkomstig de punten 3 en 4 van artikel 11, § 2, van het BWRO "worden de leden van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en

leurs qualifications et leur expérience professionnelle.

Pas d'observation ?

Il en sera ainsi.

COMMISSION ROYALE DES MONUMENTS ET DES SITES

Présentation d'une liste double de candidats à un mandat vacant

M. le président.- Par lettre du 14 décembre 2018, le ministre-président chargé des Monuments et Sites demande au parlement d'initier la procédure adéquate afin que le gouvernement soit saisi d'une liste double de candidats en vue du remplacement d'un membre de la Commission royale des monuments et des sites.

Il s'agit de pourvoir au remplacement d'un membre démissionnaire, titulaire d'une licence en histoire de l'art et archéologie, en vue d'achever son mandat jusqu'au 31 août 2021.

Afin de compléter les compétences actuellement représentées, la Commission royale des monuments et des sites privilégie un profil d'architecte spécialisé en restauration du patrimoine.

Le Code bruxellois de l'aménagement du territoire du 9 avril 2004, tel que modifié par l'ordonnance du 14 mai 2009, prévoit en son article 11 l'institution d'une Commission royale des monuments et des sites.

En son § 2, l'article précité dispose ce qui suit :

"La Commission royale des monuments et des sites se compose de 18 membres nommés par le Gouvernement. Douze sont choisis sur base d'une liste double présentée par le [Parlement] de la Région et six sont choisis sur présentation de la Commission royale des monuments et des sites.".

Conformément aux points 3 et 4 de l'article 11, § 2, du Cobat, "les membres de la Commission royale des monuments et des sites sont nommés

Landschappen benoemd voor een mandaat van zes jaar, dat ten hoogste tweemaal hernieuwd kan worden. De Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen wordt om de drie jaar voor de helft vernieuwd.".

Het besluit van de regering van 8 maart 2001 betreffende de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest regelt in zijn artikelen 2 en 3 de samenstelling van deze commissie.

Bovenvermeld artikel 3 bepaalt:

"§ 1. Teneinde als lid van de Commissie benoemd te kunnen worden, moet de kandidaat bewijzen dat hij behoort tot de kringen die betrokken zijn bij het behoud van het onroerend erfgoed, zowel op het vlak van de kennis van het architecturaal erfgoed, als op natuurlijk, archeologisch, historisch, artistiek, juridisch en economisch vlak. Hij moet ook beschikken over een algemeen erkende deskundigheid binnen zijn referentiedomein dat op het onroerend erfgoed van toepassing is.

§ 2. De Commissie moet beschikken over ten minste één lid bevoegd voor elk van de volgende vakken:

- a) architectuur;
- b) stedenbouw;
- c) geschiedkundig onderzoek;
- d) oudheidkunde;
- e) restauratietechnieken;
- f) recht;
- g) economie;
- h) natuurlijk erfgoed;
- i) landschapsarchitectuur;
- j) dendrologie.

§ 3. De Commissie mag niet meer dan drie leden tellen die in de hoedanigheid van ambtenaar of beampte van een openbare dienst werken. Dit geldt

pour un mandat de six ans renouvelable au maximum deux fois. La Commission royale des monuments et des sites est renouvelée tous les trois ans par moitié."

L'arrêté du gouvernement du 8 mars 2001 relatif à la Commission royale des monuments et des sites de la Région de Bruxelles-Capitale traite, en ses articles 2 et 3, de la composition de ladite commission.

L'article 3 précité dispose que :

"§ 1^{er}. Pour pouvoir être nommé membre de la Commission, le candidat doit prouver qu'il appartient aux milieux intéressés par la conservation du patrimoine immobilier tant dans les domaines de la connaissance du patrimoine architectural que naturel, archéologique, historique, artistique, juridique et économique. Il doit également disposer d'une compétence notoire dans son domaine de référence, applicable au patrimoine immobilier.

§ 2. La Commission doit compter au moins un membre compétent dans chacune des disciplines suivantes :

- a) architecture ;
- b) urbanisme ;
- c) recherches historiques ;
- d) archéologie ;
- e) techniques de restauration ;
- f) droit ;
- g) économie ;
- h) patrimoine naturel ;
- i) architecture du paysage ;
- j) dendrologie.

§ 3. La Commission ne peut comporter plus de trois membres ayant la qualité de fonctionnaire ou

niet voor de hoogleraren van de universiteiten van de Gemeenschappen.

§ 4. In de Commissie mag niet meer dan één vertegenwoordiger uit de bouwsector zetelen.".

Artikel 8 van het bovenvermelde besluit somt de volgende onverenigbaarheden op:

"De hoedanigheid van lid van de Commissie is onverenigbaar met de uitoefening van volgende functies of mandaten:

1° elk door verkiezing verkregen gemeentelijk, provinciaal, gewestelijk, gemeenschappelijk, federaal en Europees mandaat;

2° burgemeester;

3° lid van een ministerieel kabinet;

4° ambtenaar of beamte van het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en van de gewestelijke parastatale instellingen.".

Artikel 2, § 1, van de ordonnantie van 27 april 1995 houdende invoering van een evenwichtige vertegenwoordiging van mannen en vrouwen in adviesorganen bepaalt het volgende: "Telkens in een adviesorgaan één of meerdere mandaten ten gevolge van een voordrachtprocedure te begeven zijn, dient per mandaat, door elke voordragende instantie, de kandidaat van minstens één man en één vrouw voorgedragen te worden.".

Het parlement moet ten minste 2 kandidaturen ontvangen, 1 man en 1 vrouw.

Een bericht zal gepubliceerd worden in het Belgisch Staatsblad. De kandidaturen moeten aan mij worden gericht en op de griffie van het parlement toekomen uiterlijk op maandag 11 maart 2019, om 12 uur. De kandidaten worden verzocht bij hun kandidaatstelling een curriculum vitae met hun bekwaamheden en hun beroepservaring en een bewijs dat zij aan de in artikel 3 van het besluit van de regering van 8 maart 2001 gestelde voorwaarden voldoen, te voegen.

d'agent d'un service public, hormis les professeurs des universités des Communautés.

§ 4. La Commission ne peut comporter plus d'un membre représentant le secteur de la construction.".

L'article 8 de l'arrêté précité établit les incompatibilités suivantes :

"La qualité de membre de la Commission est incompatible avec les fonctions ou mandats suivants :

1° tout mandat électif communal, provincial, régional, communautaire, fédéral et européen ;

2° bourgmestre ;

3° membre d'un cabinet ministériel ;

4° fonctionnaire ou agent du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale et des parastataux régionaux.".

En vertu de l'article 2, § 1^{er}, de l'ordonnance du 27 avril 1995 portant introduction d'une représentation équilibrée des hommes et des femmes dans les organes consultatifs, "chaque fois qu'au sein d'un organe consultatif, un ou plusieurs mandats sont à attribuer suite à une procédure de présentation, chaque instance chargée de présenter les candidatures est tenue de présenter, pour chaque mandat, la candidature d'au moins un homme et une femme.".

Le parlement doit être saisi d'au moins deux candidatures, soit un homme et une femme.

Un avis sera publié au Moniteur belge. Les candidatures devront m'être adressées et parvenir au greffe du parlement au plus tard le lundi 11 mars 2019, à 12 heures. Les candidats sont invités à joindre à leur candidature un curriculum vitae indiquant leurs qualifications et leur expérience professionnelle ainsi qu'une attestation qu'ils remplissent les conditions visées à l'article 3 de l'arrêté du gouvernement du 8 mars 2001.

Geen bezwaar?

Aldus wordt besloten.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

VOORSTEL VAN RESOLUTIE VAN DE HEREN AHMED EL KTIBI, MICHAËL VOSSAERT, MEVROUW ELS AMPE, DE HEREN AHMED EL KHANNOUSS, JEF VAN DAMME, PAUL DELVA, MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM, MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK EN MEVROUW ANNEMIE MAES TER BEVORDERING VAN GROEPSAANKOPEN VAN ENERGIE (NRS. A-677/1 EN 2 – 2017/2018).

Algemene besprekking

De voorzitter.– De algemene besprekking is geopend.

Mevrouw Kenza Yacoubi, rapporteur, verwijst naar het schriftelijk verslag.

De heer Ahmed El Ktibi (PS) (*in het Frans*).– *Net zoals water en voedsel is energie een basisbehoefte. Helaas kunnen vandaag, in de 21e eeuw, nog al te veel gezinnen zich niet de energie veroorloven die ze nodig hebben.*

In ons gewest leeft dertig procent van de bevolking in energiearmoede of zit ze in de risicozone. Dit is een ontnuchterend cijfer. Gas en elektriciteit zijn duur in België, bijna nergens in de EU betaal je meer. En het zijn de kwetsbaarste gezinnen die hiervoor de tol betalen. Er is een schrijnend gebrek aan correctiemechanismen om hun menswaardige levensomstandigheden te kunnen bieden.

In tegenstelling tot wat men zou denken, zijn het niet alleen de armste gezinnen die geen toegang hebben tot betaalbare energie. Meer dan veertig procent van de gezinnen die in energiearmoede leven, is niet noodzakelijk arm. Voor velen lijkt energie bijna een luxeproduct te worden.

Volgens de laatste cijfers van de Koning Boudewijnstichting heeft meer dan twintig procent van onze medeburgers het koud tijdens de winter. De energiekosten vreten aan de middelen die ze nodig hebben voor levensbehoeftes als onderdak,

Pas d'observation ?

Il en sera ainsi.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

PROPOSITION DE RÉSOLUTION DE MM. AHMED EL KTIBI, MICHAËL VOSSAERT, MME ELS AMPE, MM. AHMED EL KHANNOUSS, JEF VAN DAMME, PAUL DELVA, MMES VIVIANE TEITELBAUM, EVELYNE HUYTEBROECK ET ANNEMIE MAES VISANT À PROMOUVOIR LES ACHATS GROUPÉS D'ÉNERGIE (NOS A-677/1 ET 2 – 2017/2018).

Discussion générale

M. le président.– La discussion générale est ouverte.

Mme Kenza Yacoubi, rapporteuse, se réfère au rapport écrit.

M. Ahmed El Ktibi (PS).– Tout comme l'eau ou l'alimentation, l'énergie est un bien de première nécessité. Malheureusement, encore aujourd'hui, au 21e siècle, de trop nombreux ménages ne peuvent bénéficier de l'énergie qui leur est nécessaire à un coût abordable au regard de leurs revenus.

Dans notre Région, 30% de la population vit dans la précarité énergétique ou courrait un risque de précarité. Des chiffres interpellants ! Le prix de l'électricité et du gaz est élevé en Belgique. C'est l'un des plus élevés de l'Union européenne et ce sont les ménages précaires qui en font le plus les frais. Des mécanismes correctifs manquent cruellement afin d'assurer des conditions de vie conformes à la dignité humaine.

Et ce d'autant plus que, contrairement à ce que l'on pourrait croire, ce ne sont pas uniquement les ménages les plus pauvres qui, dans notre pays, rencontrent ce problème d'accès à l'énergie à un prix abordable : près de 40% des ménages en précarité énergétique ne risquent pas nécessairement de tomber dans la pauvreté. II

voedsel of onderwijs. Mensen lopen meer risico op schulden en noodhulp lost de problemen op lange termijn niet op.

Alle Brusselse OCMW's trekken aan de alarmbel, want het is een groeiend probleem. Bij het OCMW van de stad Brussel zijn 75% van de 1.500 gezinnen met schulden net in de schulden geraakt door hun energiefactuur.

Uit verschillende onderzoeken blijkt dat het aantal overlijdens en mensen met gezondheidsproblemen stijgt, vooral tijdens de winter. Het gaat daarbij vooral om de meest kwetsbaren, zoals ouderen of mensen met ademhalingsproblemen, die nog verergerd worden door de luchtvervuiling.

Voor de PS en mij is het van primordiaal belang dat we groene energie betaalbaar maken. Na de mislukte liberalisering van de energiemarkt moeten we onze burgers stimuleren om actief prijzen te vergelijken en in te tekenen op groepsaankopen om goedkopere tarieven te bekomen.

Voor velen is het niet gemakkelijk om de tarieven van de energieleveranciers te vergelijken. De soms dubieuze commerciële praktijken van energiebedrijven boezemen ook niet echt vertrouwen in. Daarom blijven vele consumenten bij hun oorspronkelijke leverancier, terwijl ze hadden kunnen profiteren van gunstiger aanbiedingen.

Door in te tekenen op groepsaankopen kunnen ze op een gemakkelijke manier besparen. Dit systeem is bij uitstek een aanrader voor mensen die nog nooit veranderd zijn van energieleverancier en vaak geen voordelig contract hebben. Vaak gaat het om oudere mensen.

Via groepsaankopen kunnen consumenten samen gemakkelijk en snel toegang krijgen tot betaalbare energie. In België werd de energiemarkt ongeveer twaalf jaar geleden geliberaliseerd. Toch heeft achttien procent van onze medeburgers nog steeds hetzelfde elektriciteitscontract, en dertien procent nog altijd hetzelfde contract voor gas. Dat is een groot deel van de bevolking.

Dat de meerderheid van de Belgen minstens een keer van energieleverancier is veranderd in die voorbije twaalf jaar, is mede te danken aan het systeem van de groepsaankopen. Bijkomend voordeel is dat deelnemers aan groepsaankopen

semble que pour beaucoup, l'énergie devient presque un luxe.

Faut-il rappeler que, selon les derniers chiffres de la Fondation Roi Baudouin, pendant la période hivernale, plus de 20% de nos concitoyens ont froid. Les frais énergétiques entament les autres budgets dédiés à des besoins vitaux comme le logement, l'alimentation ou l'éducation. Le risque d'endettement augmente et les mesures d'aide urgente n'apportent pas de solution à long terme.

Tous les CPAS bruxellois tirent la sonnette d'alarme, car le phénomène s'accroît de plus en plus. Au CPAS de la Ville de Bruxelles, par exemple, 75% des 1.500 familles endettées le sont en raison de leur facture énergétique.

Plusieurs études ont mis en évidence la hausse du nombre de décès et l'augmentation des problèmes de santé, en particulier en hiver. Elles touchent surtout les individus les plus vulnérables, comme les personnes âgées ou celles souffrant de problèmes respiratoires, que la pollution vient encore aggraver.

Pour mon groupe et moi-même, il est fondamental d'améliorer l'accès à une énergie verte à un prix abordable. Face à l'échec de la libéralisation du marché de l'énergie, il faut encourager le citoyen à comparer les prix et lui proposer de profiter des tarifs les moins chers grâce aux achats groupés. Cette formule pousse les clients à être plus actifs sur le marché, afin de profiter de meilleurs prix.

Pour beaucoup, il n'est pas facile de comparer les tarifs des fournisseurs, et les pratiques commerciales des opérateurs, parfois litigieuses, n'incitent pas non plus à la confiance. C'est pourquoi un grand nombre de consommateurs sont toujours liés au fournisseur historique alors qu'ils pourraient bénéficier d'offres plus avantageuses.

En participant aux achats groupés, ils peuvent réaliser facilement des économies. Ce système profiterait davantage encore aux personnes qui n'ont jamais changé de fournisseur d'énergie et dont les conditions contractuelles et financières sont rarement les plus favorables. Il s'agit souvent de personnes âgées.

L'objectif des achats groupés est donc de rassembler les consommateurs pour leur garantir

vaak van passieve naar actieve, beter geïnformeerde en meer prijsbewuste consumenten lijken te evolueren.

Overigens wijzen de Federale Overheidsdienst (FOD) Economie en de Vlaamse Regulator van de Elektriciteits- en Gasmarkt (VREG) vaak op de positieve rol van deze initiatieven op de energiemarkt. Brussel en Wallonië hinken achterop, zowel wat het aantal groepsaankopen als hun geografische verspreiding betreft. Om dat te verhelpen, zal ik samen met collega's van verschillende partijen deze resolutie steunen.

De laatste jaren zien we wel wat initiatieven voor groepsaankopen opduiken, voornamelijk vanuit de privésector, maar het aanbod blijft beperkt. Er is nood aan doorgedreven omkadering en begeleiding.

Een gemeente kan wel een groepsaankoop voor gas en elektriciteit aanbieden aan de inwoners van alle negentien gemeenten, maar heeft niet de mogelijkheid om sensibiliseringssacties te voeren buiten haar administratieve grenzen.

Op de groepsaankopen die de stad Brussel vorig jaar aanbood, tekenden 2.475 gezinnen in. Zij bespaarden gemiddeld 155 euro, een behoorlijk bedrag. Toen ik in 2013 schepen voor energie van de stad Brussel was, maakte ik iets gelijkaardigs mee bij de organisatie van een groepsaankoop waardoor meer dan 5.000 Brusselaars in drie jaar tijd 235 euro konden besparen.

Tot slot wil ik graag wijzen op de belangrijke rol die de publieke sector kan spelen om groene energie te bevorderen. Bij de PS vinden we het belangrijk om alle nodige initiatieven te nemen waarmee we groepsaankopen van energie kunnen promoten. We willen lokale en gewestelijke overheden stimuleren om maatregelen te nemen die de kostprijs van gas en elektriciteit gevoelig kunnen doen dalen, zeker als het om kwetsbare consumenten gaat. Aangezien zowel de sensibiliseringscampagne als de inschrijvingen in het hele gewest kunnen plaatsvinden, is het aangewezen dat de gewestelijke overheid de touwtjes in handen neemt.

Het is veel nuttiger om zo'n actie te voeren op gewestelijk dan op gemeentelijk niveau.

Ik ben blij dat onze resolutie op zo'n grote consensus onder de partijen kan rekenen. Het is positief dat we

un accès simple et rapide à l'énergie, à un prix intéressant. En Belgique, depuis la libéralisation du marché de l'énergie, il y a douze ans environ, 18% de nos citoyens sont restés aux contrats de base pour l'électricité et 13% n'ont jamais changé leur contrat pour le gaz, ce qui représente tout de même une grande partie de la population.

Si, au cours de ces douze dernières années, une majorité de Belges a changé au moins une fois de fournisseur d'énergie, c'est aussi grâce à l'organisation des achats groupés. De plus, il semblerait que ces achats groupés transforment beaucoup de consommateurs passifs sur le marché de l'énergie en consommateurs actifs, mieux informés et attentifs aux prix.

Par ailleurs, le Service public fédéral (SPF) Économie et le régulateur de l'énergie flamand, le VREG (Vlaamse Regulator van de Elektriciteits- en Gasmarkt), soulignent souvent le rôle positif de ces initiatives sur les marchés de l'énergie. Cependant, le nombre d'achats groupés à Bruxelles et en Wallonie reste inférieur à celui du nord du pays, et à une échelle géographique moindre. C'est pour remédier à cette situation que différents collègues de différents partis et moi-même défendons cette résolution aujourd'hui.

Plusieurs initiatives d'achats groupés, notamment privées, se sont positivement développées ces dernières années, mais l'offre reste encore limitée et nécessite un encadrement et un accompagnement renforcés.

L'une ou l'autre commune propose des achats groupés de gaz et d'électricité aux habitants des dix-neuf communes, sans toutefois pouvoir mener des campagnes de sensibilisation en dehors de ses limites administratives.

Dans le cadre de l'initiative d'achats groupés menée par la Ville de Bruxelles l'année passée, qui a pu compter sur la participation de 2.475 ménages, ces derniers ont pu bénéficier d'une économie moyenne annuelle de 155 euros. Cela n'est pas négligeable. En 2013, lorsque j'étais échevin chargé de l'énergie à la Ville de Bruxelles, j'ai vécu une expérience de ce type en organisant une opération d'achat groupé qui a permis à plus de 5.000 citoyens bruxellois de faire une économie

samen onze schouders kunnen zetten onder initiatieven die de toegang tot de energie voor iedereen bevorderen.

(Applaus)

de 235 euros sur trois ans. Cela non plus n'était pas négligeable.

Je tiens enfin à souligner que le secteur public peut jouer un rôle en privilégiant les énergies vertes. Mon groupe et moi-même pensons qu'il est important de prendre toutes les initiatives utiles pour promouvoir les achats groupés d'énergie et encourager les pouvoirs locaux et régionaux à mettre en œuvre ces mécanismes permettant de réduire significativement les factures de gaz et d'électricité, surtout à l'attention des publics devenus vulnérables. À cet égard, le niveau régional est d'autant plus pertinent que la campagne de sensibilisation et d'inscription peut être menée sur l'ensemble du territoire, d'où l'importance de l'initiative dont il est question aujourd'hui.

Le niveau régional est, à cet égard, beaucoup plus pertinent que le niveau local d'une commune pour mener des actions.

Je me réjouis que notre proposition ait pu rassembler un aussi large consensus parmi les groupes politiques, qui sont nombreux à la cosigner. Il est positif que nous agissions de concert pour encourager les dispositifs qui ont fait leurs preuves pour soutenir l'accès de tous à l'énergie.

(Applaudissements)

De heer Ahmed El Khannouss (cdH) (in het Frans). - *Uit de cijfers blijkt dat energiearmoede in het Brussels Gewest zeer reëel is. Meer dan een vijfde van de Belgische gezinnen kampt met een vorm van energiearmoede. Brusselse gezinnen besteden gemiddeld 5,4% van hun totale budget aan energie. Voor de 25% armste gezinnen loopt het percentage op tot 7,8%.*

De energiearmoede neemt dus toe. In de eerste plaats worden de armste gezinnen getroffen, want energie wordt steeds duurder en weegt steeds meer op het budget. In de commissie voor het Leefmilieu en de Energie hebben we vastgesteld dat het aantal onbetaalde energiefacturen voortdurend toenam. Volgens Brugel ontving 48% van de Brusselse gezinnen al een herinnering en 20% een ingebrekestelling. Hieruit blijkt duidelijk dat

M. Ahmed El Khannouss (cdH). - Les chiffres nous le démontrent, la problématique de la précarité énergétique en Région bruxelloise est bien réelle. À l'échelle de la Belgique, plus d'un cinquième des ménages connaissent une certaine forme de précarité énergétique. Si l'on se concentre uniquement sur la réalité bruxelloise, on se rend compte que, si un ménage bruxellois consacre en moyenne 5,4% de son budget total à l'achat d'énergie, pour les 25% de ménages les plus pauvres, ce pourcentage passe à 7,8%.

Le phénomène de la précarité énergétique est donc grandissant. Il touche d'abord et surtout les familles les plus démunies, car les frais énergétiques sont de plus en plus élevés et grèvent fortement les budgets. Lors des auditions organisées au sein de la Commission de l'environnement et de l'énergie, nous avons

energiearmoede een probleem is in het Brussels Gewest.

