



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

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

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

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

**RÉUNION DU
MARDI 17 OCTOBRE 2017**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

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

**VERGADERING VAN
DINSDAG 17 OKTOBER 2017**

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

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

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

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

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

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE**INTERPELLATIONS 8**

Interpellation de M. Julien Uyttendaele 8

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

concernant "les contrôles et les mesures de la
performance environnementale des véhicules
en circulation".

Discussion – Orateurs : 11

Mme Annemie Maes (Groen)
M. Jef Van Damme (sp.a)
Mme Céline Fremault, ministre
M. Julien Uyttendaele (PS)

Interpellation de M. Benoît Cerexhe 19

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

concernant "les suites données aux actions en
cessation environnementale introduites par la
Région et les communes bruxelloises contre
l'État fédéral pour sa gestion du dossier du
survol des zones riveraines de l'aéroport de
Bruxelles-National".

Discussion – Orateurs : 23

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)
M. Arnaud Pinxteren (Ecolo)
M. Jef Van Damme (sp.a)
M. Michaël Vossaert (DéFI)
Mme Céline Fremault, ministre
M. Benoît Cerexhe (cdH)

INHOUD**INTERPELLATIES 8**

Interpellatie van de heer Julien Uyttendaele 8

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

betreffende "de controles en metingen van de
milieuprestaties van de voertuigen in het
verkeer".

Bespreking – Sprekers: 11

Mevrouw Annemie Maes (Groen)
De heer Jef Van Damme (sp.a)
Mevrouw Céline Fremault, minister
De heer Julien Uyttendaele (PS)

Interpellatie van de heer Benoît Cerexhe 19

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

betreffende "de gevolgen die zijn gegeven
aan de vorderingen tot staking van de
milieuhinder die werden ingediend door het
Gewest en de Brusselse gemeenten tegen de
federale Staat voor zijn beheer van het
dossier betreffende de vluchten boven de
gebieden die grenzen aan de luchthaven van
Zaventem".

Bespreking – Sprekers: 23

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)
De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo)
De heer Jef Van Damme (sp.a)
De heer Michaël Vossaert (DéFI)
Mevrouw Céline Fremault, minister
De heer Benoît Cerexhe (cdH)

QUESTIONS ORALES	31	MONDELINGE VRAGEN	31
Question orale de Mme Annemie Maes	31	Mondelinge vraag van mevrouw Annemie Maes	31
à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,		aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,	
concernant "la protection des espaces verts lors d'événements".		betreffende "de bescherming van groene zones bij evenementen".	
Question orale de Mme Evelyne Huytebroeck	36	Mondelinge vraag van mevrouw Evelyne Huytebroeck	36
à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,		aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,	
concernant "la peupleraie de Ganshoren".		betreffende "het populierenbos te Ganshoren".	
Question orale de Mme Annemie Maes	39	Mondelinge vraag van mevrouw Annemie Maes	39
à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,		aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,	
concernant "l'approche en matière de chats harets dans la Région".		betreffende "de aanpak van verwilderde katten in het Gewest".	
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	42	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	42
à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,		aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,	
concernant "les normes environnementales des bus touristiques".		betreffende "de milieunormen voor de toeristische bussen".	

Question orale de Mme Annemie Maes	46	Mondelinge vraag van mevrouw Annemie Maes	46
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,		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,	
et à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,		en aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,	
concernant "le droit de préemption pour les terres agricoles".		betreffende "het voorkeepsrecht voor landbouwgronden".	
Question orale de M. André du Bus de Warnaffe	51	Mondelinge vraag van de heer André du Bus de Warnaffe	51
à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,		aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,	
concernant "le suivi de la décision de l'inscription de la Forêt de Soignes au patrimoine mondial de l'Unesco".		betreffende "de follow-up van de beslissing tot inschrijving van het Zoniënwoud op de Werelderfgoedlijst van de Unesco".	
Question orale de M. Julien Uyttendaele	51	Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele	51
à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,		aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,	
concernant "la transposition de la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs".		betreffende "de omzetting van de richtlijn 2014/94/EU betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen".	
Question orale de Mme Annemie Maes	51	Mondelinge vraag van mevrouw Annemie Maes	51

à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,

concernant "l'enregistrement des chats domestiques".

Question orale de Mme Dominique Dufourny 54

à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,

concernant "l'abattage sans étourdissement préalable".

Question orale de Mme Dominique Dufourny 55

à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,

concernant "les refuges animaliers et leur financement".

Question orale de Mme Dominique Dufourny 55

à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,

aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,

betreffende "de registratie van de huiskatten".

Mondelinge vraag van mevrouw Dominique Dufourny 54

aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,

betreffende "het onverdoofd slachten".

Mondelinge vraag van mevrouw Dominique Dufourny 55

aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,

betreffende "de dierenasielen en hun financiering".

Mondelinge vraag van mevrouw Dominique Dufourny 55

aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering,

concernant "l'expérimentation animale et la visite de la Secrétaire d'État à l'hôpital universitaire de la VUB".

Question orale de M. Eric Bott

55

à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,

concernant "le contrôle du respect du bien-être animal dans les abattoirs".

Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,

betreffende "de dierenproeven en het bezoek van de staatssecretaris aan het universitair ziekenhuis van de VUB".

Mondelinge vraag van de heer Eric Bott

55

aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,

betreffende "de controle op respect voor dierenwelzijn in de slachthuizen".

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

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. JULIEN UYTENDAELE

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

concernant "les contrôles et les mesures de
la performance environnementale des
véhicules en circulation".

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

M. Julien Uyttendaele (PS).- Vous savez que je porte une attention particulière à la qualité de l'air dans notre Région. Vous avez déjà eu l'occasion à plusieurs reprises de rappeler qu'il s'agit d'une problématique prise à bras le corps par le gouvernement bruxellois.

C'est aussi un enjeu qui interpelle et qui mobilise depuis de nombreuses années nos concitoyens. J'en veux pour preuve une fiche thématique disponible sur le site de Bruxelles Environnement relative à un sondage d'opinion portant sur la perception de la qualité de l