Nu we dit hebben vastgesteld, moeten we oplossingen en alternatieven aanreiken. Groepsaankopen zijn het bestuderen waard. Zoals de heer El Ktibi opmerkte, leveren ze in Brussel-Stad goede resultaten op.

Het idee is dat consumenten zich groeperen om voorkeurstarieven te verkrijgen vanwege hun gezamenlijke aankoop.

Dit systeem heeft de wind in de zeilen. Het is interessant om na te gaan hoe we het verder kunnen ontwikkelen. Brussel-Stad en Sint-Jans-Molenbeek hebben een voortrekkersrol gespeeld door hun bewoners groepsaankopen van gas en elektriciteit aan te bieden.

De Inspectie van Financiën heeft helaas twee negatieve adviezen uitgebracht over groepsaankopen. Het principe is op zich positief, maar de ontwikkelingen op de elektriciteitsmarkt hebben het aantal leveranciers en de concurrentie beperkt. Het aantal leveranciers is aan de lage kant als gevolg van de beperkte winstmarges.

Als parlementsleden is het onze verantwoordelijkheid om een langetermijnvisie te verdedigen en een koers uit te zetten. Deze resolutie is bedoeld ter bevordering van een praktijk die wij positief vinden, namelijk zowel burgers als lokale overheden aanmoedigen om werk te maken van groepsaankopen als alternatief voor dure energie.

Het cdH vindt dat het parlement verder moet kijken dan het dagelijkse en pragmatische beheer. Het moet een visie op middellange termijn ontwikkelen, rekening houdend met de evolutie van onze samenleving. Daarom staat mijn fractie achter dit interessante alternatief. Ik nodig u allen uit om het ook te steunen.

(Applaus)

constaté que le nombre de factures d'énergie impayées était en constante augmentation. Selon Bruxelles gaz électricité (Brugel), 48% des ménages bruxellois - soit 245.000 - ont reçu un rappel, tandis que 20% ont reçu une mise en demeure. Ces différents éléments témoignent clairement de l'installation de la précarité énergétique dans notre Région.

Face à ce constat, nous devons apporter des réponses et développer des alternatives. Le principe des achats groupés peut être considéré comme une solution à étudier. Comme l'a rappelé M. El Ktibi, les expériences menées par la Ville de Bruxelles en la matière donnent des résultats positifs.

L'idée est de permettre à des consommateurs de se grouper afin d'obtenir des tarifs préférentiels du fait de leur consommation conjointe.

Ce principe a le vent en poupe et il est intéressant d'étudier les possibilités d'accompagner son développement. Certaines autorités publiques, dont la Ville de Bruxelles et la commune de Molenbeek-Saint-Jean, ont joué un rôle pionnier en la matière en proposant aux habitants des achats groupés de gaz et d'électricité.

Toutefois, dans ce débat, il convient de noter que l'Inspection des finances a rendu deux avis malheureusement négatifs sur l'intérêt d'une opération d'achat groupé. Bien que considérant positivement le principe même, elle estime en effet que l'évolution du marché de l'électricité a restreint le nombre de fournisseurs actifs et réduit la concurrence. Dès lors, le nombre de fournisseurs intéressés à remettre une offre risque d'être limité, vu les faibles marges bénéficiaires.

Cet élément doit nourrir notre réflexion, comme il nourrit celle du gouvernement. Néanmoins, en tant que parlementaires, il nous incombe de défendre une vision sur le long terme et de fixer un cap. L'objectif poursuivi par la présente résolution est de promouvoir une pratique que nous estimons positive, en encourageant à la fois les citoyens et les pouvoirs locaux à développer ce principe qui est une bonne formule alternative face au coût important que représentent les factures d'énergie.

Dès lors, tout en prenant en considération les remarques pertinentes de l'Inspection des finances,

Mevrouw Annemie Maes (Groen).– Ecolo en Groen steunen dit voorstel van resolutie omdat het om een zeer belangrijk thema gaat. In de commissie voor het Leefmilieu en de Energie hadden we het erover dat steeds meer mensen, niet alleen in Brussel, maar in heel België, moeilijkheden ondervinden om hun energiefacturen te betalen. De prijzen van elektriciteit blijven immers toenemen en dit leidt in heel wat gezinnen tot zogenaamde energiearmoede. Ondanks de liberalisering van de energiemarkt blijven nog steeds heel wat mensen te veel betalen voor energie, ook al is de overstap naar een andere leverancier gemakkelijker geworden dan vroeger.

Groen en Ecolo vinden het dan ook een goede zaak dat de gemeenten en de burgers ondersteund worden bij de organisatie van groepsaankopen. Hopelijk worden er op die manier meer mensen die zich in een precaire toestand bevinden, bereikt, zodat hun energiefacturen omlaag kunnen. Een getuigenis maakte deze week nog maar eens duidelijk dat de combinatie van water-, gas-, elektriciteits- en schoolfacturen zeer zwaar is om te dragen, zeker voor bijvoorbeeld een alleenstaande vrouw met kinderen. Elke steun kan dan ook helpen.

Wanneer de overheid een bepaalde leverancier aanraadt aan de bevolking, moet het voor ons bij voorkeur om groene energie gaan.

Het voorstel van resolutie stelt dat alle initiatieven inzake groepsaankopen van energie voor lokale besturen en voor particulieren bevorderd moeten worden en dat de lokale besturen gestimuleerd moeten worden om op een zo groot mogelijke schaal, dus op gewestelijk niveau, gecoördineerde groepsaankopen te doen.

mon groupe estime qu'il est aussi du rôle du parlement de voir au-delà de la simple gestion quotidienne et pragmatique des défis, et de développer une vision à moyen terme de l'évolution de notre société.

C'est pourquoi mon groupe défend une telle initiative, qui est une réponse alternative intéressante. Je vous invite donc tous à la soutenir.

(Applaudissements)

Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).– *Ecolo et Groen soutiennent cette proposition de résolution. L'augmentation continue des prix de l'électricité induit une précarité énergétique dans un nombre croissant de ménages et, malgré la libéralisation du marché de l'énergie, de nombreuses personnes continuent à payer l'énergie trop cher.*

Groen et Ecolo estiment qu'il est positif que les communes et les citoyens soient soutenus dans l'organisation d'achats groupés. J'espère que cela permettra de toucher davantage de personnes en situation précaire. La combinaison des factures d'eau, de gaz et d'électricité peut être très difficile à assumer, en particulier pour les femmes seules avec enfants.

Lorsque les pouvoirs publics recommandent un fournisseur, nous estimons qu'ils doivent privilégier l'énergie verte.

La proposition de résolution stipule que tous les initiatives d'achats groupés d'énergie doivent être encouragées et que les pouvoirs locaux doivent être incités à réaliser des achats groupés coordonnés à la plus grande échelle possible, donc régionale.

Je me demande pourquoi la ministre de l'Environnement ne parvient pas à toucher un pan important de la population, notamment par les primes énergie. Il faut être conscient de la difficulté que cela représente pour certains de remplir des formulaires de demande. Les documents que les pouvoirs publics adressent aux citoyens devraient être beaucoup plus faciles à compléter.

Ik vraag me wel af waarom de minister van Leefmilieu er maar niet in slaagt om een grote groep van de bevolking te bereiken, bijvoorbeeld op het vlak van energiepremies. Voor wie het niet gewoon is om formulieren in te vullen, is het niet altijd gemakkelijk om premies aan te vragen. Overheidsdocumenten die tot de burgers gericht zijn, moeten dan ook zo gebruiksvriendelijk en laagdrempelig mogelijk opgesteld worden, zodat zoveel mogelijk mensen er toegang toe zouden hebben. Op dat vlak is er alleszins nog werk aan de winkel.

In dit voorstel van resolutie staat de vraag om een vademeum op te stellen met goede praktijken. Ik hoop dat het gewest deze taak niet overlaat aan de gemeenten en dat het zelf werk maakt van een algemeen vademeum, zodat we niet met negentien verschillende documenten opgescheept zitten. Op die manier kan de gecoördineerde groepsaankoop van groene energie op identieke manier worden aangepakt over het hele gewest.

We moeten daarnaast ook werk maken van kwalitatieve en kwantitatieve analyses om de energiearmoede in kaart te brengen. We stellen immers vast dat er mensen zijn die hun factuur niet kunnen betalen, maar we weten niet waaraan dat dan eigenlijk ligt.

Groen en Ecolo steunen dit voorstel van resolutie. We kijken vooral uit naar wat het gewest zal doen om een en ander in de praktijk om te zetten. Nu gebeurt dit immers nog niet voldoende.

(Applaus van Groen)

De voorzitter.- De algemene bespreking is gesloten.

Bespreking van de consideransen en van de streepjes van het verzoekend gedeelte

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de consideransen en van de streepjes van het verzoekend gedeelte van het voorstel van resolutie.

Consideransen 1 tot 7

Geen bezwaar?

J'espère que la Région réalisera elle-même le vade-mecum de bonnes pratiques mentionné dans la proposition de résolution de sorte que l'achat groupé d'énergie verte puisse être abordé de la même manière dans toute la Région.

Nous devrions en outre réaliser des analyses qualitatives et quantitatives de sorte à cartographier la précarité énergétique et mieux comprendre à quoi elle est due.

Groen et Ecolo soutiennent cette proposition de résolution. Il serait bon que la Région prenne des mesures concrètes dans le domaine.

(Applaudissements sur les bancs de Groen)

M. le président.- La discussion générale est close.

Discussion des considérants et des tirets du dispositif

M. le président.- Nous passons à la discussion des considérants et des tirets du dispositif de la proposition de résolution.

Considérants 1 à 7

Pas d'observation ?

Aangenomen.

Streepjes van het verzoekend gedeelte 1 tot 4

Geen bezwaar?

Aangenomen.

De bespreking van de consideransen en van de streepjes van het verzoekend gedeelte is gesloten.

Wij zullen later stemmen over het geheel van het voorstel van resolutie.

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE VAN MEVROUW LIESBET DHAENE, DE HEER JOHAN VAN DEN DRIESSCHE EN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER TOT WIJZIGING VAN DE ORDONNANTIE VAN 1 MAART 2007 BETREFFENDE DE BESCHERMING VAN HET LEEFMILIEU TEGEN DE EVENTUELE SCHADELIJKE EFFECTEN EN HINDER VAN NIET-IONISERENDE STRALINGEN (NRS. A-331/1 EN 2 – 2015/2016).

Algemene bespreking

De voorzitter.- De algemene bespreking is geopend.

De heer Michaël Vossaert, rapporteur, verwijst naar zijn schriftelijk verslag.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Ons voorstel van ordonnantie bevat in feite maar een enkel eenvoudig punt, namelijk het voorzien in een wettelijke basis voor de overschrijding van stralingsnormen in noodsituaties.

Op 22 maart 2016 werd het Brussels Gewest getroffen door gruwelijke terreuraanslagen. Communicatie bleek een groot probleem bij de uitvoering van de noodplannen en de ondersteuning van de hulpverleners. Het gsm-netwerk botste op zijn limieten: er trad verzadiging op en zelfs het telefoonnummer van het Crisiscentrum was op een

Adoptés.

Tirets du dispositif 1 à 4

Pas d'observation ?

Adoptés.

La discussion des considérants et des tirets du dispositif est close.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble de la proposition de résolution.

PROPOSITION D'ORDONNANCE

PROPOSITION D'ORDONNANCE DE MME LIESBET DHAENE, M. JOHAN VAN DEN DRIESSCHE ET MME CIELTJE VAN ACHTER MODIFIANT L'ORDONNANCE DU 1^{ER} MARS 2007 RELATIVE À LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT CONTRE LES ÉVENTUELS EFFETS NOCIFS ET NUISANCES PROVOQUÉS PAR LES RADIATIONS NON IONISANTES (N^{OS} A-331/1 ET 2 – 2015/2016).

Discussion générale

M. le président.- La discussion générale est ouverte.

M. Michaël Vossaert, rapporteur, me fait savoir qu'il se réfère à son rapport écrit.

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) (en néerlandais).- *Notre proposition d'ordonnance porte en réalité sur un seul point très simple, à savoir prévoir une base légale pour le dépassement des normes d'émission en cas de situations d'urgence.*

Lors des abominables attentats terroristes qui ont touché la Région bruxelloise le 22 mars 2016, la communication fut un point délicat dans le cadre de l'exécution du plan d'urgence et de l'intervention des services de secours. Le réseau de gsm était saturé et le numéro de téléphone du centre de crise injoignable à un moment donné,

bepaald moment onbereikbaar, tot het van de telecomoperatoren prioriteit kreeg.

Om dergelijke problemen te voorkomen, zou het ten zeerste helpen om in dat soort van noodsituaties de stralingsnormen naast zich neer te kunnen leggen of ze tot een bepaalde limiet te kunnen verhogen. Dat bleek duidelijk toen de operator BASE op diezelfde 22 maart de stralingsnormen negeerde en daardoor de capaciteit ogenblikkelijk met 30% kon opdrijven.

Er zou wel al een protocolakkoord met de telecomsector bestaan waardoor de stralingsnormen in noodsituaties zouden kunnen worden versoepeld, maar dat is alsnog wettelijk niet in orde. Een protocol kan namelijk niet ingaan tegen een ordonnantie. Omdat er voor dat protocol nog geen wettelijke basis is, is er nu dit voorstel van ordonnantie.

Onder impuls van toenmalig Ecolo-minister Huytebroeck kreeg Brussel in 2007 een van de strengste stralingsnormen ter wereld. In 2014 werd de stralingsnorm noodgedwongen opgetrokken tot 6 V/m, omdat de gehanteerde lage stralingsnorm de uitrol van het 4G-netwerk in Brussel verhinderde.

Brussel is een van de laatste steden in Europa met 4G. Toch bleef de Brusselse norm na de aanpassing nog altijd een van de strengste in de wereld. Met het oog op de uitrol van 5G bevinden we ons momenteel in dezelfde situatie als destijds met 4G. De nog steeds veel te strenge norm maakt de uitrol van 5G in Brussel, de hoofdstad van Europa, onmogelijk.

Het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie (BIPT) verwacht een verzeenvoudiging van het mobiele dataverkeer. Als Brussel de eerste 5G-stad van België wil worden, zal het zijn stralingsnormen fors moeten verhogen. Volgens het BIPT bedraagt het absolute minimum 14,5 V/m, maar 41,5 V/m zou ideaal zijn.

In de media vernamen we de beslissing van de Brusselse regering om de stralingsnormen op te trekken naar 14,5 V/m buitenshuis en 9 V/m binnenshuis. Het voorstel van ordonnantie van de MR stelt 7 V/m binnenshuis en 14,5 V/m buitenshuis voor. In beide gevallen wordt de komst van 5G nipt mogelijk. Die normen garanderen echter nog altijd geen goede gebruikservaring, aangezien het netwerk in bepaalde zones ontoereikend is. De norm blijft dan ook mijlenver

jusqu'à ce qu'il reçoive un statut prioritaire de la part des opérateurs.

Pour éviter de tels problèmes, il faudrait autoriser de plus hautes normes d'émission en cas de situation d'urgence. Un protocole d'accord en ce sens aurait été conclu avec les opérateurs gsm mais ne serait toujours pas réglé sur le plan juridique, puisqu'un protocole ne peut contrevénir à une ordonnance. D'où cette proposition d'ordonnance.

Les normes d'émission extrêmement sévères imposées à Bruxelles en 2007, sous l'impulsion de la ministre Écolo Huytebroeck, ont été relevées par la force des choses à 6V/m en 2014, pour permettre le déploiement de la 4G.

Bruxelles est l'une des dernières villes européennes dotée d'un réseau 4G. Même adaptée, la norme bruxelloise reste l'une des plus strictes au monde et empêche le déploiement de la 5G.

L'Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT) s'attend à une multiplication par sept du trafic de données mobiles. Le déploiement du réseau 5G requerra un minimum de 14,5V/m, l'idéal s'élevant à 41,5V/m.

Nous avons pris connaissance dans les médias de la décision du gouvernement bruxellois de relever les normes d'émission à 14,5V/m à l'extérieur et 9V/m à l'intérieur. La proposition d'ordonnance du MR suggère 7V/m à l'intérieur et 14,5V/m à l'extérieur ce qui, dans les deux cas, permettrait tout juste le déploiement de la 5G et ne garantirait pas un bon confort d'utilisation, puisque le réseau sera insuffisant dans certaines zones. Qui plus est, la norme reste largement au-dessous de celle de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). La moyenne européenne avoisine les 36V/m. La norme bruxelloise est, du reste, largement inférieure à celle de la Flandre et de la Wallonie.

Bruxelles pratique une vision à court terme, alors que sa position de capitale de l'Europe devrait plutôt l'inciter à jouer un rôle de pionnière. Il y a fort à parier que la même situation se reproduira dans quelques années pour la 6G.

La majorité se livre à des petits jeux politiques en reprenant en vitesse les normes de la proposition

onder de norm van de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO). Het Europese gemiddelde bedraagt 36 V/m. De Brusselse norm ligt trouwens ook veel lager dan in Vlaanderen en Wallonië.

Brussel hanteert duidelijk een kortetermijnvisie. Ik heb geen glazen bol nodig om nu al te zien dat zich over enkele jaren precies dezelfde situatie zal voordoen met 6G. Elke keer trekken we de norm een klein beetje op om nieuwe technologie net in gebruik te kunnen nemen. We doen dat dan meestal nog veel later dan andere steden en regio's, terwijl een voortrekkersrol enorm veel economische voordelen zou kunnen opleveren. Brussel zou als hoofdstad van Europa hierin het voortouw moeten nemen, maar momenteel is het nog steeds de traagste leerling van de klas en dat is een schande.

Ik merk op dat de meerderheid politieke spelletjes speelt door de normen uit het voorstel van ordonnantie van de oppositie gauw over te nemen vooraleer erover wordt gestemd. Daarom zullen we ons onthouden bij het voorstel van ordonnantie van de MR.

(Applaus bij de N-VA)

De voorzitter.- De algemene bespreking is gesloten.

Met toepassing van artikel 91.4 van het reglement zullen wij later stemmen over het besluit van de commissie.

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE VAN DE HEREN VINCENT DE WOLF, DAVID WEYTSMAN, MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM EN DE HEER ABDALLAH KANFAOUI TOT WIJZIGING VAN DE ORDONNANTIE VAN 1 MAART 2007 BETREFFENDE DE BESCHERMING VAN HET LEEFMILIEU TEGEN DE EVENTUELE SCHADELIJKE EFFECTEN EN HINDER VAN NIET-IONISERENDE STRALINGEN (NRS. A-650/1 EN 2 – 2017/2018).

d'ordonnance de l'opposition avant le vote sur celle-ci. C'est pourquoi nous nous abstenons lors du vote sur la proposition d'ordonnance du MR.

(Applaudissements sur les bancs de la N-VA)

M. le président.- La discussion générale est close.

En application de l'article 91.4 du règlement, nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur les conclusions de la commission.

PROPOSITION D'ORDONNANCE

PROPOSITION D'ORDONNANCE DE MM. VINCENT DE WOLF, DAVID WEYTSMAN, MME VIVIANE TEITELBAUM ET M. ABDALLAH KANFAOUI MODIFIANT L'ORDONNANCE DU 1^{ER} MARS 2007 RELATIVE À LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT CONTRE LES ÉVENTUELS EFFETS NOCIFS ET NUISANCES PROVOQUÉS PAR LES RADIATIONS NON IONISANTES (N^{OS} A-650/1 ET 2 – 2017/2018).

Algemene besprekking

De voorzitter. - De algemene besprekking is geopend.

De heer Eric Bott, rapporteur, verwijst naar het schriftelijk verslag.

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans). - *Aan de ene kant draagt de invoering van nieuwe technologie ontegenzeglijk bij tot de economische en sociale ontwikkeling. Volgens het verslag van het Brussels comité van experts over niet-ioniserende straling levert elke euro die in supersnelle netwerken wordt geïnvesteerd 3 euro bruto voor het bruto binnenlands product (BBP) op, wat op zijn beurt goed is voor 1,5 euro fiscale en sociale inkomsten. Bovendien is de telecomsector in zijn eentje goed voor 89% van de belastingopbrengsten van de digitale sector.*

We hebben echter te maken met een abstract, technisch onderwerp. Dat geeft bij het grote publiek aanleiding tot al dan niet gewettigde angst voor de mogelijke gezondheidsrisico's van elektromagnetische golven.

Daarom nam het parlement toen mevrouw Huytebroeck nog minister van Leefmilieu was een uiterst strikte stralingsnorm aan van 3 V/m. Die norm blijft problemen opleveren voor het evenwicht tussen technologische ontwikkeling en de bescherming van het leefmilieu.

Het spreekt voor zich dat die strikte Brusselse norm moeilijk toepasbaar is. Hij geldt immers voor alle locaties die toegankelijk zijn voor het publiek, met inbegrip van balkons en terrassen.

Er zijn weinig antennes die de norm van 3 V/m overschrijden. Uit informatie van minister Fremault blijkt dat bij 243 metingen sinds de invoering van 4G de gemiddelde elektromagnetische straling 0,98 V/m bedroeg. Dicht bij de begane grond wordt de norm nooit overschreden. Alleen op balkons en terrassen van relatief vrijstaande gebouwen, is hier en daar een punt waar overschrijdingen worden geregistreerd.

Wij vonden altijd al dat plaatselijke metingen een objectief beeld van de toestand moesten schetsen. De MR klaagt al jarenlang het onvermogen van de

Discussion générale

M. le président. - La discussion générale est ouverte.

M. Eric Bott, rapporteur, se réfère au rapport écrit.

M. Vincent De Wolf (MR). - Ce dossier n'est pas neuf. Le déploiement des nouvelles technologies est à l'ordre du jour. Rappelons le problème Proximus.

D'un côté, ce développement contribue incontestablement au développement économique et social. Selon le rapport du comité bruxellois d'experts sur les radiations non ionisantes, 1 euro investi dans les nouveaux réseaux très haut débit génère 3 euros de PIB, ce qui engendre 1,5 euro de recettes fiscales et sociales. De plus, le secteur télécom représente à lui seul 89% des taxes du secteur numérique.

De l'autre côté, moins positif, le phénomène abstrait et technique des ondes est source de craintes, légitimes ou non, et le public entend se préserver des risques sanitaires liés aux ondes électromagnétiques.

C'est la raison pour laquelle, à l'époque de Mme Huytebroeck, ce parlement avait fixé la norme extrêmement stricte de 3V/m. Cette norme ne cesse de poser la question du juste équilibre entre le déploiement optimal des nouvelles technologies, d'une part, et la protection de l'environnement contre les radiations ionisantes, d'autre part.

Il est évident qu'une norme bruxelloise aussi stricte est complexe à appliquer. En effet, elle s'applique uniformément dans toutes les zones accessibles au public, y compris les balcons et les terrasses.

S'il existe un dépassement en un point, c'est sur l'ensemble des antennes qu'il faut réduire le rayonnement.

Les rayonnements des antennes dépassant 3V/m sont très rares. Les données communiquées par Mme Fremault depuis le déploiement de la 4G indiquent que sur 243 contrôles effectués à

Brusselse regering aan om het probleem structureel op te lossen en deed al in 2013 drie voorstellen:

- de norm op de 900 MHz-band versoepelen tot 6 V/m en de straling afzonderlijk registreren, per operator en per technologie, zonder alles op te tellen;
- een nieuwe norm van 7 V/m voor de totale straling van 2G, 3G en 4G binnenshuis;
- een gecombineerde norm van 14,5 V/m voor alle stralingsbronnen op de 900 MHz-band, in alle zones.

Het Brussels Gewest heeft meermaals geprobeerd om gsm-masten te beladen, maar de Europese wetgeving bleek een steeds terugkerend obstakel. We stellen daarom voor om met de bedrijven af te spreken dat ze een financiële bijdrage betalen om de gezondheidsrisico's te beperken.

Voorts stellen we voor om een preventiefonds in het leven te roepen. Daarmee willen we burgers de mogelijkheid bieden om de straling in hun woning te laten meten. Dat levert ook objectieve gegevens op.

Het fonds wordt gespekt door de gsm-bedrijven en gebruikt om toezicht te houden en maatregelen te financieren, de naleving van de normen te controleren en de maatregelen in huizen te veralgemenen. Zo kunnen omwonenden weten aan hoeveel straling ze werkelijk worden blootgesteld. Ook informatiecampagnes en onderzoek over de gezondheidseffecten van elektromagnetische golven kunnen met het fonds worden gefinancierd.

(Applaus bij de MR)

Bruxelles, la moyenne du rayonnement électromagnétique est de 0,98V/m. Pour les zones proches du sol, d'ailleurs, la norme n'est jamais atteinte. Ce n'est que dans les éléments élevés - balcons et terrasses, immeubles où il y a moins d'obstacles - que la radiation peut être plus importante. Pour pallier ce qu'il se passe en un seul point, il faut dès lors installer beaucoup d'antennes.

Nous avons toujours estimé que des mesures sur site devaient permettre d'objectiver la situation et de disposer d'une carte du niveau d'exposition réel des Bruxellois.

Le MR dénonce depuis de nombreuses années l'incapacité du gouvernement bruxellois de régler structurellement le problème. Nous maintenons notre position critique et nos trois propositions structurelles et équilibrées déjà déposées en 2013.

La première consiste à porter la norme de 6V/m à 3V/m sur la bande de 900 mégahertz (MHz), en l'appliquant par technologie et par opérateur, et donc plus de manière cumulative, où elle équivaudrait à 10,4V/m.

Afin de renforcer l'effectivité de la prévention sanitaire dans les logements, une nouvelle norme de 7V/m cumulée avec les bandes de fréquences 2G, 3G et 4G s'appliquerait aux habitats fermés. Cette norme serait 35 fois plus stricte que les recommandations de l'OMS.

Nous proposons également de fixer une norme de 14,5V/m sur la bande de 900MHz, cumulée pour toutes les sources de rayonnement, dans toutes les zones, en intégrant également les programmes de radiodiffusion ou de télévision, actuellement exclus.

Notre texte propose également de passer une convention avec les opérateurs. La Région a tenté à plusieurs reprises de taxer les pylônes et M. Vanhengel s'y est efforcé tant en commission qu'en séance plénière. Rien n'y a fait et vous vous êtes cassé les dents sur la législation européenne. Nous avons donc proposé de mettre fin à ce système par une convention permettant de fixer une contribution financière afin de limiter ou même supprimer les risques sanitaires et de

reporter la charge sur les installateurs selon le principe du pollueur-payeur.

Enfin, troisième élément, nous proposons de créer un fonds de prévention des risques sanitaires liés à l'exposition aux ondes électromagnétiques. Notre idée est ainsi d'offrir au citoyen la possibilité de solliciter des mesures d'ondes dans son logement et d'établir un dialogue personnalisé avec un professionnel. Il s'agit aussi de permettre une systématisation des mesures in situ afin d'obtenir des données objectives.

Ce fonds sera alimenté par les différents opérateurs et les moyens seront utilisés pour financer la surveillance et les mesures demandées par les Bruxellois, contrôler le respect des normes et généraliser les mesures effectuées dans les logements. L'idée est de permettre aux riverains de connaître leur exposition réelle et d'objectiver la situation afin d'échapper à l'angoisse, qu'elle soit ou non justifiée. Ce fonds financera en outre des campagnes d'information et la recherche sur les effets sanitaires des ondes électromagnétiques.

Telles sont donc les motivations qui justifient le dépôt de notre texte.

(Applaudissements sur les bancs du MR)

Mevrouw Els Ampe (Open Vld).– De Open Vld pleit voor een aanpassing van de ordonnantie inzake niet-ioniserende straling om 5G te kunnen invoeren. Daartoe moet de stralingsnorm worden opgetrokken van 6 V/m naar 14,5 V/m. Die wijziging moet echter op permanente basis gebeuren. Als de nieuwe norm enkel in noodsituaties geldt, zetten we niet de nodige stappen om de technologie te verbeteren en ze overal in te voeren.

Daarnaast is het voor ons belangrijk dat de televisie- en radiogolven niet worden meegerekend. Mocht dat wel het geval zijn zouden de zenders RTBF en VRT een groot probleem hebben, terwijl die stralingen sinds de jaren vijftig nog nooit tot gezondheidsproblemen hebben geleid.

Mijn fractie kan zich niet achter deze twee voorstellen van ordonnantie scharen. We blijven er niettemin bij de regering op aandringen dat de stralingsnorm zou worden versoepeld. Het

Mme Els Ampe (Open Vld) (en néerlandais).– *L'Open Vld plaide pour une adaptation de l'ordonnance relative aux radiations non ionisantes pour pouvoir introduire la 5G, en faisant passer la norme de radiation de 6V/m à 14,5V/m de façon permanente, et pas seulement en cas de nécessité impérieuse.*

Les ondes de radio et télévision ne doivent pas entrer en ligne de compte, pour ne pas paralyser la RTBF ni la VRT. Depuis les années 50, elles n'ont jamais créé de problème de santé.

Mon groupe ne peut approuver ces deux propositions d'ordonnance. Il insiste auprès du gouvernement pour que la norme en matière de radiations soit assouplie, vu que le protocole d'accord n'offre aucun cadre légal définitif pour introduire la 5G à Bruxelles.

protocolakkoord biedt immers geen afdoende wettelijk kader om 5G in te voeren in Brussel.

De heer Ahmed El Khannouss (cdH) (*in het Frans*).- *Het belang van de uitbouw van onze telecomnetwerken staat buiten kijf. ICT dringt door in elke sector van de economie en groeit uit tot een van de belangrijkste motoren van de groei.*

In tijden van mondialisering en toenemende concurrentie moeten we onze bedrijven een ondernemingsklimaat bieden waarin ze concurrentieel kunnen blijven. Geavanceerde ICT is een belangrijk onderdeel van die strategie. Ik ben het dan ook eens met de auteurs van de tekst.

Toch meen ik dat de inhoud van het voorstel van ordonnantie is voorbijgestreefd, want meerdere voorstellen staan al in de 5G-plannen van de regering, zoals het in rekening brengen van televisie- en radiostraling en de financiële bijdrage van de gsm-operatoren.

Ik wil u ook geruststellen, want volgens het recentste verslag van de experts beantwoordt de simulatie uitstekend aan de realiteit.

Hetzelfde geldt voor de gratis maatregelen voor de burger. Aangezien alle voorzorgsmaatregelen werden genomen, stel ik voor om de regering haar werk te laten voortzetten.

Om die redenen zullen wij dit voorstel niet steunen.

(Applaus)

M. Ahmed El Khannouss (cdH).- L'importance du développement de nos réseaux de télécommunication n'est plus à démontrer. La place des télécommunications est devenue centrale. Les technologies de l'information et de la communication envahissent l'ensemble des secteurs de notre économie et sont en passe de devenir l'un de ses principaux moteurs de croissance. M. De Wolf vous a livré des chiffres sur l'investissement.

À l'heure de la mondialisation et d'une concurrence accrue, nous devons créer pour nos entreprises un cadre de développement leur permettant de rester concurrentielles. Dès lors, être à la pointe du développement des technologies de l'information et de la communication est d'une importance stratégique. Je peux donc rejoindre les auteurs du présent texte sur ces enjeux.

Toutefois, je pense que le contenu de cette proposition d'ordonnance est anachronique. Je ne rappellerai pas tout ce qui a été fait par le gouvernement dans ce domaine, mais plusieurs propositions du texte se retrouvent déjà dans la feuille de route sur la 5G validée par le gouvernement, comme l'intégration de la télévision et de la radio ainsi que les contributions financières des opérateurs.

Je note également vos critiques relatives au caractère imprécis de la simulation. Je tiens à vous rassurer sur ce point : la correspondance entre réalité et simulation est excellente, comme le souligne le dernier rapport du comité d'experts.

Il en va de même pour les mesures chez le citoyen. Celles-ci existent déjà et sont totalement gratuites.

Dès lors, je suggère de laisser le gouvernement poursuivre son travail, d'autant que toutes les précautions ont été prises. De nombreuses consultations ont lieu avec les Communautés, le comité d'experts, etc.

Pour ces raisons, mon groupe ne soutiendra pas ce texte.

De heer Vincent De Wolf (MR) (*in het Frans*).- Zoals reeds opgemerkt in de commissie, hebt u eigenlijk het voorstel van de MR eenvoudigweg overgenomen. Dat strekt de meerderheid niet tot eer.

De heer Ahmed El Khannouss (cdH) (*in het Frans*).- Daar ben ik het niet mee eens. De parlementsleden die meewerkten aan de voorgestelde wijziging van de ordonnantie, zijn vrij tevreden over het verrichte werk. Het is nogal ongepast dat u met de eer probeert te gaan lopen.

De heer Vincent De Wolf (MR) (*in het Frans*).- Misschien zal blijken dat wij ons edelmoediger opstellen dan u.

De heer Michaël Vossaert (DéFI) (*in het Frans*).- Het debat dat vandaag over 5G gevoerd wordt, roept zowel positieve reacties als gegronde zorgen op. We moeten dus vertrouwen op het actieplan van de regering, die experts wil raadplegen en niet overhaast te werk gaat. Het voorzorgsprincipe moet vooropstaan.

Een onafhankelijk organisme kreeg de opdracht om het netwerk te analyseren. Het bleek overbelast te zijn, waardoor het noodzakelijk wordt om 5G te ontwikkelen. We staan achter de doelstellingen van het voorstel, maar we moeten minstens een bepaalde methode volgen. Wij leggen dan ook de nadruk op de noodzaak van een aangepaste Brusselse stralingsnorm die de best mogelijke bescherming biedt in België.

Wel moet worden nagegaan of de norm efficiënt is. We mogen zeker niet overhaast te werk gaan en moeten ervoor zorgen dat een aantal milieugerelateerde voorzorgsmaatregelen worden ingebouwd.

Het parlement zal een ontwerp van ordonnantie over deze kwestie bespreken. DéFI zal daar uiteraard aan deelnemen en zijn standpunt verdedigen.

De partij DéFI staat er echter op dat het probleem van mensen die gevoelig zijn voor

(*Applaudissements*)

M. Vincent De Wolf (MR).- Comme je l'ai déjà dit en commission, vous vous êtes contentés de recopier notre ordonnance. Cela n'honore pas votre majorité.

M. Ahmed El Khannouss (cdH).- C'est votre point de vue. Les porteurs de la modification de l'ordonnance sont relativement satisfaits du travail accompli, d'autant plus qu'un tel travail ne l'avait jamais été auparavant. Ce n'est pas vous qui avez inventé l'eau chaude !

M. Vincent De Wolf (MR).- Peut-être aurons-nous l'élegance que vous n'avez pas eue ! C'est évident.

M. Michaël Vossaert (DéFI).- Le débat d'aujourd'hui sur la 5G suscite autant de réactions positives que de craintes légitimes. Nous devons donc faire confiance à l'action structurée du gouvernement, qui préconise de consulter les experts et de ne pas précipiter les choses. Le principe de précaution prévaut dans ce débat. Celui-ci permet notamment d'objectiver les choses.

Pour rappel, un organisme indépendant a été chargé d'analyser notre réseau. On constate en effet que le réseau actuel est saturé et qu'il y a nécessité, pour assurer la continuité des services, d'opter pour la 5G. Nous pouvons souscrire aux objectifs défendus par les auteurs de la proposition, mais nous devons néanmoins respecter une méthode. Pour rappel, mon groupe insiste sur la nécessité d'adopter un seuil minimal, une norme bruxelloise qui soit la plus protectrice possible en Belgique.

Une fois choisi ce seuil, il importe de voir ce qu'il en est de l'effectivité de la norme. Plutôt que de nous hâter dans ce dossier, nous devons donc prendre toutes les précautions nécessaires et mettre en place une série de balises environnementales.

Comme l'a rappelé mon collègue, un projet d'ordonnance sera bientôt débattu au parlement à

elektromagnetische straling, niet mag worden genegeerd.

(Applaus bij DéFI)

De voorzitter.- De algemene besprekking is gesloten.

Met toepassing van artikel 91.4 van het reglement zullen wij later stemmen over het besluit van de commissie.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

VOORSTEL VAN RESOLUTIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE EN MEVROUW ANNEMIE MAES TOT HET VERBIEDEN VAN DIESELVOERTUIGEN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST TEGEN 2025 (NRS. A-564/1 EN 2 – 2016/2017).

Algemene besprekking

De voorzitter.- De algemene besprekking is geopend.

De heren Michaël Vossaert en David Weytsman, rapporteurs, verwijzen naar het schriftelijk verslag.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Ons voorstel van resolutie is vrij radicaal: het wil alle dieselvoertuigen uit het gewest bannen tegen 2025.*

Sommigen argumenteren nogal gemakkelijk en misleidend dat arme automobilisten die hun oude dieselauto nodig hebben om naar het werk te gaan, daardoor gestraft worden. De cijfers en de feiten spreken dat argument helemaal tegen.

In het Brussels Gewest heeft 60% van de gezinnen geen privévoertuig en twee derde van de bevolking

ce propos, et il va de soi que nous nous joindrons à la discussion pour exprimer notre position.

Il convient toutefois de souligner un problème fondamental, à savoir la situation des électrosensibles, qui doit être prise en considération dans ce débat. C'est une demande impérieuse du parti DéFI.

(Applaudissements sur les bancs de DéFI)

M. le président.- La discussion générale est close.

En application de l'article 91.4 du règlement, nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur les conclusions de la commission.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

PROPOSITION DE RÉSOLUTION DE MMES CÉLINE DELFORGE ET ANNEMIE MAES VISANT À INTERDIRE LES VÉHICULES DIESEL EN RÉGION BRUXELLOISE À L'HORIZON 2025 (N°S A-564/1 ET 2 – 2016/2017).

Discussion générale

M. le président.- La discussion générale est ouverte.

M. Michaël Vossaert et M. David Weytsman, rapporteurs, se réfèrent au rapport écrit.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- La proposition de résolution qui vous est présentée aujourd'hui est assez radicale, puisqu'elle propose de bannir le diesel de notre Région pour 2025.

Nous avons entendu l'argument un peu facile et fallacieux de certains selon lequel les pauvres automobilistes possédant une vieille voiture au diesel dont ils ne peuvent se passer pour aller travailler seront pénalisés. Coupons d'embrée les ailes à ce coucou, puisque cet argument est totalement démenti par les chiffres et les faits.

heeft geen auto. De mensen die in ons gewest geen auto hebben, zijn doorgaans de armste en meest kwetsbare.

De armste gezinnen wonen in de dichtstbevolkte buurten en in de minst aangename woningen. Vaak hebben ze onvoldoende middelen om op vakantie te gaan of een frisse neus te halen op het platteland. Het zijn diezelfde gezinnen die de prijs van de luchtvervuiling in het gewest betalen en die dokterskosten moeten betalen. Om die redenen hebben wij radicaal beslist dat dieselwagens uit het gewest gebannen moeten worden.

In Brussel vormen dieselwagens de belangrijkste bron van ultrafijn stof. Ultrafijn stof is indirect verantwoordelijk voor luchtwegenaandoeningen en vroegtijdige overlijdens. De armste en meest kwetsbare mensen, onder wie kinderen en ouderen, worden het hardst getroffen. Bij pollutiepieken worden ze verzocht binnen te blijven, zodat de dieselwagens kunnen blijven rijden.

Met onze tekst willen we niet tegen 2025 alle openbare voertuigen die op diesel rijden verbieden. De auteurs van de resolutie weten dat de MIVB, die de kans heeft gemist om bussen die op gas rijden te bestellen, hybride dieselbussen zal aanschaffen!

In de tekst staat niet dat er geen afwijkingen mogelijk zijn, maar we benadrukken dat het gewest er eindelijk voor moet zorgen dat iedereen die met een oude auto rijdt, ten laatste over zes jaar zonder moet kunnen.

Wat zegt de resolutie? Dat de autosector al jarenlang spot met de overheid, door bedrog te plegen. Hoeveel normen we ook opleggen, de sector houdt ons voor de gek door sjoemelsoftware te installeren. Hij maakt de mensen ziek, puur uit winstbejag. Het is genoeg geweest!

Tegen 2025 moeten alle burgers van het gewest in staat zijn om het zonder auto te redden. In deze maand van het Autosalon zou het een goed signaal zijn om mensen aan te moedigen op zijn minst geen dieselauto meer te kopen. Dit betekent uiteraard niet dat de andere brandstoffen aanvaardbaar zijn, maar wel dat oude dieselauto's hier in 2025 misschien niet meer zullen kunnen rijden. Het dieselperverbod zou dus slechts een kleine groep

Dans notre Région, en effet, 60% des ménages ne disposent pas de véhicule privé et les deux tiers de la population n'ont pas de voiture. Et c'est sans surprise, vous l'aurez compris, que les personnes qui ne possèdent pas de voiture dans notre Région sont les plus pauvres et les plus fragiles ! Connaissez-vous beaucoup de femmes et de chefs de famille monoparentale avec de tout petits revenus qui possèdent une voiture ? Personnellement, je n'en connais pas.

Les familles les plus pauvres sont aussi celles qui habitent les quartiers les plus denses, occupent les logements les moins agréables et ne disposent pas, souvent, de moyens suffisants pour partir en vacances, pour s'aérer régulièrement à la campagne. Par contre, ce sont ces mêmes familles qui paient le prix de la pollution atmosphérique dans notre Région et qui doivent payer des soins de santé. C'est pour cela que nous avons décidé de façon radicale que le diesel, ça suffisait, dans cette Région !

À Bruxelles, le diesel est le principal émetteur de particules ultrafines, les plus dangereuses pour la santé. Elles entraînent le plus d'affections respiratoires et de morts prématurées. Et les personnes les plus touchées sont aussi les plus pauvres et les plus vulnérables. Ce sont également les enfants et les personnes âgées. Autrement dit, tous ceux à qui l'on conseille de ne pas sortir en cas de pic de pollution parce qu'on préfère laisser les voitures au diesel rouler à leur gré dans la capitale.

Tout cela génère un énorme coût économique et humain que ne peuvent occulter les discours larmoyants sur l'impact qu'aurait la mesure sur le citoyen sans gros moyens qui ne possède qu'une vieille voiture au diesel dont il a absolument besoin. Pour ma part, je vois des gens dont les ressources financières sont déjà très faibles obligés d'assumer les coûts de leurs soins de santé à cause de l'inaction de la Région face à la pollution atmosphérique. Sans doute cet argument est-il moins vendeur.

Par ailleurs, notre texte n'entend pas bannir d'ici à 2025 tout véhicule public qui roule au diesel. C'est une résolution. Elle exprime une intention, un objectif à atteindre. Ses auteurs ne sont pas idiots. Ils ont bien compris que la STIB, ayant raté

treffen, die vandaag al op de hoogte wordt gebracht van het toekomstige verbod.

In de commissie werd valselijk beweerd dat de maatregel antisociaal is. Het tegendeel is waar: dit is juist een zeer sociale maatregel.

Deze maatregel is bedoeld om de zwakste bevolkingsgroepen te beschermen, te beginnen met hun gezondheid!

De maatregel is enigszins indirect, misschien minder populistisch, maar in werkelijkheid willen we de zwaksten en de armsten beschermen. We zijn zo vrij te denken dat de volksgezondheid belangrijker is dan de winsten van multinationals en autobouwers.

Daarom stellen wij in deze resolutie voor om in principe vanaf 2025 in Brussel geen dieselwagens meer toe te laten. Dit betekent niet dat alle bussen of vuilniswagens weg moeten. Het is een basisprincipe en aanpassingen zijn mogelijk.

Dit betekent ook dat we ons duidelijk moeten engageren om de mobiliteit te verbeteren en de auto tegen 2025 overbodig te maken. Dat is niet onmogelijk: de infrastructuur bestaat, alleen de wil is nog nodig. Er moet ook meer ruimte komen voor openbaar vervoer en alternatieve vervoerswijzen.

Door doelen te stellen en ons te engageren, kunnen we vooruitkomen in plaats van ons af te vragen of het voor sommige mensen niet vervelend kan zijn, ook al betalen anderen vandaag de tol.

(Applaus bij Ecolo en Groen)

l'occasion de commander des bus au gaz, va acquérir des bus hybrides au diesel !

Le texte ne dit pas qu'aucune dérogation n'est possible. Il souligne que la Région, qui mène une politique de transport public et d'amélioration de l'espace public peu volontariste, doit enfin faire en sorte que celui qui roule avec une vieille voiture, au diesel ou autre, puisse s'en passer demain, c'est-à-dire dans les six ans à venir.

Il faut que cette personne puisse se passer de sa voiture, qu'elle roule ou pas au diesel d'ailleurs. Que dit cette résolution ? Que, pendant des années, les constructeurs et les multinationales dans le secteur de l'automobile se sont moqués des pouvoirs publics en fraudant et en magouillant. On a eu beau imposer des normes - dont la récente Euro 6 -, ils se sont payé notre tête en installant des logiciels afin d'arnaquer les pouvoirs publics et les citoyens et en les rendant malades par pur profit. Nous disons aujourd'hui que cela suffit et que nous ne les croyons plus.

L'objectif est, d'ici six ans, de mettre en œuvre la possibilité pour tous les citoyens de la Région de se passer de voitures, particulièrement celles roulant au diesel. A fortiori, en ce mois de Salon de l'auto, ce serait un très bon signal pour inciter les usagers à ne plus acheter ce type de véhicule en particulier, car c'est le pire. Cela ne veut évidemment pas dire que les autres types sont acceptables, mais que les vieilles voitures actuelles qui roulent au diesel ne seront peut-être plus en état de circuler en 2025. Cette interdiction du diesel ne pourrait donc concerner que très peu de personnes, qui sont aujourd'hui averties par les pouvoirs publics - dont c'est le rôle - de cette future interdiction.

En commission, j'ai été très choquée d'entendre ce fallacieux argument qui consiste à dire que la mesure est antisociale. Évidemment non : c'est au contraire une mesure éminemment sociale, même si elle est moins "sexy" car moins directe.

C'est une mesure qui vise à protéger les populations les plus faibles, à commencer par leur santé ! Car les problèmes de santé ont un coût.

Alors, c'est moins direct, c'est peut-être moins populaire. Mais dans les faits - et j'espère que c'est cela qui nous importe à tous -, nous protégeons les

plus faibles et les plus pauvres. Et nous nous permettons de considérer que la santé publique est plus importante que les profits des multinationales et des constructeurs automobiles.

Nous proposons donc cette résolution, qui établit comme principe qu'à Bruxelles, en 2025, le diesel ne sera plus accepté. Cela ne veut pas dire que l'on jette des bus ou des camions-poubelles, mais que c'est un principe de base, avec des adaptations.

Cela veut dire aussi que nous sommes clairement décidés à relever le défi de l'amélioration de la mobilité et à rendre en six ans la voiture superflue. Je suis persuadée que ce n'est pas impossible : les infrastructures existent, il suffit de volonté. Il faut aussi donner plus de place au transport public et aux modes alternatifs de déplacement.

Ainsi, en nous fixant des objectifs et en mettant tout en œuvre pour y arriver, nous pourrons avancer, au lieu de nous demander si cela ne risque pas d'embêter certaines personnes même si, aujourd'hui, d'autres paient le prix fort, dans leur chair et dans leur portefeuille.

(Applaudissements sur les bancs d'Ecolo et de Groen)

Mevrouw Annemie Maes (Groen).– In de commissie voor het Leefmilieu en de Energie werd het voorstel van resolutie van Groen over een verbod op dieselvoertuigen in het Brussels Gewest tegen 2025 weggestemd. Dat is onbegrijpelijk! Ik vraag dan ook aan mijn collega-parlementleden of zij misschien doof, stom of blind zijn? Gisteren nog spijbelden en betoogden er in Brussel 12.500 scholieren, of zelfs meer, voor het klimaat.

Klimaat en lucht zijn geen twee verschillende zaken. De jongeren manifesteerden voor een beter klimaat, maar ze uitten in één adem ook hun bezorgdheid over schone lucht. Heerst daar enige verwarring? Klimaat, CO₂, broeikasgassen, fijn stof, stikstofdioxide ... het zit allemaal in de lucht. Klimaat en lucht zijn twee thema's die, technisch en politiek gesproken, zowel zeer ver als zeer dicht bij elkaar liggen. Nog niet zo lang geleden werden in België dieselwagens gepromoot omdat die zogezegd beter zouden zijn voor het klimaat. Ze zouden minder CO₂-uitstoot veroorzaken. Aan de

Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).– *Le vote contre la résolution présentée par Groen en Commission de l'environnement pour l'interdiction du diesel en Région bruxelloise dès 2025 est incompréhensible ! Hier encore, 12.500 élèves ou plus séchaient les cours pour manifester dans les rues de Bruxelles. Leurs revendications concernaient le climat, mais aussi un air pur, deux thèmes aussi bien techniquement que politiquement à la fois très proches et très éloignés.*

Il n'y a pas si longtemps, on faisait la promotion des voitures diesel pour leurs vertus soi-disant bénéfiques au climat, vu qu'elles émettraient moins de CO₂. Mais les mêmes véhicules émettent bien plus de dioxyde d'azote, qui est beaucoup plus dangereux.

La concentration de CO₂ dans l'air augmente, ce qui cause le réchauffement climatique. Malgré les nouvelles triomphantes parfois correctes de la part des pouvoirs publics sur une amélioration de

andere kant stoten dieselwagens wel veel meer levensbedreigende stikstofdioxide uit.

De concentratie van CO₂ in de lucht neemt toe en dit leidt tot een opwarming van het klimaat. Ondanks de - misschien deels terechte - triomfantelijke berichten van de overheden dat de luchtkwaliteit ondertussen al fel verbeterd is, moeten we toch blijven vaststellen dat het probleem van de luchtpollutie alsmaar groter wordt.

Waar komen die broeikasgassen, dat fijn stof en die stikstofdioxide dan vandaan? Gemotoriseerd verkeer blijkt een belangrijke oorzaak hiervan te zijn. Met ons voorstel van resolutie willen we twee vliegen in één klap slaan. We willen heel duidelijk stellen dat we dieselvoertuigen niet langer mogen steunen. Het is immers geen goede zaak dat er nog zulke voertuigen in het Brussels Gewest zouden blijven rondrijden. Het jaar 2025 is wel degelijk een realistische deadline voor een dergelijk dieselverbod. Als Parijs, Madrid en tal van andere Europese steden die datum naar voren schuiven, moet dat toch ook kunnen in Brussel?

Dit gaat om een voorstel van resolutie. De randvoorwaarden zijn nog niet vastgelegd. Indien de regering echter duidelijkheid schept voor gebruikers, producenten en overheden en 2025 vooropstelt als einddatum, dan kan er in uitzonderingen worden voorzien om dieselvoertuigen die dit jaar of vorig jaar zijn gekocht, nog gedurende een bepaalde termijn en in bepaalde omstandigheden alsnog toe te laten in het verkeer.

Met deze resolutie willen we een duidelijk signaal uitsturen dat luchtverontreiniging een groot probleem is. We zijn overigens niet de enigen die dat zeggen. Niet alleen de burgers zijn immers bezorgd, ook de Europese instellingen hebben België - en in het bijzonder Brussel en Antwerpen - op de vingers getikt over de ontoereikende luchtkwaliteit. Ook inzake klimaatbeleid behoren we tot de slechtste leerlingen van de klas. Drie jaar geleden heeft België nog op een klimaattop de prijs van Fossiel van de Dag gekregen wegens zijn ontoereikende klimaatbeleid.

De twee materies gaan hand in hand. In onze resolutie vragen we om duidelijkheid te scheppen en tegen 2025 in Brussel een dieselban in te voeren, zodat er volop aan alternatieven kan worden

la qualité de l'air, le problème de la pollution de l'air ne fait globalement que croître.

D'où viennent donc ces gaz à effet de serre, ces particules fines et ce dioxyde d'azote ? En grande partie du transport motorisé. Notre proposition de résolution vise un arrêt du soutien au diesel et la date réaliste de 2025, d'ailleurs avancée par d'autres capitales européennes, pour l'interdiction de cette motorisation.

Au niveau de la proposition de résolution, la conditionnalité doit encore être fixée. Si le gouvernement opte pour la date butoir de 2025, des exceptions pourront être prévues pour prolonger, un certain temps et dans des circonstances prédéfinies, la permission d'utiliser des véhicules achetés cette année ou l'an passé.

La Commission européenne a tancé la Belgique, et en particulier Bruxelles et Anvers, pour la qualité médiocre de l'air. En matière de climat, nos politiques nous relèguent au bas du classement.

Air et climat vont de pair. Par cette résolution, Groen demande la clarté et une interdiction du diesel pour 2025, afin que le développement de solutions alternatives démarre. Ces solutions existent déjà, mais doivent être peaufinées. L'infrastructure à disposition des usagers doux doit être améliorée et la mobilité partagée doit être stimulée.

En commission, le CD&V, le sp.a et DéFI, partis de la majorité, nous ont donné raison sur la nécessité d'interdire le diesel rapidement et d'accélérer la mise en œuvre de la zone de basse émission (LEZ), dans l'intérêt du climat et de la qualité de l'air.

On nous a ensuite souvent demandé de ne pas négliger l'aspect social de la problématique, alors que la résolution comprend justement une demande de mesures d'accompagnement pour les personnes qui viennent d'acheter une voiture ou qui en ont besoin d'une pour exercer leur métier.

Groen prend en compte l'aspect social de la problématique et la nécessité de disposer de l'aval de la population. De fait, de nombreux citoyens s'indignent de la passivité de la Région dans la lutte contre la pollution de l'air. Les 12.500 jeunes

gewerkt. Die alternatieven zijn er vandaag al, maar ze moeten nog worden verfijnd. Zo moet de infrastructuur voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer beter en zou ook de kaart van de deelmobilitéit nog meer getrokken moeten worden.

In de commissie werd snel duidelijk dat de meerderheid verdeeld was over deze resolutie. Zo gaven de meerderheidspartijen CD&V, sp.a en DéFI toe dat we in feite gelijk hebben en dat het beter is voor het klimaat en de luchtkwaliteit dat er zo snel mogelijk een dieselban komt en dat de lage-emissiezone versneld wordt toegepast.

We kregen daarnaast geregeld te horen dat we het sociale aspect niet mogen verwaarlozen. Maar dat doen we niet. In de resolutie vragen we immers dat er begeleidende maatregelen zouden komen voor mensen die net een auto hebben gekocht of die hun auto nodig hebben om hun beroep uit te oefenen.

In dergelijke modaliteiten kan er voorzien worden. Groen heeft voor dat sociale aspect trouwens veel begrip. Natuurlijk moet er een draagvlak zijn bij de bevolking, maar we zijn overtuigd dat dat er is. Heel wat burgers zijn immers verontwaardigd dat Brussel nog altijd niet krachtdadig optreedt tegen de luchtverontreiniging. De 12.500 jongeren die gisteren hebben betoogd, steunen ons en dat geldt ook voor de 75.000 mensen die nog niet zo lang geleden deelnamen aan de klimaatbetoging. Overheid én parlement hebben nu de taak om een en ander te vertalen in wetgevend werk.

Stop ook met zeggen dat er geen alternatieven zouden zijn. Er zijn er namelijk voldoende, maar er moet nog meer geïnvesteerd worden in openbaar vervoer en in fietspaden. De huidige regering heeft dat helaas veel te weinig gedaan. De groene politici krijgen dan het verwijt dat ze de vorige regeerperiode niets uitgevoerd hebben, maar dat klopt niet! Dankzij de groenen is er immers wetgeving ingevoerd: er werd namelijk een Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE) opgesteld. Het is nu aan deze regering om die wetgeving uit te voeren.

De groenen kaarten geregeld deze vijf jaar durende stilstand aan, maar rekenen nog altijd op de steun van het parlement om straks dit voorstel van resolutie mee goed te keuren. Pro memorie: het vermeldt de invoering van een dieselban tegen 2025, met overgangsmaatregelen voor alle mogelijke

descendus hier dans la rue et les 75.000 personnes qui ont participé à la grande manifestation pour le climat nous suivent. Les pouvoirs publics et le parlement ont la mission de traduire cette volonté en textes de lois.

Il y a assez d'alternatives, et il faut investir davantage dans les transports publics et les pistes cyclables, ce que le gouvernement actuel a trop peu fait. Groen se voit reprocher de ne pas avoir agi durant la précédente législature, mais c'est faux ! C'est grâce aux écologistes que le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) fut élaboré, et c'est au gouvernement actuel de l'exécuter.

Nous comptons sur le parlement pour approuver notre proposition de résolution en vue d'interdire le diesel en 2025, avec les mesures de transition, d'encouragement et d'accompagnement sociales et fiscales nécessaires pour atteindre les objectifs. Parallèlement, la réglementation et le calendrier d'installation de la LEZ devront être adaptés.

N'ignorez pas tous ces gens descendus dans la rue pour exiger de meilleures politiques en matière de climat et de qualité de l'air à Bruxelles !

(Applaudissements sur les bancs de Groen et d'Ecolo)

categorieën en met stimulerings- en begeleidingsmaatregelen, zowel sociaal als fiscaal, die nodig zijn om de doelstellingen te bereiken. Met het oog daarop moeten de regeling en de planning voor de invoering van de lage-emissiezone in Brussel aangepast worden.

Ik roep mijn collega-parlementsleden op om niet doof, stom en blind te zijn voor al die mensen die op straat komen en die van het Brussels Gewest een beter lucht- en klimaatbeleid vragen.

(Applaus bij Ecolo en Groen)

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA). Sta me toe om enkele kanttekeningen te maken bij dit voorstel van resolutie. Ik denk dat iedereen in het parlement het er intussen over eens is dat we diesel beter uitfaseren, net zoals andere fossiele brandstoffen. Dit is echter in de eerste plaats een vrij technische kwestie. Want wat heeft het voor zin om alleen dieselvoertuigen te verbieden? Eigenlijk moeten we technologeneutraliteit nastreven.

Emissions Analytics, de marktleider voor metingen van 'real-world emissions', meldde onlangs in zijn nieuwsbrief dat een aantal van de nieuwste dieselauto's in feite schoner is dan veel benzineauto's. Het bedrijf pleit dan ook voor voldoende informatie aan de consumenten en aan de beleidsmakers om bewuste keuzes te maken, met de focus op de uitstoot van een auto, ongeacht de gehanteerde technologie.

Daarom heb ik vragen bij de vooropgestelde deadline. De regering kondigde eerder aan dat ze dieselvoertuigen tegen 2030 wou verbieden. Waarom wordt die datum in de resolutie dan opgeschoven naar 2025? Die deadline komt er namelijk wel bijzonder snel. Veel mensen met een beperkt inkomen die het veelal langer dan vijf jaar met een auto moeten doen, hebben mogelijk recent nog, te goeder trouw, een dieselwagen aangeschaft. Hoewel Ecolo het tegendeel beweert, hebben sommige mensen hun auto echt wel nodig. Als ze dan op korte termijn een nieuwe, milieuvriendelijker auto moeten aankopen, krijgen ze misschien financiële problemen.

In het licht van de technische complexiteit en van de mogelijke gevolgen is het dan ook onverantwoord om zonder degelijk voorafgaand onderzoek

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) (en néerlandais). - Vous me permettrez de formuler quelques remarques sur cette proposition de résolution. Si tout le monde s'accorde dans ce parlement sur la nécessité d'une sortie progressive du diesel et des autres carburants fossiles, cela n'aurait aucun sens d'interdire uniquement les véhicules diesels. Nous devons plutôt viser la neutralité technologique.

Emissions Analytics, leader du marché pour les mesures de 'real-world emissions', indique dans son récent bulletin d'information que des modèles nouveaux de voitures diesel sont plus propres que de nombreux véhicules essence. Il recommande de bien informer les consommateurs et les responsables politiques afin qu'ils fassent des choix avisés, en tenant compte des émissions de polluants des voitures, indépendamment de la technologie utilisée.

Le gouvernement avait annoncé l'interdiction des véhicules diesel en 2030. Pourquoi la résolution déplace-t-elle cette date à 2025 ? Nombreuses sont les personnes aux revenus limités qui ont acheté récemment et en toute bonne foi un véhicule diesel. Bien qu'Ecolo prétende le contraire, certains ont vraiment besoin de leur voiture et seront peut-être confrontés à des problèmes financiers s'ils doivent envisager un nouvel achat à court terme.

Eu égard à la complexité technique et aux conséquences possibles, il serait donc irresponsable d'instaurer d'ici 2025 une interdiction des véhicules diesels en Région bruxelloise, sans une sérieuse enquête préalable.

dieselvoertuigen tegen 2025 in het Brussels Gewest de wacht aan te zeggen.

Groen en Ecolo hebben de voorbije twee regeerperioden - dat is tien jaar lang - mee bestuurd in het Brussels Gewest. De groenen hadden in die periode Leefmilieu en Mobiliteit onder hun bevoegdheid. Tien jaar! Wat is er in die tijd gebeurd?

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Mevrouw Dhaene, u zat toen nog niet in het Brussels parlement. In die periode hebben wij wel het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE) opgesteld.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Geweldig, mevrouw Maes, u hebt een wetboek gemaakt!

De heer Bruno De Lille (Groen).- Misschien moeten we het eens hebben over het armoedebeleid van de N-VA. De mensen werden en worden door het beleid van die partij steeds armer. U zegt dat onze maatregel de mensen armer zal maken, maar de N-VA heeft de voorbije vijf jaar niet anders gedaan dan mensen in de armoede duwen. Ik vind het een beetje hypocriet zoals u daar nu staat te roepen, mevrouw Dhaene.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- De groenen hebben tien jaar nodig gehad om een wetboek te maken. En kijk nu, deze regering moet er ineens voor zorgen dat er over zes jaar geen enkele dieselauto meer het gewest binnen mag, want de groenen hebben wel dat wetboek opgesteld.

De groenen van hun kant lieten al die tijd geen fietspaden aanleggen, ze hielden de lage-emissiezone (LEZ) tegen en ze lieten geen laadpalen voor elektrische wagens installeren, maar deze regering moet wel binnen de zes jaar overal voor zorgen.

Hoe wordt de Brusselaar aangemoedigd om over te schakelen op niet-vervuilende alternatieven? Nog tijdens de vorige regeerperiode, in 2011, kondigde toenmalig staatssecretaris Bruno De Lille, van Groen, aan dat er een masterplan voor elektrische wagens zou komen. Dat was bedoeld om de Brusselaars aan te moedigen om op een elektrische wagen over te stappen. Bovendien zou er in het plan

Que s'est-il passé durant les dix ans où Groen et Ecolo exerçaient les compétences de l'environnement et de la mobilité en Région bruxelloise ?

Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).- *Nous avons rédigé le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) à une époque où vous ne siégez pas encore au Parlement bruxellois, Mme Dhaene.*

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) (en néerlandais).- *C'est formidable, Mme Maes, vous avez rédigé un code !*

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Il est quelque peu hypocrite de votre part de nous invectiver de la sorte, Mme Dhaene, alors que la politique de la N-VA n'a fait que renforcer la paupérisation au cours des cinq dernières années.*

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) (en néerlandais).- *Les verts ont eu besoin de dix ans pour rédiger un code, mais exigent du gouvernement actuel qu'il interdise l'accès des véhicules diesels à la Région dans un délai de six ans.*

Ce gouvernement doit réaliser tout ce que les verts n'ont pas fait lorsqu'ils étaient au pouvoir puisqu'ils n'ont aménagé aucune piste cyclable et ont empêché la création de la zone de basse émission (LEZ), ainsi que l'installation de bornes de recharge pour les véhicules électriques. Un plan directeur pour les voitures électriques avait pourtant été annoncé.

Il n'est pas étonnant que le nombre de véhicules électriques en circulation soit si faible aujourd'hui, puisqu'ils n'ont absolument rien fait pour encourager leur utilisation, invoquant notamment des risques de problèmes socio-économiques.

ook aandacht gaan naar de installatie van laadpalen. In 2013 zei minister Evelyne Huytebroeck, van Ecolo, dat het, wegens de beperkte vraag, voorbarig was om in het Brussels Gewest al een fijnmazig netwerk van elektrische laadpalen uit te bouwen.

Er is bijgevolg geen masterplan gekomen. Een maand later meldde staatssecretaris De Lille dat hij zich verzette tegen de quota voor laadpalen die Europa via de richtlijn Clean Power for Transport (CPT) zou opleggen. Aangezien er volgens hem nog niet voldoende elektrische wagens in Brussel waren, zag hij het nut van laadpalen niet. Dat is dus een kip-of-eikwestie.

Wat was het resultaat op het einde van de vorige regeerperiode? Er werd helemaal niets gerealiseerd. Geen wonder dat er nog steeds heel weinig elektrische wagens rondrijden. Ondertussen is er nu wel - veel te laat en veel te weinig ambitieus - een laadpalenplan.

Wat het ontmoedigen van vervuilende wagens betreft, kijken we even terug naar 2012. In dat jaar weigerde minister Huytebroeck, van Ecolo, een lage-emissiezone in te voeren vanwege de mogelijke sociaal-economische problemen. Deze regeerperiode heeft men dan, rijkelijk laat - er is in feite tien jaar verspild - en ook niet al te efficiënt...

De heer Bruno De Lille (Groen).- Mevrouw Dhaene, ofwel steunt u ons voorstel niet en dan vindt u dat we gelijk hadden op alle punten die u nu aanhaalt. Ofwel vindt u dat we toen geen gelijk hadden en moet u het voorstel van resolutie steunen. Wees alstublieft consequent.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Een beetje respect, graag. Ik heb mevrouw Maes niet onderbroken.

De heer Bruno De Lille (Groen).- U lokt ons rechtstreeks uit. Mevrouw Maes heeft de N-VA niet genoemd.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Als je naar de feiten kijkt, is dit voorstel van resolutie echt hallucinant. Deze regeerperiode werd een aantal stappen gezet om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het zijn stappen die Groen en Ecolo nooit hebben durven te zetten. Maar nu komt Groen ineens aandraven met een resolutie waarbij deze partij zich

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).-
Mme Dhaene, soit vous ne soutenez pas notre proposition et admettez par-là que nous avions raison sur tous les points que vous soulevez ; soit vous la soutenez, estimant que nous avions tort. Soyez conséquente, s'il vous plaît.

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) (en néerlandais).-
Je vous prie de faire preuve d'un peu de respect. Je n'ai pas interrompu Mme Maes.

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).-
C'est de la pure provocation. Mme Maes n'a pas nommé la N-VA.

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) (en néerlandais).-
Cette proposition de résolution est tout bonnement hallucinante au regard des faits. Des avancées ont été opérées durant cette législature en matière d'amélioration de la qualité de l'air, que Groen et Ecolo n'avaient jamais osé réaliser. Et Groen nous présente tout à coup une résolution vertueuse et

heiliger dan de paus voordoet en uitpakt met ronkende verklaringen: dat zij verder gaan, dat het een revolutionair voorstel is met drastische maatregelen enzovoort. In feite gaan ze net iets verder dan het voorstel van de regering, namelijk een dieselban tegen 2030, om er dan breed mee te kunnen uitpakken in de pers.

Goede bedoelingen volstaan niet, het zijn de daden die tellen.

Een voorstel van resolutie indienen vergt natuurlijk minder moed dan een sterk en krachtdadig beleid voeren. Het is duidelijk dat er verkiezingen in aantocht zijn. De parlementsleden van Ecolo zeggen dat dit absoluut geen populistische maatregel is. Als dit geen populistische maatregel is, dan weet ik niet wat populisme is.

De N-VA pleit voor de geleidelijke, doordachte en becijferde afbouw van voertuigen met verbrandingsmotoren. De burger moet de kans krijgen om over te schakelen op een koolstofarme voertuig.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).– Die overschakeling zal dan wel voor over honderd jaar zijn!

(Samenspraak)

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).– Dit gaat niet over de N-VA. U hebt de afgelopen tien jaar niets uitgevoerd, terwijl u aan de knoppen zat.

De heer Bruno De Lille (Groen).– Natuurlijk gaat het wél over de N-VA. Wat u hier zegt, slaat echt nergens op.

(Rumoer en samenspraak)

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).– De N-VA heeft in Brussel nooit in de regering gezeten. Groen en Ecolo hebben tien jaar lang in de regering gezeten en dan nog eens met de juiste bevoegdheden. En nu komen ze op de proppen met een resolutie voor een dieselban in 2025. Vanuit de oppositie kan ik gerust zeggen dat deze regering, waar Ecolo-Groen niet in zit, tien keer meer heeft gedaan dan de regeringen waarvan Ecolo en Groen wél deel uitmaakten. U kunt dan wel verwijzen naar Vlaanderen, maar het

ronflante à peine plus ambitieuse que la proposition du gouvernement, pour pouvoir en faire étalage dans la presse.

Les bonnes intentions ne suffisent pas, seuls les actes comptent.

Il faut évidemment moins de courage pour déposer une proposition de résolution que pour mener une politique forte et volontariste. Il est clair que c'est lié aux prochaines élections, même si Ecolo prétend que cette mesure n'est absolument pas populiste.

La N-VA est favorable à une suppression progressive, raisonnée et chiffrée des véhicules équipés de moteurs à combustion.

Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).–
Dans ce cas, cette transition se fera dans cent ans !

(Colloques)

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) (en néerlandais).–
Cela ne concerne pas la N-VA. Vous n'avez rien fait durant les dix ans où vous étiez aux commandes.

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).–
Évidemment que cela concerne la N-VA. Vos propos n'ont aucun sens.

(Rumeurs et colloques)

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) (en néerlandais).–
La N-VA n'a jamais siégé dans le gouvernement bruxellois, au contraire de Groen et Ecolo, qui y ont exercé pendant dix ans les compétences appropriées. Depuis les bancs de l'opposition, je dis franchement que le gouvernement actuel a accompli dix fois plus de choses que les gouvernements dont Groen et Ecolo faisaient partie.

gaat hier nu over Brussel en over het beleid van de afgelopen vijftien jaar.

(*Samenspraak*)

We moeten de burger de kans bieden om over te schakelen op een koolstofarm voertuig, maar dan wel zonder bijkomende financiële opdoffers, zeker voor mensen die het al niet breed hebben.

We moeten alternatieven aanbieden, die er nu nog niet zijn, omdat er tien jaar lang aan een wetboek is geschreven. Lukraak een extreme doelstelling invoeren is nooit een uiting van goed beleid. Daarom zal de N-VA tegen dit voorstel van resolutie stemmen.

De heer Ahmed El Khannouss (cdH) (*in het Frans*).- *Net als toen we dit voorstel van resolutie in de commissie bespraken, zijn we verrast door de bewoordingen van sommige parlementsleden. We werden beschuldigd van populisme en er werd beweerd dat we een bepaald electoraat wilden behagen. Het standpunt van Ecolo over deze tekst zou als volgt kunnen worden samengevat: 'Doe wat ik zeg, maar volg niet mijn eigen voorbeeld'. Nietwaar, mevrouw Delforge?*

(Applaus bij de N-VA)

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Kan ik er iets aan doen dat de bus die ik vanochtend heb genomen op diesel rijdt?*

De heer Ahmed El Khannouss (cdH) (*in het Frans*).- *Op initiatief van Ecolo heeft Brussel-Stad dieselbussen besteld.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Dat was een beslissing van de vorige meerderheid, waar Ecolo geen deel van uitmaakte. Stop met het verspreiden van nepnieuws. Wij wilden bussen op gas aankopen, maar het cdH verzette zich daartegen.*

De heer Ahmed El Khannouss (cdH) (*in het Frans*).- *Toen de MIVB hybridebussen bestelde, was de voorzitter van de raad van bestuur een lid van de*

(*Colloques*)

Le citoyen doit pouvoir passer à un véhicule propre sans que ce ne soit trop coûteux, en particulier pour ceux qui ont des difficultés.

Nous devons proposer des alternatives qui n'existent pas encore, parce que dix années ont été perdues à rédiger un code. L'arbitraire et les objectifs extrêmes n'ont jamais été l'expression d'une politique efficace. C'est pourquoi la N-VA n'appuiera pas cette proposition de résolution.

M. Ahmed El Khannouss (cdH).- Certains sujets suscitent davantage de débats que d'autres, n'est-ce pas ?

Comme lorsque nous avons abordé cette proposition de résolution en commission, nous avons été étonnés par les propos de certains. On a parlé de populisme et l'on a sous-entendu que nous voulions faire plaisir à un certain électoraat. La position d'Ecolo sur ce texte pourrait se résumer à : "Faites ce que je dis, pas ce que je fais." N'est-ce pas, Mme Delforge ?

(Applaudissements sur les bancs de la N-VA)

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Le bus que j'ai pris ce matin roulait en effet au diesel. Mais qu'y puis-je ?

M. Ahmed El Khannouss (cdH).- La Ville de Bruxelles a commandé des bus roulant au diesel et Ecolo en a pris l'initiative.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Il s'agissait de l'ancienne majorité. Vous pardonnerez à Ecolo de ne pas avoir été au pouvoir ! Arrêtez de diffuser des informations fallacieuses ! Nous voulions acquérir des bus fonctionnant au gaz et votre parti s'y est opposé. Le gaz n'est pas le diesel et vous niez la réalité.

M. Ahmed El Khannouss (cdH).- Je ne vous ai pas interrompu, Mme Delforge.

partij van de heer De Lille. Iemand die u zeer goed kent heeft de MIVB met deze aankoop gefeliciteerd. Ik ben erg verbaasd over het standpunt dat Ecolo nu, enkele maanden voor de verkiezingen, verdedigt.

(Samenspraak)

Mevrouw Delforge, als het populistisch is om burgers te verdedigen die worden gedwongen om hun voertuig weg te doen zonder dat hun een alternatief wordt aangeboden, of om gezinnen te steunen die hun wagen nodig hebben om te gaan werken, dan ben ik een populist!

Lorsque la STIB a commandé le fameux bus hybride que vous avez dénoncé, le président du conseil d'administration appartenait au parti de M. De Lille. Et quelqu'un que vous connaissez très bien a félicité la STIB pour cette acquisition. Je suis étonné de la position prise par Ecolo à quelques mois des élections.

(Colloques)

Oui, Mme Delforge, si défendre les citoyens à qui l'on demande de se débarrasser de leur véhicule de plusieurs milliers d'euros sans leur proposer aucune alternative revient à faire preuve de populisme, je suis populaire ! Si dire qu'il faut soutenir les familles qui ont besoin de ce véhicule pour quitter Bruxelles ou pour aller travailler dans les zonings aux abords de la Région, c'est faire preuve de populisme, je suis populaire !

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *U hebt ons voorstel van resolutie blijkbaar niet gelezen.*

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Apparemment, vous n'avez pas lu notre proposition de résolution. Dans le cas contraire, vous ne diriez pas ce genre de choses. Commencez par lire la résolution.

De heer Ahmed El Khannouss (cdH) (in het Frans).- *De minister van Leefmilieu heeft een zeer concreet, maar realistisch en pragmatisch voorstel. Zij wil een evenwicht bereiken en ons leefmilieu verbeteren. U verwijst naar malafide autoconstructeurs die met dieselwagens hebben geknoeid, maar daar moeten onze burgers toch niet de gevolgen van dragen?*

M. Ahmed El Khannouss (cdH).- Je ne reviendrai pas sur une série d'interventions faites par mes collègues. Je pense que nous avons une ministre dont l'ambition est de proposer un projet très concret, en étant réaliste et pragmatique. Son but est de trouver un équilibre et d'améliorer notre environnement. Vous évoquez le rôle joué par les fabricants de voitures. Certes, ils ont fraudé. Doit-on pour autant faire payer les citoyens ? Non, Mme Delforge !

Mevrouw Annemie Maes (Groen) (in het Frans).- *Er moet worden opgetreden tegen die constructeurs!*

Mme Annemie Maes (Groen).- Il faut agir contre les producteurs !

De heer Ahmed El Khannouss (cdH) (in het Frans).- *De burger moet het gelag niet betalen!*

M. Ahmed El Khannouss (cdH).- Ce n'est pas au citoyen de payer !

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *De burger betaalt al. Het kost hem zijn gezondheid.*

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Aujourd'hui, il le paie déjà avec sa santé !

De heer Ahmed El Khannouss (cdH) (in het Frans).- *Wij moeten een pragmatisch plan voorstellen om dieselvoertuigen tegen 2030 te verbieden. Met een geleidelijke aanpak spelen we in op bepaalde verwachtingen, de milieu-doelstellingen, de financiële situatie van gezinnen*

M. Ahmed El Khannouss (cdH).- Nous devons proposer un plan pragmatique prévoyant la sortie du diesel en 2030. Le phasage permet de répondre aux attentes des uns et des autres, aux objectifs environnementaux et aux problèmes liés à la situation financière des familles concernées, ainsi

en de economische ontwikkeling. Diesel opgeven zonder begeleidende maatregelen is voor ons geen optie.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Die aanpak wordt ook bepleit in het voorstel van resolutie!*

De heer Ahmed El Khannouss (cdH) (*in het Frans*).- *In het voorstel van de regering wordt rekening gehouden met al die zaken. Ik stel voor dat u het nog eens leest.*

Ik denk niet dat iemand het belang van de luchtkwaliteit nog in twijfel trekt. Luchtverontreiniging veroorzaakt één op zes voortijdige sterfgevallen wereldwijd. In België wordt het aantal doden geschat op bijna 12.000 per jaar, waarvan bijna 2.000 in Brussel. Luchtverontreiniging is een sluipmoordenaar, ook wegens de vele ziekten en infecties die direct of indirect verband houden met deze vervuiling.

In Brussel is de transportsector de belangrijkste bron van vervuiling. Vandaar het belang van de aankoop van hybride bussen. Die sector veroorzaakt meer dan 36% van de uitstoot van fijn stof en bijna 46% van de uitstoot van black carbon. Meer dan 70% van de uitstoot van stikstofoxiden in het Brussels Gewest wordt veroorzaakt door transport.

Toch moeten we erkennen dat de luchtkwaliteit in ons gewest over het algemeen verbetert. De blootstelling van Brussel aan bepaalde verontreinigende stoffen is afgenomen, zodat de Europese normen voor de uitstoot en concentratie van de meeste verontreinigende stoffen wordt nageleefd. De vervuiling door de transportsector blijft echter een probleem.

Mijn fractie wil dringend en resoluut werk maken van de verbetering van de luchtkwaliteit in het Brussels Gewest. Ik denk dat alle fracties het eens zijn over de urgentie. De regering is nu aan zet en de maatregelen die zij voorstelt, gaan in die richting.

De lage-emissiezone die minister Fremault invoerde, gaat veel verder dan het regeeraakkoord.

que de trouver un équilibre en tenant compte du développement économique. Abandonner le diesel sans mesures d'accompagnement concrètes reviendrait à plomber notre économie et nous ne le voulons pas ! Que les choses soient claires !

Mme Céline Delforge (Ecolo).- C'est écrit dans la résolution !

M. Ahmed El Khannouss (cdH).- La proposition faite par le gouvernement tient évidemment compte de tous ces éléments et je vous invite à relire le texte si vous avez manqué l'un ou l'autre chapitre.

Chers collègues, je pense qu'aucun membre sérieux de ce parlement ne remettra en cause l'importance de l'enjeu de la qualité de l'air pour nos concitoyens.

La pollution atmosphérique est responsable d'un mort sur six dans le monde. En Belgique, on estime le nombre de décès à près de 12.000 par an. Il s'agit de décès prématurés causés par la pollution de l'air, dont près de 2.000 à Bruxelles. Nous avons affaire à un fléau, un véritable tueur silencieux. Je dis cela car je pense également aux nombreuses maladies et infections évoquées par Mme Delforge, liées directement ou non à cette pollution.

À Bruxelles, le secteur du transport est la première source de pollution, d'où l'intérêt d'acheter des bus hybrides. En effet, il représente plus de 36% des émissions de particules fines et près de 46% des émissions de black carbon (BC). Quant aux oxydes d'azote liés au secteur du transport, ils représentent plus de 70% des émissions en Région bruxelloise.

Néanmoins, reconnaissons que, globalement, la qualité de l'air s'améliore dans notre Région. En effet, l'exposition des Bruxellois à certains polluants a pu être réduite, ce qui assure le respect des normes européennes en matière d'émission et de concentration de la majorité des polluants. Toutefois, la pollution liée au secteur du transport reste problématique.

Dès lors, mon groupe souscrit pleinement au principe même d'un besoin de travailler de manière urgente et déterminée à l'amélioration de

Door het dieselperverbod ondervinden talloze families nu al moeilijkheden om hun auto te verkopen. Gaat u maar na hoeveel mensen al een boete van 350 euro hebben gekregen. Vaak gaat het om gezinnen met een relatief bescheiden inkomen die op zoek moeten naar alternatieven.

De overgrote meerderheid van de politieke partijen juicht de ambitie van de minister toe. Mevrouw Delforge, dat geldt ook voor Ecolo. Moet ik u er soms aan herinneren hoe parlementsleden van Ecolo minister Fremault destijds bewierookten toen ze erin slaagde maatregelen te nemen die Ecolo tijdens zijn regeringsdeelname niet voor elkaar kreeg?

De regering breidde ook het besluit inzake vervuilingsspieken uit door rekening te houden met fijn stof.

Daarnaast heeft de minister de grote lijnen van de gewestelijke diesel- en benzine-uitstap uitgetekend. Dat brengt ons bij het onderwerp van de huidige tekst.

Bij het lezen ervan leek hij me eerlijk gezegd enigszins overbodig in het licht van de principennota waarmee de regering de dieseluitstap uiterlijk tegen 2030 wil organiseren. De dieseluitstap komt er echter niet met een vingerknip, maar vergt een heleboel maatregelen. Waarom trouwens 2025 en niet 2023 of 2027 om een deel van het kiespubliek ter wille te zijn?

We moeten weloverwogen beslissingen nemen, en die ontbreken in deze tekst. Ik pleit voor een globale, intelligente benadering. Deze kwestie mag niet overhaast worden bedisseld. We moeten vanzelfsprekend ook rekening houden met de gevolgen voor het milieu en de sociaal-economische gevolgen. Voor het cdH gaan beide samen. We moeten een inclusieve aanpak nastreven.

De gelehesjesbeweging toont aan dat we geen ingrijpende milieumaatregelen kunnen nemen ten koste van de allerarmsten. Ambitieuze maatregelen moeten niet alleen gericht zijn op een betere luchtkwaliteit, maar dienen ook sociaal rechtvaardig te zijn.

Sinds september vinden er consultaties plaats. Er is al veel werk verricht en er zal nog veel gebeuren om stilaan dichter bij de normen van de

la qualité de l'air dans notre Région. Je pense d'ailleurs que c'est le cas de tous les groupes représentés au sein de ce parlement. Le gouvernement se trouve évidemment en première ligne et les mesures qu'il propose vont en ce sens, même si cela vous déplaît, Mme Delforge. Cette prise de conscience est illustrée par les nombreuses réalisations portées par la ministre cdH de l'Environnement, Céline Fremault.

En ce qui concerne la zone de basse émission, la ministre a été beaucoup plus loin que l'accord de gouvernement.

Aujourd'hui, de nombreuses familles touchées par la sortie du diesel rencontrent d'énormes difficultés pour se débarrasser de leur véhicule. Je vous invite à prendre connaissance du nombre de personnes verbalisées, qui doivent s'acquitter d'amendes de 350 euros. Souvent, ce sont des familles aux revenus relativement modestes qui doivent trouver des solutions alternatives.

L'ambition de la ministre avait été plébiscitée par une large majorité des formations politiques, dont la vôtre, Mme Delforge. Voulez-vous que je cite ce qui avait été dit en commission par des représentants de votre groupe politique pour saluer le travail réalisé par Mme Fremault ? Vous verrez que les mesures qui n'ont pas pu être prises à l'époque où Ecolo exerçait cette responsabilité ont apporté un véritable changement.

Sur sa lancée, le gouvernement a modifié l'arrêté pics de pollution en le rendant plus ambitieux, notamment en tenant compte des particules fines. Cet arrêté concerne en effet davantage les polluants et prévoit des mesures et des actions à des niveaux de pollution encore plus bas que ceux prévus précédemment, ce qui n'est pas négligeable.

De plus, la ministre a posé des balises régionales pour la sortie du diesel et de l'essence, ce qui nous ramène à la thématique soulevée par le texte qui nous occupe aujourd'hui.

En effet, à sa lecture, je dois bien avouer qu'il m'a paru assez redondant par rapport à la note de principe du gouvernement visant à organiser la sortie du diesel au plus tard en 2030 ou avant, bien évidemment ! Mais on ne peut pas décrire la sortie du diesel à une date donnée en claquant des

*Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) te komen.
Ecolo is daar blijkbaar niet van op de hoogte.*

Ik vind het trouwens verrassend dat Ecolo in mei 2018 de intentie om de dieseluitstap tegen 2030 te realiseren als irrealistisch en voorbarig bestempelde, en nu zonder blikken of blozen voorstelt om die deadline te vervroegen naar 2025!

Stemmentrekende partijpolitiek brengt geen zoden aan de dijk. De regering kiest voor een inclusieve aanpak. Ik stel voor dat u de resultaten afwacht.

(Applaus bij het cdH en de PS)

doigts, sans prendre toute une série de mesures, pour les raisons que j'ai évoquées. Pourquoi d'ailleurs 2025, et pas 2027 ou 2023, pour faire plaisir à un certain électoralat ?

Nous devons baser nos décisions sur des éléments sérieux, ce qui fait défaut dans ce texte. Nous avons besoin d'une approche globale, basée sur une méthodologie qui nous permettra d'organiser cette sortie de manière sereine et intelligente. Il ne s'agit pas de négocier sur un coin de table entre quelques personnes. Il ne s'agit pas non plus, bien entendu, d'ignorer la réalité des conséquences environnementales et socio-économiques.

Pour nous, les questions socio-économiques et environnementales vont de pair. Nous devons ainsi favoriser une approche réellement inclusive en consultant les parties prenantes et les secteurs concernés. Ceux-ci nous permettront d'affiner notre réflexion pour organiser cette sortie au mieux, tout en tenant compte de la réalité.

Je le répète, il est fondamental d'analyser l'impact socio-économique d'une telle mesure. C'est la raison pour laquelle des tables rondes seront organisées et que des études socio-économiques sont en cours sur la question.

Le mouvement des gilets jaunes nous montre qu'il est inacceptable de prévoir une transition écologique au détriment des plus démunis. Ne posons pas des choix politiques qui obligent nos concitoyens à choisir entre la fin du mois et la fin du monde. Je trouve cette phrase tellement forte ! Nous devons être vigilants afin de prendre des mesures qui allient une ambition élevée en faveur de la qualité de l'air et la justice sociale.

Nous voulons tous lutter contre la fin du monde sans hypothéquer les fins de mois de nos concitoyens. En tout cas, je l'espère.

Il serait intéressant de laisser le gouvernement poursuivre sa tâche. Depuis septembre, des consultations ont été lancées. L'urgence du travail sur la qualité de l'air, Ecolo ne la découvre évidemment pas. Beaucoup a déjà été fait - et sera encore fait - pour nous rapprocher des normes de l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

J'avais d'ailleurs trouvé surprenant qu'Ecolo considère comme farfelue, irréaliste et prématurée

Mevrouw Françoise De Smedt (PTB*PVDA-GO!) (*in het Frans*). - *Laten we ons even voorstellen dat er een dieselverbod zonder alternatief plan komt, zoals in de resolutie van Ecolo en Groen staat.*

Ten eerste zullen een heleboel gezinnen hun auto moeten wegdoen. Dat zijn niet alleen rijke mensen, maar ook werknemers met een bescheiden loon. Waarom zouden we hen straffen, terwijl ze jarenlang werden aangemoedigd om een auto te kopen?

Ten tweede zullen diesels worden vervangen door benzineauto's of misschien zelfs door elektrische auto's. Er is helemaal geen garantie dat mensen die een dieselauto wegdoen hem niet vervangen. Dat blijkt trouwens in LEZ's.

Benzinevoertuigen stoten tweemaal zo veel CO2 uit omdat ze meer verbruiken, wat het klimaat geenszins ten goede komt, integendeel! Het is ook nog verre van zeker dat elektrische auto's milieuvriendelijk zijn.

Dit is geen technisch debat. Schone auto's bestaan niet. Het totaal aantal auto's moet verminderen en daarom is er nood aan alternatieven. De PTB vindt dat er een einde moet komen aan de hypocrisie die tot de vervanging van auto's leidt.

De grote winnaars van de voorgestelde maatregelen zijn de sjoemelende autobouwers. Uw maatregel zou mensen andermaal aanzetten tot de aankoop van een nieuwe auto, terwijl de aarde gewoon blijft verstikken.

De tekst is ook niet duidelijk over de incentives. De beste incentives zijn een mobiliteitsplan met meer en gratis openbaar vervoer, de afwerking van het

l'annonce, en mai 2018, de la volonté du gouvernement de sortir du diesel en 2030. Aujourd'hui, j'entends proposer la date de 2025 sans aucun fondement réaliste !

Ce sujet ne mérite pas de telles gesticulations électoralistes. Le gouvernement a choisi une méthodologie beaucoup plus solide et inclusive. Je vous invite donc à attendre les résultats du travail en cours.

(Applaudissements sur les bancs du cdH et du PS)

Mme Françoise De Smedt (PTB*PVDA-GO!).- Concernant cette proposition d'interdiction du diesel à l'horizon 2025, je voudrais que l'on se projette dans cet avenir proche. Que se passerait-il concrètement si l'on interdisait le diesel, comme le propose le texte cosigné par Ecolo et Groen, sans garantir un plan alternatif ?

Premièrement, toute une série de ménages vont devoir se débarrasser de leur véhicule. Parmi ces ménages, il n'y a pas que des gens riches, mais aussi de nombreux travailleurs avec de petits salaires. Cela signifiera d'office une perte de pouvoir d'achat pour eux. Pourquoi les punir, alors que cela fait des années qu'on les a poussés à acheter des voitures ?

Deuxièmement, les voitures au diesel vont être remplacées par des voitures à essence ou peut-être même par des voitures électriques. Il n'y a aucune garantie, à l'heure actuelle, que la simple interdiction du diesel incitera les ménages à se passer de leur voiture. C'est d'ailleurs ce que l'on observe dans les zones de basse émission. Il y a surtout un remplacement du parc automobile.

Comme on l'a encore constaté dernièrement, les voitures à essence rejettent plus de CO2 parce qu'elles consomment plus, ce qui ne règlera rien au niveau climatique. Que du contraire ! Quant aux voitures électriques, rien ne garantit non plus qu'elles soient plus écologiques, vu le poids important des batteries et la quantité d'électricité à produire pour les faire fonctionner, sans parler des problèmes engendrés par les matières premières pour leur production.

Le débat n'est pas technique. Une voiture individuelle pollue quelle qu'elle soit. Une voiture

gewestelijk expresnet (GEN), de uitbouw van de treinverbindingen op het Brussels grondgebied en veilige fietspaden. Zonder die investeringen zal het niet lukken.

Waarom kiest u altijd voor de foute benadering van het probleem? Als we alternatieven aanbieden, kunnen mensen hun auto van de hand doen.

Gisteren kwamen er 14.000 jongeren op straat, omdat ze maar al te goed beseffen dat er nood is aan collectieve oplossingen. Een van de eisen van Youth for Climate Brussels is een sociaal rechtvaardige milieutransitie, die de kosten niet op de gezinnen verhaalt. De beweging vraagt ook gratis openbaar vervoer.

Het moet anders. We moeten de regering onder druk zetten om de aarde te redden. We zijn het eens over het probleem, maar niet over de oplossing en daarom zullen we ons onthouden.

propre, cela n'existe pas. C'est le nombre global de voitures qui doit diminuer. Nous avons donc surtout besoin d'alternatives à la voiture. Pour le PTB, il faut arrêter cette hypocrisie qui mène au remplacement des voitures, au lieu d'en diminuer le nombre sur nos routes.

Qui ce type de mesures sert-il finalement ? Les grands gagnants dans cette histoire sont les constructeurs automobiles, ceux qui trichent, comme vous le décrivez bien. Votre mesure les renforcerait encore en poussant les gens à acheter de nouvelles voitures. Pendant ce temps-là, la planète continue d'étouffer.

Le texte n'est pas très précis non plus sur les incitants, alors que nous avons besoin de beaucoup plus de garanties. Le meilleur incitant, c'est d'abord un plan de mobilité avec plus de transports en commun. C'est la gratuité de ceux-ci. Le meilleur des incitants, c'est d'enfin terminer le réseau express régional (RER). Le meilleur des incitants, c'est de développer le train intrabrusellois. Le meilleur des incitants, c'est d'avoir des pistes cyclables sécurisées qui couvrent la Région. C'est dans ces mesures que les investissements doivent être faits en priorité. Nous ne nous en sortirons pas autrement.

Pourquoi vous attaquez-vous chaque fois au problème par le mauvais bout ? Si des alternatives existent, il y aura abandon de la voiture. Il nous faut des carottes, et non des bâtons. Une batte de baseball n'a jamais aidé à faire rentrer une idée dans une tête.

Tout le reste n'est qu'hypocrisie et ne mènera qu'au remplacement de la voiture individuelle, en servant les profits des grandes marques de voitures sans rien arranger au niveau du climat. Ces grandes marques se régaleront de voir affluer les commandes, pendant que les familles verront leurs poches se vider encore un peu plus.

Hier, 14.000 jeunes sont descendus dans la rue. Ils n'étaient pas là pour faire de la figuration, mais parce qu'ils ont bien compris que les solutions passeront par des solutions alternatives collectives. L'une des revendications de la plate-forme Youth for Climate Brussels est que la transition écologique soit socialement juste et que les coûts ne soient pas répercutés sur les familles.

De heer Michaël Vossaert (DéFI) (*in het Frans*).- *Klimaatverandering en luchtkwaliteit verdienen een ernstig debat. We zijn niet alleen als politici, maar ook als burgers verantwoordelijk.*

Wanneer experts stellen dat het nodig is om een klimaatwet goed te keuren, dan vindt DéFI het belangrijk om daar gevolg aan te geven.

We zouden de resolutie kunnen goedkeuren, want ze beoogt doelstellingen die we allemaal nastreven, zoals de dieseluitstap tegen 2030.

We zouden die datum weliswaar kunnen vooruitschuiven, maar laten we de aankondigingspolitiek achterwege laten! We willen haalbare doelstellingen, want de jeugd is de valse beloften zat.

De dieseluitstap is niet de enige oplossing die de slechte luchtkwaliteit in Brussel moet verbeteren. De pendelaars en het verkeersinfarct op de invalswegen naar de stad zijn er niet door toedoen van de Brusselaar. Ook de andere gewesten moeten hun verantwoordelijkheid nemen.

We hebben al vooruitgang geboekt met de invoering van de LEZ, die jaren geleden aangekondigd werd.

De mobilisatie van de gele hesjes is een boodschap.

We moeten vermijden dat burgers tegen elkaar worden opgezet. Sommige Brusselaars hebben geen andere keuze dan met de auto te rijden. Dat is niet zo'n grote groep, die bovendien kleiner kan worden. Daarnaast zullen vervuilende auto's uiteindelijk door schonere voertuigen of ander vervoersmiddelen worden vervangen.

Dat kost echter geld. Liet u nagaan hoeveel het gratis openbaar vervoer, waar u het over hebt, zou kosten? Het netwerk is verzadigd en er zijn extra

Ses représentants demandent eux aussi des transports en commun gratuits.

Il faut que cela change. La pression doit être mise sur le gouvernement pour garantir un air respirable et sauver notre planète. Nous sommes d'accord sur les constats mais pas sur les solutions. C'est pourquoi nous nous abstiendrons lors du vote sur ce texte.

M. Michaël Vossaert (DéFI).- Hier, nous avons assisté à la mobilisation sans précédent de 12.500 jeunes descendus dans la rue pour demander aux générations précédentes de rendre des comptes. Aujourd'hui, c'est à un spectacle de contradiction et de surenchère de la part de certains que nous assistons.

Le débat sur le réchauffement climatique et la qualité de l'air ne mérite pas d'oppositions stériles, mais des débats, certes contradictoires, qui permettent d'avancer. Nous avons la responsabilité de cette prise de conscience, pas uniquement en tant que responsables politiques, mais aussi en tant que citoyens à part entière.

Aussi, quand les experts avancent la nécessité d'adopter une loi sur le climat, il est important, pour DéFI, d'y donner suite. Nous éviterions ainsi la surenchère. Avec une loi sur le climat qui fixe des objectifs à court et moyen termes, nous ne sombrerions pas dans ce genre d'épisode fâcheux.

Nous pourrions très bien adopter cette résolution, car elle vise des objectifs que nous poursuivons tous, comme la sortie du diesel pour 2030.

Cette date pourrait être avancée, certes, mais évitons les effets d'annonce ! Ce que nous voulons, c'est entreprendre une politique concrète, réaliste, avec des objectifs atteignables. Les jeunes en ont assez des fausses promesses.

La sortie du diesel n'est pas la seule solution à la mauvaise qualité de l'air à Bruxelles. Le nombre de navetteurs et la congestion aux entrées de la ville ne sont pas le fait des Bruxellois. Il y a là matière à travailler et les autres Régions y ont leur part de responsabilités.

Ce débat ne peut être résumé à la sortie du diesel, même si ces objectifs peuvent être atteints. Nous

middelen nodig om verbeteringen door te voeren. Gratis openbaar vervoer is prettig om aan te kondigen, maar vormt geen oplossing. De gedragslijn die de regering vandaag uitzet, is wel een goede zaak. Over de duur ervan kan worden gediscussieerd, maar er is ten minste een doelstelling en er komen maatregelen.

U wilt stimulerende maatregelen, maar zonder begeleidende sociale maatregelen voor te stellen. U komt niet met concrete maatregelen. Het doel dat u nastreeft is lovenswaardig, maar het moet ook haalbaar zijn!

(Applaus bij DéFI)

avons bien avancé aussi grâce à la mise en place de la zone de basse émission (LEZ), annoncée depuis des années. C'est un pas en avant dont nous devons nous féliciter.

Enfin, la mobilisation des "gilets jeunes" est un message.

Évitons le scénario français opposant les citoyens entre eux, des citoyens bruxellois qui n'ont pas d'autre alternative que l'utilisation de leur véhicule. On peut certes avancer certains pourcentages, souligner que la proportion de ces ménages n'est pas aussi importante, qu'elle évolue. Mais justement, cette proportion pourrait encore évoluer davantage et permettre de procéder au remplacement du parc automobile par des véhicules plus propres ou d'autres moyens de transport.

Mais tout cela a un coût, y compris la gratuité des transports que vous évoquez. Ne faisons pas montre de démagogie. Le coût de la gratuité des transports a-t-il été évalué ? On sait que le réseau est saturé et qu'il faut des moyens supplémentaires pour renforcer les lignes, améliorer les dessertes, renforcer le personnel là où le besoin se présente. Tout cela a un coût ! La gratuité des transports est certes séduisante sur le plan de la communication, mais elle n'est pas la solution ! Il faut au contraire élaborer une ligne de conduite, comme celle que le gouvernement s'engage aujourd'hui à suivre. Il s'engage à suivre une méthode sur une durée qui peut être remise en question, mais qui est néanmoins indiquée. Il y a un objectif à atteindre et des mesures à prendre.

Vous proposez des mesures incitatives mais celles-ci ne sont assorties d'aucune mesure sociale d'accompagnement. Dans ce genre de débat, pour éviter ce populisme, les mesures doivent être plus concrètes.

Les objectifs que vous proposez sont justes, mais nous voulons avant tout pouvoir les réaliser !

(Applaudissements sur les bancs de DéFI)

De heer Paul Delva (CD&V). Meerdere collega's benadrukten al dat deze regering prachtig werk geleverd heeft met de invoering van de lage-emissiezone. Het is een heel ambitieus project

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais). Plusieurs collègues ont salué le travail accompli par ce gouvernement pour mettre la zone de basse émission (LEZ) en place. Le CD&V est partisan de

waarvan de CD&V een groot voorstander is. De CD&V wil bovendien een aantal elementen van de lage-emissiezone versneld ingevoerd zien. Dat staat ook in het lijvige luchtplan dat de CD&V een aantal maanden geleden voorstelde. Het tweede punt van dat plan ging daar explicet over.

De Brusselaar mag best wat trotser zijn op de lage-emissiezone. Qua omvang is die bij de grootste van heel Europa, als het al niet de grootste is. Bovendien is het een goed systeem om een aantal zaken te controleren dankzij een tweehonderdtal camera's die de naleving ervan verzekeren. Dat is een realisatie van staatssecretaris Bianca Debaets.

De CD&V stelt voor dat alle nieuw ingeschreven salariswagens vanaf 2025 zero-emissievoertuigen moeten zijn. Ook de Senaat doet die aanbeveling, als 52e punt in zijn informatieverslag ter verbetering van de luchtkwaliteit. Daarnaast verwijst ik naar het mobiliteitsbudget als alternatief voor de subsidiëring van de salariswagens.

De CD&V vraagt zich af of het wel zinvol is om zo sterk de nadruk te leggen op het algehele verbod op dieselvoertuigen tegen 2025. Waarom wordt nu ineens die datum zo prominent naar voren geschoven?

Er voltrekt zich al een mentaliteitswijziging in Brussel, maar als we iedereen willen metrekken en het draagvlak willen behouden, mogen we niet overhaast te werk gaan. Als we in 2019 spreken van een volledige dieselban in 2025, wil dat zeggen dat mensen die net te goeder trouw een nieuwe dieselauto hebben gekocht, daar nog maar zes jaar mee rijden.

Mevrouw Annemie Maes (Groen). - Onze resolutie dateert van 2017.

De heer Paul Delva (CD&V). - Ondertussen is het 2019.

Alle partijen moeten overleggen over de manier waarop de lage-emissiezone versneld kan worden ingevoerd. Belangrijke punten daarbij zijn de nadruk op een graduele vergroening, en de aandacht voor een breed draagvlak bij de Brusselse bevolking, de concrete haalbaarheid van het

ce projet ambitieux et souhaiterait l'accélération de certaines de ses étapes, comme en atteste le second volet du plan pour un air pur que mon groupe a présenté il y a quelques mois.

La LEZ bruxelloise figure parmi les plus étendues d'Europe et son réseau de 200 caméras en assure l'efficacité. Merci Bianca Debaets !

Le CD&V propose, tout comme le Sénat, que les voitures de société inscrites à partir de 2025 soient des véhicules zéro émission. Le budget mobilité peut également remplacer le financement des voitures de société.

Le CD&V s'interroge sur l'importance accordée à l'échéance de 2025 pour l'interdiction du diesel.

Si nous voulons conserver l'aval des citoyens bruxellois, en train de changer de mentalité, nous devons éviter la précipitation. 2025, cela signifie six ans d'utilisation pour les gens qui, de bonne foi, viennent d'acheter un véhicule diesel.

Mme Annemie Maes (Groen) (*en néerlandais*).-
Notre résolution date de 2017.

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *Nous sommes en 2019.*

Tous les partis doivent s'accorder sur la façon d'accélérer la mise en œuvre de la LEZ, en veillant à un verdissement progressif, à un grand soutien des Bruxellois, à la faisabilité du programme et aux aspects sociaux des mesures.

programma en de sociale aspecten van de voorgestelde maatregelen.

De CD&V staat achter de lage-emissiezone en pleit voor een versnelde invoering van bepaalde onderdelen, maar we mogen niet overhaast te werk gaan. Het moet een vernieuwend en positief verhaal worden. We moeten dus streven naar een gemeenschappelijke tekst met een heel ruim draagvlak.

(Applaus bij de meerderheid)

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).-
De MR heeft jaren gestreden voor de LEZ die deze regering met onze steun heeft ingevoerd. In 2012 was mevrouw Huytebroeck gekant tegen de LEZ, omdat die volgens haar grote sociaal-economische problemen kon veroorzaken.

Ecolo trekt de straat op, zwaait met goede ideeën en komt ons de les spellen, maar tegelijkertijd doet deze partij niets aan de luchtvuurlijning en de klimaatproblemen als ze in de regering zit. Wat u daarnet antwoordde klopt niet: bij de stad Brussel heeft Ecolo onlangs aanbestedingen goedgekeurd voor de aankoop van ...

Nous devons viser un texte commun bénéficiant du plus large consensus.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

M. David Weytsman (MR).- En commission, nous avions cité un article de 2012 dans lequel Mme Evelyne Huytebroeck nous rappelait pourquoi elle s'opposait à la zone de basse émission (LEZ) qu'elle enterrait, avant que cette zone devienne une réalité. Le MR se bat depuis plusieurs années pour cette LEZ que le gouvernement a mise en place, notamment avec le soutien du MR. Pourquoi Mme Huytebroeck s'opposait-elle donc à la LEZ ? Parce que "cette zone risquait de poser de graves problèmes socio-économiques".

Alors, excusez-moi de revenir sur le sujet, mais on a vraiment l'impression, Mme Delforge, qu'il y a, d'un côté, un Ecolo des manifestations, un Ecolo des bonnes idées, un Ecolo de bric et de broc, un Ecolo qui nous fait tout le temps la leçon et, de l'autre côté, un Ecolo des majorités gouvernementales régionales qui n'a pas fait grand-chose à l'égard de cette LEZ et encore moins à l'égard d'autres sujets qui touchent à la qualité de l'air et aux enjeux climatiques. Aujourd'hui, cet Ecolo commet encore les mêmes erreurs, car ce que vous avez répondu à mon collègue est inexact : à la Ville de Bruxelles, Ecolo vient de commencer par acheter et faire passer des marchés publics qui concernent l'achat...

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).-
Dat heeft de MR gedaan! U legt de verantwoordelijkheid voor uw eigen beslissing bij een ander! Alsof de MR kampioen is in milieumaatregelen! U lijkt mij eerder kampioen in geknoei!

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Mais c'est vous qui avez passé le marché public ! Vous êtes très forts, car vous parvenez à faire endosser aux nouvelles majorités des décisions prises par la vôtre. Vous êtes des prestidigitateurs, des illusionnistes, et j'en suis ébahie ! Le MR en champion de l'environnement, avec Mme

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (*in het Frans*).- *Kampioen in demagogie misschien wel, maar niet in milieu!*

De heer David Weytsman (MR) (*in het Frans*).- *Mevrouw Delforge, het klopt dat de liberalen, onder leiding van mevrouw Ampe, dat bestek hebben opgesteld.*

Ik herinner u er echter aan dat de MR niet voorstelt om dieselauto's te verbieden zonder grondig voorafgaand onderzoek. Ecolo is zonder meer voorstander van een dieselban. Voorts had u dat bestek gemakkelijk kunnen wijzigen als u dat had gewild, maar u spelt anderen liever de les terwijl u zelf nauwelijks wat uitvoert als u mee bestuurt.

De MR staat niet noodzakelijk negatief tegenover het voorstel. We vragen gewoon om het advies van deskundigen en wetenschappers in te winnen. De indieners van het voorstel weigeren echter om hoorzittingen te organiseren, omdat ze hun tekst er snel willen doordrukken. Daardoor bestaat de kans dat de maatregel weinig effect op het klimaat en de luchtkwaliteit zal hebben.

Die hoorzittingen zijn nodig, want heel wat elementen moeten worden onderzocht en een verbod op dieselauto's roept veel vragen op. Is een dergelijk project op zulke korte termijn technisch en financieel wel haalbaar?

Dagelijks komen ongeveer 2.000 vrachtwagens goederen leveren in het Brussels Gewest. Is het mogelijk om die stadslogistiek in zo'n korte tijd aan te passen?

Welke gevolgen heeft een verbod op dieselwagens voor de kmo's en de werkgelegenheid in Brussel?

In 2015 reden 1.171 bestelwagens en 671 vrachtwagens van de Brusselse overhedsdiensten op diesel. Wat moet daarmee gebeuren? Als die worden vervangen, heeft dat dan een rechtstreekse invloed op de luchtkwaliteit? Niemand die het weet. Ik betreur het dat u niet bereid bent om dat samen met deskundigen te bestuderen.

Daarnaast vraag ik mij af of het relevant is om alleen dieselloertuigen te verbieden. Een dergelijk

Marghem en championne des manifestations ! Ne serait-ce pas plutôt le MR champion du bricolage ?

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Champion de la démagogie, peut-être, pas de l'écologie !

M. David Weytsman (MR).- Mme Delforge, je suis d'autant plus à l'aise pour vous répondre que je vous donne raison : ce sont effectivement les libéraux qui, sous la plume d'Els Ampe, ont rédigé ce cahier des charges.

Je vous rappelle toutefois que le MR ne propose pas de bannir les voitures au diesel, alors que votre parti y est favorable d'emblée, sans organiser d'auditions ni être confronté aux experts et à la réalité de terrain. D'abord, cette attitude est parfaitement incohérente ; ensuite, si vous l'aviez souhaité, vous auriez pu modifier ce cahier des charges. Pour ma part, quand je suis entré en fonction, j'en ai fait modifier quelques-uns, notamment certains qui remontaient à la législature précédente. C'eût été très facile pour vous, mais vous préférez toujours nous faire la leçon quand vous êtes dans l'opposition et ne pas faire grand-chose lorsque vous êtes dans une majorité.

Revenons-en à la question de fond, Mme Delforge. Nous ne sommes pas d'emblée défavorables à la proposition. Nous demandons simplement qu'elle soit confrontée à l'avis d'experts et de scientifiques. Nous avons demandé à plusieurs reprises que des auditions soient organisées. Elles nous ont été refusées, pas par la majorité, mais par des porteurs de projets qui avaient envie d'avancer et de faire passer leur texte en force au risque d'avoir très peu d'impact sur le terrain, le climat et la qualité de l'air.

Pourquoi organiser de telles auditions ? Parce que de nombreux éléments doivent être examinés et que bannir le diesel d'ici à 2025 pose de nombreuses questions. Qu'en est-il de la faisabilité technique et financière d'un tel projet dans des délais aussi courts ?

Quelque 2.000 camions roulent chaque jour sur notre territoire pour y effectuer des livraisons. Est-il possible d'adapter notre logistique urbaine en si peu de temps ?

verbod mag niet uit electorale overwegingen worden opgelegd, maar moet een wetenschappelijke en politieke keuze zijn. Niet alleen dieselauto's, maar alle voertuigen met een verbrandingsmotor stoten immers fijn stof uit.

Uw tekst haalt klimaatdoelstellingen in verband met de uitstoot van CO2 met doelstellingen voor de luchtkwaliteit door elkaar. Wilt u ons zo schrik aanjagen?

Wat met de dieselvoertuigen die aan de Euro 6d-norm voldoen? Waarom wilt u een technologie bannen die aan strengere milieunormen voldoet? Daar kreeg ik geen antwoord op.

Ik ben het niet eens met Ecolo en de PTB. Meer en beter openbaar vervoer, waaronder de metro - waartegen Ecolo zich al jaren verzet - is louter een kwestie van politieke wil.

Wanneer u iets wilt verbieden, is wetenschappelijk advies vragen het minste wat u kunt doen, maar u bent zelfs niet bereid om te trachten te achterhalen of uw beslissing geen buitensporige gevolgen heeft voor burgers en bedrijven.

Om die redenen zal de MR zich niet tegen de tekst verzetten, maar zich onthouden. Wij betreuren het dat u deze tekst absoluut nu wilt laten goedkeuren, wat het effect voor het milieu en de mobiliteit in Brussel volledig teniet zal doen. Samen hadden we de tekst misschien kunnen aanpassen, in het bijzonder wat de LEZ betreft.

De kiezers zullen over uw zinloze standpunt oordelen.

(Applaus bij de MR, het cdH, DéFI en de Open Vld)

Quelles seront les conséquences pour nos PME ? Quelles seront les conséquences sur le travail et l'emploi ?

En 2015, 1.171 camionnettes et 671 camions de la flotte publique roulaient au diesel. Comment faire ? Devons-nous tous les écarter ? Cela sera-t-il efficace ? Cela aura-t-il un impact direct sur la qualité de l'air ? Nous n'en savons rien. J'aurais aimé l'examiner avec vous et avec des experts. Vous avez refusé et je le regrette.

Je m'interroge, en outre, sur la pertinence même de ne bannir que le diesel. Il ne faut pas que cela soit un objectif fétichiste ou un argument électoraliste, mais bien un choix scientifique et politique. Les moteurs à combustion sont la principale source d'émissions en milieu urbain. La seule interdiction des véhicules au diesel ne règle pas le problème des particules fines. Les États-Unis, par exemple, enregistrent un taux de mortalité considérable malgré un parc automobile où le diesel est inexistant.

Votre argumentation, comme le texte de la proposition de résolution, confond objectifs climatiques liés aux émissions de CO2 et objectifs de qualité de l'air. Est-ce pour nous faire peur ?

Qu'en est-il de l'arrivée sur le marché de véhicules au diesel respectant la norme antipollution Euro 6d ? Pourquoi bannir une technologie qui s'adapte à des normes environnementales de plus en plus strictes ? On ne m'a jamais répondu à cette question. J'ai souhaité que des auditions soient organisées, mais vous ne l'avez pas souhaité.

Je ne suis pas d'accord avec vous ni avec le PTB. L'augmentation de l'offre de transport en commun et des fréquences, l'amélioration de la qualité des bus, des trams et du métro - contre lequel Ecolo se bat depuis des années -, tout cela relève en effet uniquement d'une volonté politique.

Par contre, quand il s'agit d'interdire, on peut au moins, avant d'avoir des ambitions politiques, confronter ses décisions à des auditions, à l'avis de scientifiques. On peut essayer de comprendre si ces décisions n'ont pas un impact disproportionné sur les citoyens ou les entreprises. Or vous n'avez pas souhaité cette approche.

Pour toutes ces raisons, mon groupe ne s'opposera pas à ce texte, il s'abstiendra. Mais nous regrettons sincèrement votre volonté de passer en force, qui annullera tout impact sur le climat et la situation à Bruxelles. Si nous avions examiné ensemble cette proposition, peut-être aurions-nous pu proposer des adaptations, notamment au niveau de la LEZ.

Je regrette votre position inutile dont les électeurs se souviendront.

(Applaudissements sur les bancs du MR, du cdH, de DéFI et de l'Open Vld)

De voorzitter.- Tenzij anders wordt beslist, kan iemand aan het einde van de discussie een minuut de tijd krijgen voor een repliek. Aangezien mevrouw Delforge een aantal opmerkingen kreeg, lijkt het mij aangewezen om haar die mogelijkheid te bieden.

Mevrouw Simone Susskind (PS) (*in het Frans*).- *Het is goed dat nagenoeg alle fracties structurele maatregelen willen om de luchtkwaliteit te verbeteren. De poging van Ecolo om iedereen voor te zijn door binnen zes jaar dieselwagens te verbieden, lijkt mij echter geen goede zaak.*

Voor de socialisten ligt het voor de hand dat er ingrijpende maatregelen nodig zijn om de concentraties aan stikstofoxiden te verlagen, vooral omdat de hoeveelheid stikstofoxide in de lucht nauw samenhangt met de concentratie aan zwarte koolstof.

Om dat aan te pakken, moet het parlement maatregelen nemen in verband met het motortype van voertuigen en stookolie verbieden. Louter op gemotoriseerde voertuigen focussen, is niet doeltreffend.

Bovendien is in de LEZ-reglementering opgenomen dat tegen 2025 dieselvoertuigen die niet aan de Euro 6-norm voldoen, niet meer in de zone mogen. Door dit verbod zal een aanzienlijk deel van het wagenpark worden vervangen.

Een volledig verbod op dieselwagens komt er nog niet, omdat er geen goede alternatieven zijn of

M. le président.- L'assemblée, sauf si elle en décide autrement, peut choisir de laisser quelqu'un répliquer une minute à la fin du tour de parole. Mme Delforge a été la cible d'un certain nombre de remarques. Ne soyons pas mesquins : il me semble qu'il serait de bon aloi de lui laisser cette possibilité.

Mme Simone Susskind (PS).- Si l'on peut se réjouir de voir que la recherche de mesures structurelles en faveur d'une meilleure qualité de l'air mobilise presque toutes les formations politiques de cette assemblée, la tentation de surenchère sur la question du bannissement des motorisations diesel endéans les six ans, comme le propose le groupe Ecolo, me semble être un écueil à éviter.

Pour le groupe socialiste, il est évident que des mesures volontaristes sont nécessaires pour faire baisser les concentrations d'oxyde d'azote en Région de Bruxelles-Capitale, notamment parce que ces concentrations sont fortement corrélées aux concentrations de particules fines de black carbon.

Les deux principaux leviers dont nous disposons sont l'action sur le type de motorisation des véhicules et la sortie du mazout de chauffage. Se focaliser sur la question des motorisations est trop réducteur pour agir efficacement.

Par ailleurs, il convient de rappeler que la réglementation instaurant la zone régionale de basse émission (LEZ) prévoit l'interdiction de tout véhicule diesel de norme inférieure à la norme

omdat die alternatieven voor de meeste gezinnen niet betaalbaar zijn.

Voor een gezin dat niet altijd zijn wagen gebruikt, maar ook voor andere vervoermiddelen kiest, is een elektrische wagen bijvoorbeeld zeer duur.

Kleinere dieselwagens verdwijnen op lange termijn waarschijnlijk vanzelf. Om te beginnen wordt diesel door de hogere accijnen minder interessant. Bovendien hervormt het Brussels Gewest binnenkort de autobelasting, wat dieselauto's nog minder aantrekkelijk zal maken. Ten slotte zijn er meer kosten aan dieselwagens, wat ze oninteressant maakt voor wie minder dan 30.000 km per jaar aflegt.

Voorts wordt er een netwerk van CNG-tankstations ontwikkeld. Aardgas onder druk is een voor gezinnen betaalbare brandstof, die bovendien vanuit ecologisch standpunt een goede overgangsbrandstof vormt.

Voor bedrijfsvoertuigen vanaf 3,5 ton is het echter heel wat moeilijker om een technisch en economisch haalbare, milieuvriendelijke brandstof te vinden die een lagere CO₂-uitstoot oplevert.

De auteurs van de tekst hebben het niet over de gevolgen van een dergelijk verbod voor de MIVB, de TEC en De Lijn, terwijl de meeste van hun bussen op diesel rijden. Bovendien lieten ze niet onderzoeken welke gevolgen dit heeft voor de prijs van het openbaar vervoer.

Het verbod op diesel zou voor alle voertuigen gelden, dus ook voor die van de hulpdiensten en voor alle voertuigen van openbare diensten.

Hoewel deze tekst steunt op een legitieme bezorgdheid, vindt de PS hem teleurstellend, want hij blijft beperkt tot een pleidooi voor een verbod dat niet in enig economisch, sociaal of technologisch perspectief wordt geplaatst. Hij bevat geen enkele geloofwaardige of constructieve maatregel waarmee meer gerealiseerd wordt dan wat vandaag al gebeurt.

De Brusselse regering moet in haar beleid niet alleen rekening houden met de volksgezondheid, maar ook met de gevolgen die haar keuze voor een bepaalde technologie heeft voor het milieu. Doet ze dat niet, dan lopen we het risico dat innoverende

Euro 6 d'ici 2025, ce qui implique déjà un remplacement substantiel du parc automobile existant.

Aucune interdiction totale du diesel n'est encore prévue, car, en réalité, soit les solutions alternatives ne sont pas encore suffisamment disponibles - il manque, par exemple, des stations de gaz naturel comprimé (CNG) en Région bruxelloise -, soit ces solutions ne sont économiquement pas réalistes pour la majorité des ménages bruxellois.

Je pense, par exemple, au prix encore élitiste, voire prohibitif des véhicules électriques ou au prix en location de leur batterie, équivalent parfois à la consommation mensuelle en carburant traditionnel des ménages qui usent modérément de leur voiture et veillent à se déplacer de manière multimodale. Selon nous, il convient de faire preuve de discernement et distinguer les types de véhicules concernés et leur usage.

S'agissant des véhicules légers des particuliers, il est vraisemblable que le diesel disparaîtra à moyen terme par l'effet de deux leviers. Tout d'abord, l'attractivité économique pour le diesel diminue, étant donné l'alignement des accises sur le diesel et de celles s'appliquant à l'essence. Cette attractivité pourrait encore diminuer par l'effet d'une prochaine réforme de la fiscalité automobile en Région bruxelloise. Enfin, notons que l'augmentation des coûts à l'usage des véhicules diesel les rend de moins en moins intéressants, notamment au-dessous de 30.000km par an.

Le second levier est le développement d'un réseau de stations au gaz naturel comprimé (CNG, compressed natural gas). Le gaz naturel est une alternative économiquement accessible pour les ménages et une énergie de transition valable d'un point de vue environnemental.

S'agissant des véhicules utilitaires, comme les camionnettes de plus de 3,5 tonnes et les poids lourds, la perspective d'une interdiction totale du diesel représente un enjeu bien plus complexe. En effet, en raison du poids, des caractéristiques énergivores et du régime d'exploitation intensive des véhicules professionnels de ce type, la faisabilité technique et la rationalité économique et environnementale de carburants alternatifs au

ideeën die achteraf toch niet zo goed blijken te zijn, ook nog op het klimaat en het milieu gaan wegen. Dat is precies wat met diesel is gebeurd. Gezien de sociaal-economische context en de klimaatproblemen, moeten we dat absoluut vermijden.

De PS wil dat Brussel grote vooruitgang boekt op het gebied van luchtkwaliteit en klimaat. Het gewest moet echter met meerdere factoren rekening houden. We mogen niet in fabeltjes geloven of een bestraffend milieubeleid voeren.

Door de invoering van de LEZ zullen op termijn zeer veel dieselwagens Brussel niet meer in mogen. Om nog verder te gaan, zijn er doorgedreven studies nodig. De ontwikkeling van een netwerk van CNG-tankstations speelt daarbij een belangrijke rol.

De PS is van oordeel dat er voldoende geloofwaardige alternatieven moeten komen, zodat diesel automatisch minder aantrekkelijk wordt.

Het gewest moet de economisch en ecologisch geloofwaardige alternatieven op een doordachte manier promoten om een structurele, betekenisvolle verschuiving teweeg te brengen.

Minister Fremault houdt een uitgebreide consultatieronde op basis waarvan het Brussels Gewest de aangewezen strategische keuzes inzake volksgezondheid en klimaat kan maken. De PS zal erop toezien dat het daaruit voortvloeiende verslag in de commissie wordt voorgesteld, zodat we dieper op de technische aspecten kunnen ingaan en toekomstige initiatieven goed onderbouwd zullen zijn.

(Applaus bij de meerderheid)

diesel sont moins évidentes, notamment pour maîtriser les émissions de CO₂.

Sur le plan pratique, les auteurs du texte n'ont pas fait état de l'effet d'une telle restriction pour la STIB, les sociétés TEC et De Lijn, dont l'offre de services en Région bruxelloise se verrait interdite faute de véhicules adaptés. De même, l'incidence sur les coûts et leur éventuel report sur le prix des titres de transport n'a pas été exposée ni étudiée.

Tous les véhicules étant visés, la question se pose également pour les services de secours, la Protection civile, les pompiers ou la police, comme pour tout véhicule affecté à des missions de service public.

De fait, nous avons considéré que ce texte, bien que partant d'une préoccupation légitime mais abordée depuis plusieurs années au sein de cette assemblée, était décevant, car il se borne à plaider pour une interdiction sans aucune mise en perspective économique, sociale ou technologique. Il ne présente aucune démarche crédible ou constructive permettant d'aller plus vite ou plus loin que ce qui a déjà été entrepris de manière inédite à ce jour.

Comme nous l'avons souligné en commission, si aucune technologie n'est parfaite, il est néanmoins impératif de se montrer plus prospectif et d'intégrer à la prise de décision politique non seulement les enjeux de santé publique - tel que nous le faisons en matière de NOx et de particules fines avec la mise en œuvre de la LEZ, afin de réduire drastiquement les nuisances du diesel -, mais également de mesurer l'impact climatique de nos choix stratégiques en procédant à une évaluation systématique "well-to-wheel" - "du puits à la roue" - des choix technologiques et de motorisation que nous entendons bannir ou remplacer. À défaut, nous prendrions le risque que de fausses bonnes idées novatrices pèsent une fois de plus sur le climat et l'environnement, comme cela a été le cas lorsqu'il avait été trouvé opportun de favoriser le diesel. Compte tenu du contexte socio-économique et des enjeux climatiques, c'est typiquement le genre d'erreur que nous ne pouvons commettre.

Pour le groupe PS, des progrès significatifs doivent être faits en matière de qualité de l'air et de climat. Mais l'approche doit être

multifactorielle : nous devons absolument parvenir à conjuguer les enjeux de santé publique, climatiques, économiques et sociaux, sans quoi nous resterons soit dans l'incertitude, soit dans l'écologie punitive.

Pour ce qui est du glissement vers une sortie du diesel, la mise en œuvre de la LEZ comporte déjà une série de dates butoirs fort contraignantes. Aller plus loin ou plus vite nécessiterait des évaluations bien plus poussées que celles dont nous disposons. Cela dépendra notamment du rythme de déploiement des stations de CNG en Région bruxelloise.

Enfin, nous considérons que c'est avant tout en réduisant l'attrait des motorisations diesel grâce à des solutions alternatives crédibles que la transition sera la plus juste et la plus réaliste.

À cette fin, nous devons tout faire pour promouvoir des solutions alternatives crédibles d'un point de vue économique et fondées d'un point de vue environnemental. Cette action doit se faire avec discernement, selon le type de véhicules, leur usage et leur coût, pour garantir une évolution globale structurelle et significative.

La ministre chargée de l'Environnement a lancé une vaste consultation devant permettre à notre Région d'adopter les choix stratégiques les plus opportuns, tant sur le plan de la santé publique que du climat. Nous veillerons, bien entendu, à ce que le rapport qui en découlera soit présenté en commission pour nous permettre d'approfondir les aspects techniques que ces questions exigent, de sorte que les éventuelles initiatives à venir reposent davantage sur des considérations et des analyses solides.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo). (in het Frans).- *Ik verwachtte een intelligente lezing van het voorstel van resolutie, maar jammer genoeg werd de tekst beschouwd als een voorstel van ordonnantie waarin we alle uitvoeringsbepalingen hadden moeten vastleggen.*

Mme Céline Delforge (Ecolo). - Je m'attendais à ce que cette proposition de résolution soit lue intelligemment. Elle semble malheureusement avoir été comprise comme une proposition d'ordonnance dans laquelle toutes les modalités auraient dû être prévues.

Je pensais que tout un chacun avait bien écouté l'évolution du débat en réunion de commission et même avant. Je croyais que chacun d'entre vous

Met dieselgate in het achterhoofd ging ik er toch van uit dat iedereen wel begrepen had dat de opgelegde normen niet werken.

Ik dacht dat mijn collega's begrepen hadden dat het uitwerken voor 2030 van snelle en betaalbare oplossingen voor het openbaar vervoer alternatieve maatregelen zijn. Ik was ervan overtuigd dat mijn collega van de MR voldoende geïnformeerd zou zijn door de studie van de ULB, die de uitstoot van fijnstofdeeltjes in Brussel wijt aan de transportsector.

Mijn collega's hadden moeten inzien dat de doelstelling van dit voorstel van resolutie het bewerkstelligen van de dieselban was. Het valt me tegen van mevrouw Süsskind dat zij niet inziet dat dit principe niet enkel geldt voor de autoloze dagen. Natuurlijk gaan wij de pas geleverde bussen van de MIVB niet verbannen, zelfs al zijn het hybride bussen die op diesel rijden.

Ik dacht dat dit alles correct begrepen werd en ik ben dan ook zeer teleurgesteld in de onzorgvuldige lezing van de tekst. Te meer omdat de regering sinds de indiening ervan toch wel uit de startblokken is geschoten, zelfs al is ze minder ambitieus.

Zoals het er nu voor staat zijn het de minst bedeelden die het zwaarste te lijden zullen hebben onder de gevolgen van de luchtverontreiniging.

(Applaus bij Ecolo en Groen)

De voorzitter.– De algemene bespreking is gesloten.

avait compris, avec le dieselgate, que les normes que nous avions mises en place ne fonctionnaient pas.

Je croyais que mes collègues avaient compris que les voies alternatives consistaient aussi à mettre en œuvre, avant 2030, des solutions rapides et abordables financièrement au niveau des transports publics. J'étais persuadée que mon collègue du MR n'avait pas besoin du rapport d'experts parce qu'il avait pris connaissance de l'étude de l'ULB démontrant que les particules fines à Bruxelles étaient liées au secteur du transport.

Mes collègues auraient dû comprendre que l'objectif de cette proposition de résolution était de mettre en œuvre les moyens d'arriver à ce bannissement du diesel. Je suis déçue que Mme Süsskind n'ait pas entendu qu'il était question du même principe que pour la Journée sans voiture. Il est évident que nous n'allons pas jeter les bus de la STIB qui viennent d'être livrés, même s'il s'agit de bus hybrides roulant au diesel, pas plus que nous n'allons supprimer les services des pompiers.

Je pensais que vous aviez compris tout cela et je suis extrêmement déçue que ce texte n'ait pas été lu plus intelligemment et avec davantage d'attention. D'autant que, entre le moment où nous l'avons déposé et aujourd'hui, le gouvernement s'est activé, même si ses objectifs sont moins ambitieux. Il faut toutefois noter qu'il a déjà accompli quelque chose.

Je suis déçue de cette lecture plate et peu attentive aux arguments qui ont été développés dans ce texte, y compris quant au fait qu'à l'heure actuelle, ce sont les pauvres qui paient les conséquences de la pollution atmosphérique dans notre Région.

(Applaudissements sur les bancs d'Ecolo et de Groen)

M. le président.– La discussion générale est close.

Met toepassing van artikel 91.4 van het reglement zullen wij straks stemmen over het besluit van de commissie.

MONDELINGE VRAGEN

De voorzitter.– Aangezien alle mondelinge vragen ingeschreven op de agenda een schriftelijk antwoord hebben ontvangen, worden ze van de agenda afgevoerd. (zie bijlage)

- *De vergadering wordt gesloten om 11.36 uur.*

En application de l'article 91.4 du règlement, nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur les conclusions de la commission.

QUESTION ORALES

M. le président.– Étant donné que toutes les questions orales inscrites à l'ordre du jour ont reçu réponse écrite, elles sont dès lors retirées de l'ordre du jour. (voir annexe)

- *La séance est levée à 11h36.*

BIJLAGEN

GRONDWETTELIJK HOF

IN UITVOERING VAN ARTIKEL 76 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET GRONDWETTELIJK HOF, GEEFT HET GRONDWETTELIJK HOF KENNIS VAN :

- de beroepen tot gedeeltelijke vernietiging van de wet van 9 mei 2018, ingesteld door de beroepsverenigingen « Association des Journalistes Professionnels » en « Vlaamse Vereniging van Journalisten » en door Ali Aarraas en anderen (nrs van de rol 7069 en 7070 (samengevoegde zaken)).
- het beroep tot vernietiging van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 mei 2018 tot bepaling van de voorwaarden van overgang bij de onderwerping aan de vennootschapsbelasting van havenbedrijven, ingesteld door de nv van publiek recht « De Haven van Brussel » (nr. van de rol 7078).
- het beroep tot vernietiging van artikel 167, 7°, van de wet van 18 juni 2018 houdende diverse bepalingen inzake burgerlijk recht en bepalingen met het oog op de bevordering van alternatieve vormen van geschillenoplossing (wijziging van artikel 577-7 van het Burgerlijk Wetboek), ingesteld door de nv « Service & Development Group Belgium » (nr. van de rol 7084).
- het beroep tot vernietiging van het Vlaamse decreet van 8 juni 2018 houdende de aanpassing van de decreten aan de verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming), ingesteld door W.D. (nr. van de rol 7087).

ANNEXES

COUR CONSTITUTIONNELLE

EN APPLICATION DE L'ARTICLE 76 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR CONSTITUTIONNELLE, LA COUR CONSTITUTIONNELLE NOTifie :

- les recours en annulation partielle de la loi du 9 mai 2018 modifiant le Code consulaire, introduits par les unions professionnelles « Association des Journalistes Professionnels » et « Vlaamse Vereniging van Journalisten » et par Ali Aarraas et autres (n°s du rôle 7069 et 7070 (affaires jointes)).
- le recours en annulation des articles 2 et 3 de la loi du 29 mai 2018 fixant les conditions du passage à l'assujettissement à l'impôt des sociétés d'entreprises portuaires, introduit par la SA de droit public « Le Port de Bruxelles » (n° du rôle 7078).
- le recours en annulation de l'article 167, 7°, de la loi du 18 juin 2018 portant dispositions diverses en matière de droit civil et des dispositions en vue de promouvoir des formes alternatives de résolution des litiges (modification de l'article 577-7 du Code civil), introduit par la SA « Service & Development Group Belgium » (n° du rôle 7084).
- le recours en annulation du décret flamand du 8 juin 2018 contenant l'ajustement des décrets au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), introduit par W.D. (n° du rôle 7087).

IN UITVOERING VAN ARTIKEL 77 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET GRONDWETTELIJK HOF, GEEFT HET GRONDWETTELIJK HOF KENNIS VAN :

- de prejudiciële vraag over artikel 6, § 1, van de wet van 3 juli 1967 betreffende de preventie van of schadevergoeding voor arbeidsongevallen, voor ongevallen op de weg naar en van het werk en voor beroepsziekten in de overheidssector, gesteld door het Arbeidshof te Luik, afdeling Namen (nr. van de rol 7071).
- de prejudiciële vragen betreffende artikel 26, eerste lid, van de wet van 6 maart 2018 ter verbetering van de verkeersveiligheid, gesteld door de Correctionele Rechtbank van Waals-Brabant (nr. van de rol 7072).
- de prejudiciële vraag over artikel 38/1 van de wet van 12 april 2011 « houdende aanpassing van de wet van 1 februari 2011 houdende verlenging van de crisismaatregelen en uitvoering van het interprofessioneel akkoord, en tot uitvoering van het compromis van de Regering met betrekking tot het ontwerp van interprofessioneel akkoord », gesteld door het Arbeidshof te Gent, afdeling Gent. (nr. van de rol 7073).
- de prejudiciële vraag betreffende artikel 88*quater*, §§ 1 en 3, van het Wetboek van strafvordering, gesteld door het Hof van Beroep te Antwerpen (nr. van de rol 7075).
- de prejudiciële vragen over de artikelen 1, 12/1, § 2, en 13 van het decreet van de Franse Gemeenschap van 29 maart 2017 betreffende de studie geneeskunde en de studie tandheelkunde, zoals gewijzigd bij het decreet van de Franse Gemeenschap van 20 december 2017 betreffende de bijzondere toestand van de studenten die zich voor de studie geneeskunde en de studie tandheelkunde tijdens het academiejaar 2016-2017 hebben ingeschreven, gesteld door de kamer in kort geding van de Franstalige Rechtbank van eerste aanleg te Brussel (nr. van de rol 7076).
- de prejudiciële vraag betreffende de artikelen 35, derde lid, 142, 166 en 302*quater* van het Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten, gesteld door de Franstalige Rechtbank van eerste aanleg te Brussel (nr. van de rol 7077).

EN APPLICATION DE L'ARTICLE 77 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR CONSTITUTIONNELLE, LA COUR CONSTITUTIONNELLE NOTifie :

- la question préjudiciale relative à l'article 6, § 1^{er}, de la loi du 3 juillet 1967 sur la prévention ou la réparation des dommages résultant des accidents du travail, des accidents survenus sur le chemin du travail et des maladies professionnelles dans le secteur public, posée par la Cour du travail de Liège, division Namur (n° du rôle 7071).
- les questions préjudicielles concernant l'article 26, alinéa 1^{er}, de la loi du 6 mars 2018 relative à l'amélioration de la circulation routière, posées par le Tribunal correctionnel du Brabant wallon (n° du rôle 7072).
- la question préjudiciale concernant l'article 38/1 de la loi du 12 avril 2011 « modifiant la loi du 1^{er} février 2011 portant la prolongation de mesures de crise et l'exécution de l'accord interprofessionnel, et exécutant le compromis du Gouvernement relatif au projet d'accord interprofessionnel », posée par la Cour du travail de Gand, division Gand (n° du rôle 7073).
- la question préjudiciale relative à l'article 88*quater*, §§ 1^{er} et 3, du Code d'instruction criminelle, posée par la Cour d'appel d'Anvers (n° du rôle 7075).
- les questions préjudicielles concernant les articles 1^{er}, 12/1, § 2, et 13 du décret de la Communauté française du 29 mars 2017 relatif aux études de sciences médicales et dentaires, tel qu'il a été modifié par le décret de la Communauté française du 20 décembre 2017 relatif à la situation particulière des étudiants inscrits durant l'année académique 2016-2017 aux études en sciences médicales et dentaires, posées par la chambre des référés du Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (n° du rôle 7076).
- la question préjudiciale relative aux articles 35, alinéa 3, 142, 166 et 302*quater* du Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe, posée par le Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (n° du rôle 7077).

- de prejudiciële vraag betreffende de artikelen 204 en 210 van het Wetboek van strafvordering, gesteld door de Franstalige Correctionele Rechtbank te Brussel (nr. van de rol 7079).
 - de prejudiciële vraag betreffende artikel 4, § 3, van de wet van 19 maart 2017 tot oprichting van een Begrotingsfonds voor de juridische tweedelijnsbijstand, gesteld door de Correctionele Rechtbank Henegouwen, afdeling Bergen (nr. van de rol 7080).
 - de prejudiciële vragen over de artikelen 5 en 9 van het decreet van het Waalse Gewest van 19 maart 2009 betreffende de instandhouding van het gewestelijke openbaar wegen- en waterwegendomein, gesteld door de Correctionele Rechtbank Luik, afdeling Hoei (nr. van de rol 7081).
 - de prejudiciële vragen over de artikelen 47, 2°, en 54 van het decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 12 juli 2013 betreffende de integrale jeugdhulp, gesteld door de familie- en jeugdrechtbank van de Rechtbank van eerste aanleg West-Vlaanderen, afdeling Brugge (nr. van de rol 7082).
 - de prejudiciële vraag betreffende artikel 143 van de wet van 6 juli 2017 houdende vereenvoudiging, harmonisering, informatisering en modernisering van bepalingen van burgerlijke recht en van burgerlijk procesrecht alsook van het notariaat, en houdende diverse bepalingen inzake justitie (wijziging van artikel 1047, eerste lid, van het Gerechtelijk Wetboek), gesteld door de Arbeidsrechtbank Waals-Brabant, afdeling Nijvel (nr. van de rol 7085).
-
- la question préjudiciale relative aux articles 204 et 210 du Code d'instruction criminelle, posée par le Tribunal correctionnel francophone de Bruxelles (n° du rôle 7079).
 - la question préjudiciale concernant l'article 4, § 3, de la loi du 19 mars 2017 instituant un fonds budgétaire relatif à l'aide juridique de deuxième ligne, posée par le Tribunal correctionnel du Hainaut, division Mons (n° du rôle 7080).
 - les questions préjudicielles concernant les articles 5 et 9 du décret de la Région wallonne du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques, posées par le Tribunal correctionnel de Liège, division Huy (n° du rôle 7081).
 - les questions préjudicielles concernant les articles 47, 2°, et 54 du décret de la Communauté flamande du 12 juillet 2013 relatif à l'aide intégrale à la jeunesse, posées par le tribunal de la famille et de la jeunesse du Tribunal de première instance de Flandre occidentale, division Bruges (n° du rôle 7082).
 - la question préjudiciale relative à l'article 143 de la loi du 6 juillet 2017 portant simplification, harmonisation, informatisation et modernisation de dispositions de droit civil et de procédure civile ainsi que du notariat, et portant diverses mesures en matière de justice (modification de l'article 1047, alinéa 1er, du Code judiciaire), posée par le Tribunal du travail du Brabant wallon, division Nivelles (n° du rôle 7085).

BEGROTINGSBERAADSLAGINGEN

- Bij mail van 3 januari 2019, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de initiële algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2018 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 002 van opdracht 04 en van programma 007 van opdracht 13.
- Bij mail van 3 januari 2019, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van de initiële algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2018 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 001 van opdracht 31 en van programma 002 van opdracht 08.
- Bij mail van 3 januari 2019, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van de initiële algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2018 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma's 001 en 002 van opdracht 14 en van programma 003 van opdracht 27.
- Bij mail van 4 januari 2019, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van de initiële algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2018 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 007 van opdracht 17.
- Bij mail van 4 januari 2019, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van de initiële algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2018 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van diverse programma's van opdracht 27 en van programma 002 van opdracht 26.

DÉLIBÉRATIONS BUDGÉTAIRES

- Par courriel du 3 janvier 2019, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté ministériel modifiant le budget général des dépenses initial de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2018 par transfert de crédits entre allocations de base du programme 002 de la mission 04 et du programme 007 de la mission 13.
- Par courriel du 3 janvier 2019, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant le budget général des dépenses initial de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2018 par transfert de crédits entre allocations de base du programme 001 de la mission 31 et du programme 002 de la mission 08.
- Par courriel du 3 janvier 2019, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant le budget général des dépenses initial de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2018 par transfert de crédits entre allocations de base des programmes 001 et 002 de la mission 14 et du programme 003 de la mission 27.
- Par courriel du 4 janvier 2019, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant le budget général des dépenses initial de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2018 par transfert de crédits entre allocations de base du programme 007 de la mission 17.
- Par courriel du 4 janvier 2019, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant le budget général des dépenses initial de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2018 par transfert de crédits entre allocations de base de divers programmes de la mission 27 et du programme 002 de la mission 26.

- Bij mail van 4 januari 2019, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van de initiële algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2018 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van diverse programma's van diverse opdrachten.
 - Bij mail van 7 januari 2019, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van de initiële algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2018 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma's 002, 004 en 005 van opdracht 29 en van programma 005 van opdracht 10.
 - Bij mail van 8 januari 2019, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2018 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 002 van opdracht 14.
 - Bij mail van 8 januari 2019, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2018 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 008 van opdracht 02.
 - Bij mail van 8 januari 2019, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van de aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2018 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma's 001, 002 en 003 van opdracht 32.
- Par courriel du 4 janvier 2019, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant le budget général des dépenses initial de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2018 par transfert de crédits entre allocations de base de divers programmes de diverses missions.
 - Par courriel du 7 janvier 2019, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant le budget général des dépenses initial de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2018 par transfert de crédits entre allocations de base des programmes 002, 004 et 005 de la mission 29 et du programme 005 de la mission 10.
 - Par courriel du 8 janvier 2019, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté ministériel modifiant l'ajustement du budget général des dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2018 par transfert de crédits entre allocations de base du programme 002 de la mission 14.
 - Par courriel du 8 janvier 2019, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté ministériel modifiant l'ajustement du budget général des dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2018 par transfert de crédits entre allocations de base du programme 008 de la mission 02.
 - Par courriel du 8 janvier 2019, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'ajustement du budget général des dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2018 par transfert de crédits entre allocations de base des programmes 001, 002 et 003 de la mission 32.

- Bij mail van 10 januari 2019, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van de aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2018 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 003 van opdracht 02.
- Bij mail van 10 januari 2019, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2018 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 007 van opdracht 17.
- Bij mail van 10 januari 2019, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2018 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma's 001 en 002 van opdracht 26 en van programma's 006 en 009 van opdracht 27.
- Bij mail van 10 januari 2019, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2018 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma's 002 en 003 van opdracht 21.
- Bij mail van 10 januari 2019, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de initiële algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2018 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 003 van opdracht 16 en van programma 001 van opdracht 27.
- Par courriel du 10 janvier 2019, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'ajustement du budget général des dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2018 par transfert de crédits entre allocations de base du programme 003 de la mission 02.
- Par courriel du 10 janvier 2019, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté ministériel modifiant l'ajustement du budget général des dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2018 par transfert de crédits entre allocations de base du programme 007 de la mission 17.
- Par courriel du 10 janvier 2019, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté ministériel modifiant l'ajustement du budget général des dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2018 par transfert de crédits entre allocations de base des programmes 001 et 002 de la mission 26 et des programmes 006 et 009 de la mission 27.
- Par courriel du 10 janvier 2019, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté ministériel modifiant l'ajustement du budget général des dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2018 par transfert de crédits entre allocations de base des programmes 002 et 003 de la mission 21.
- Par courriel du 10 janvier 2019, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté ministériel modifiant le budget général des dépenses initial de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2018 par transfert de crédits entre allocations de base du programme 003 de la mission 16 et du programme 001 de la mission 27.

- Bij mail van 10 januari 2019, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van de initiële algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2018 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 002 van opdracht 19 en van programma 002 van opdracht 27.
 - Bij mail van 10 januari 2019, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van de initiële algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2018 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 003 van opdracht 02.
 - Bij mail van 10 januari 2019, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons, overeenkomstig artikel 88, § 1, van de organische ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle, een afschrift van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van de initiële begroting 2018 van de Haven van Brussel (herverdeling nr. 3).
 - Bij mail van 17 januari 2019, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2018 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma's 001, 002 en 005 van opdracht 25.
 - Bij mail van 17 januari 2019, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2018 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 002 van opdracht 15.
- Par courriel du 10 janvier 2019, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant le budget général des dépenses initial de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2018 par transfert de crédits entre allocations de base du programme 002 de la mission 19 et du programme 002 de la mission 27.
 - Par courriel du 10 janvier 2019, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant le budget général des dépenses initial de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2018 par transfert de crédits entre allocations de base du programme 003 de la mission 02.
 - Par courriel du 10 janvier 2019, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet, en application de l'article 88, § 1^{er}, de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle, une copie de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant le budget des dépenses initial 2018 du Port de Bruxelles (nouvelle ventilation n° 3).
 - Par courriel du 17 janvier 2019, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté ministériel modifiant l'ajustement du budget général des dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2018 par transfert de crédits entre allocations de base des programmes 001, 002 et 005 de la mission 25.
 - Par courriel du 17 janvier 2019, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté ministériel modifiant l'ajustement du budget général des dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2018 par transfert de crédits entre allocations de base du programmes 002 de la mission 15.

- Bij mail van 17 januari 2019, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van de aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2018 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma's 001 en 002 van opdracht 17, van programma 002 van opdracht 18, van programma's 001 en 002 van opdracht 19 en van programma 002 van opdracht 20.
- Bij mail van 17 januari 2019, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van de aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2018 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 003 van opdracht 27.
- Par courriel du 17 janvier 2019, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'ajustement du budget général des dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2018 par transfert de crédits entre allocations de base des programmes 001 et 002 de la mission 17, du programme 002 de la mission 18, des programmes 001 et 002 de la mission 19 et du programme 002 de la mission 20.
- Par courriel du 17 janvier 2019, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'ajustement du budget général des dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2018 par transfert de crédits entre allocations de base du programme 003 de la mission 27.

WIJZIGINGEN VAN DE SAMENSTELLING VAN DE COMMISSIES

- Bij mail van 7 januari 2019 deelt de PS-fractie volgende wijzigingen mee :
 - **COMMISSIE VOOR DE FINANCIËN EN DE ALGEMENE ZAKEN**
 - de aanwijzing van mevrouw Caroline DÉSIR als vast lid van de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken, ter vervanging van de heer Mohamed OURIAGHLI.
 - **COMMISSIE VOOR DE BINNENLANDSE ZAKEN**
 - de aanwijzing van de heer Mohamed OURIAGHLI als vast lid van de commissie voor de Binnenlandse Zaken, ter vervanging van mevrouw Caroline DÉSIR.
- * * *
- Bij mail van 17 januari 2019 deelt de ECOLO-fractie volgende wijzigingen mee :
 - **COMMISSIE VOOR DE HUISVESTING**
 - de aanwijzing van mevrouw Anne HERSCOVICI als plaatsvervangend lid van de commissie voor de Huisvesting, ter vervanging van de heer Christos DOULKERIDIS.
 - **COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR**
 - de aanwijzing van de heer Alain MARON als plaatsvervangend lid van de commissie voor de Infrastructuur, ter vervanging van de heer Arnaud PINXTEREN.
 - **COMMISSIE VOOR DE ECONOMISCHE ZAKEN EN DE TEWERKSTELLING**
 - de aanwijzing van de heer Matteo SEGERS als vast lid van de commissie voor de Economische Zaken en de Tewerkstelling, ter vervanging van mevrouw Magali PLOVIE.
 - de aanwijzing van mevrouw Magali PLOVIE als plaatsvervangend lid van de commissie voor de Economische Zaken en de Tewerkstelling, ter vervanging van de heer Arnaud PINXTEREN.
 - **COMMISSIE VOOR DE TERRITORIALE ONTWIKKELING**
 - de aanwijzing van de heer Alain MARON als vast lid van de commissie voor de Territoriale Ontwikkeling, ter vervanging van mevrouw Evelyne HUYTEBROECK.
 - de aanwijzing van mevrouw Evelyne HUYTEBROECK als plaatsvervangend lid van de commissie voor de Territoriale Ontwikkeling, ter vervanging van de heer Alain MARON.
 - de aanwijzing van de heer Matteo SEGERS als plaatsvervangend lid van de commissie voor de Territoriale Ontwikkeling, ter vervanging van de heer Arnaud PINXTEREN.

- **COMMISSIE VOOR HET LEEFMILIEU EN DE ENERGIE**
 - de aanwijzing van mevrouw Evelyne HUYTEBROECK als vast lid van de commissie voor het Leefmilieu en de Energie, ter vervanging van de heer Arnaud PINXTEREN.
 - de aanwijzing van de heer Matteo SEGERS als plaatsvervangend lid van de commissie voor het Leefmilieu en de Energie, ter vervanging van mevrouw Evelyne HUYTEBROECK.
- **COMITÉ VOOR DE FOLLOW-UP VAN DE WETGEVING**
 - de aanwijzing van mevrouw Zoé GENOT als lid van het Comité voor de follow-up van de wetgeving, ter vervanging van de heer Christos DOULKERIDIS.

MODIFICATIONS DE LA COMPOSITION DES COMMISSIONS

- Par mail du 7 janvier 2019, le groupe PS communique les modifications suivantes :
 - **COMMISSION DES FINANCES ET DES AFFAIRES GÉNÉRALES**
 - la désignation de Mme Caroline DÉSIR comme membre effective de la commission des Finances et des Affaires générales, en remplacement de M. Mohamed OURIAGHLI.
 - **COMMISSION DES AFFAIRES INTÉRIEURES**
 - la désignation de M. Mohamed OURIAGHLI comme membre effectif de la commission des Affaires intérieures, en remplacement de Mme Caroline DÉSIR.
- * * *
- Par mail du 17 janvier 2019, le groupe ECOLO communique les modifications suivantes :
 - **COMMISSION DU LOGEMENT**
 - la désignation de Mme Anne HERSCOVICI comme membre suppléante de la commission du Logement, en remplacement de M. Christos DOULKERIDIS.
 - **COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE**
 - la désignation de M. Alain MARON comme membre suppléant de la commission de l'Infrastructure, en remplacement de M. Arnaud PINXTEREN.
 - **COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DE L'EMPLOI**
 - la désignation de M. Matteo SEGERS comme membre effectif de la commission des Affaires économiques et de l'Emploi, en remplacement de Mme Magali PLOVIE.
 - la désignation de Mme Magali PLOVIE comme membre suppléante de la commission des Affaires économiques et de l'Emploi, en remplacement de M. Arnaud PINXTEREN.
 - **COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL**
 - la désignation de M. Alain MARON comme membre effectif de la commission du Développement territorial, en remplacement de Mme Evelyne HUYTEBROECK.
 - la désignation de Mme Evelyne HUYTEBROECK comme membre suppléante de la commission du Développement territorial, en remplacement de M. Alain MARON.
 - la désignation de M. Matteo SEGERS comme membre suppléant de la commission du Développement territorial, en remplacement de M. Arnaud PINXTEREN.

- **COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE**
 - la désignation de Mme Evelyne HUYTEBROECK comme membre effective de la commission de l'Environnement et de l'Energie, en remplacement de M. Arnaud PINXTEREN.
 - la désignation de M. Matteo SEGERS comme membre suppléant de la commission de l'Environnement et de l'Energie, en remplacement de Mme Evelyne HUYTEBROECK.
- **COMITÉ DE SUIVI LÉGISLATIF**
 - la désignation de Mme Zoé GENOT comme membre du Comité de suivi législatif, en remplacement de M. Christos DOULKERIDIS.

BIJLAGE

MONDELINGE VRAGEN

(SCHRIJFELIJKE VRAGEN WAAROP NOG NIET WERD GEANTWOORD)

- MONDELINGE VRAAG (nr 1063) van mevrouw Mathilde EL BAKRI (F), aan de heer Rudi VERVOORT, Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid, betreffende «de stedenbouwkundige lasten opgelegd aan Extensa voor het project op de site Thurn & Taxis».
- MONDELINGE VRAAG (nr 1065) van de heer Bruno DE LILLE (N), aan de heer Rudi VERVOORT, Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid, betreffende «de nieuwe GSV, meer bepaald het luik over toegankelijkheid».
- MONDELINGE VRAAG (nr 1066) van de heer Marc-Jean GHYSSELS (F), aan de heer Rudi VERVOORT, Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid, betreffende «"Brussels Smart Mobility"».
- MONDELINGE VRAAG (nr 1068) van de heer Dominiek LOOTENS-STAEEL (N), aan de heer Rudi VERVOORT, Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid, betreffende «de genomen maatregelen na de rellen van 11 november 2017».
- MONDELINGE VRAAG (nr 1069) van mevrouw Isabelle EMMERY (F), aan de heer Rudi VERVOORT, Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid, betreffende «het project voor een dierencrematorium».

- MONDELINGE VRAAG (nr 1070) van de heer Marc-Jean GHYSSELS (F), aan de heer Rudi VERVOORT, Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid, betreffende «Brusafe».
- MONDELINGE VRAAG (nr 910) van mevrouw Dominique DUFOURNY (F), aan mevrouw Céline FREMAULT, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie, betreffende «de digitale markten voor gas en stroom in het Brussels Gewest».
- MONDELINGE VRAAG (nr 911) van de heer Marc-Jean GHYSSELS (F), aan mevrouw Céline FREMAULT, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie, betreffende «de bio-economie».
- MONDELINGE VRAAG (nr 913) van de heer Benoît CEREXHE (F), aan mevrouw Céline FREMAULT, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie, betreffende «de in het kader van het besluit inzake geluidshinder van 27 mei 1999 geïnde bedragen».

Brussel, 9 januari 2019

ANNEXE

QUESTIONS ORALES

(QUESTIONS ÉCRITES AUXQUELLES IL N'A PAS ÉTÉ RÉPONDU)

- QUESTION ORALE (n°1063) de Mme Mathilde EL BAKRI (F), à M. Rudi VERVOORT, Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la Ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique, concernant «les charges d'urbanisme exigées à Extensa pour son projet sur le site de Tours et Taxis».
- QUESTION ORALE (n°1065) de M. Bruno DE LILLE (N), à M. Rudi VERVOORT, Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la Ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique, concernant «le nouveau RRU, et en particulier le volet sur l'accessibilité».
- QUESTION ORALE (n°1066) de M. Marc-Jean GHYSSELS (F), à M. Rudi VERVOORT, Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la Ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique, concernant «"Brussels Smart Mobility"».
- QUESTION ORALE (n°1068) de M. Dominiek LOOTENS-STAEEL (N), à M. Rudi VERVOORT, Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la Ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique, concernant «les mesures prises après les émeutes du 11 novembre 2017».
- QUESTION ORALE (n°1069) de Mme Isabelle EMMERY (F), à M. Rudi VERVOORT, Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la Ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique, concernant «le projet de crématorium animalier».

- QUESTION ORALE (n°1070) de M. Marc-Jean GHYSSELS (F), à M. Rudi VERVOORT, Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la Ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propriété publique, concernant «Brusafe».
- QUESTION ORALE (n°910) de Mme Dominique DUFOURNY (F), à Mme Céline FREMAULT, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Energie, concernant «les marchés numériques du gaz et de l'électricité en Région bruxelloise».
- QUESTION ORALE (n°911) de M. Marc-Jean GHYSSELS (F), à Mme Céline FREMAULT, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Energie, concernant «la bioéconomie».
- QUESTION ORALE (n°913) de M. Benoît CEREXHE (F), à Mme Céline FREMAULT, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Energie, concernant «les montants perçus dans le cadre de l'application de l'arrêté bruit du 27 mai 1999».

Bruxelles, le 9 janvier 2019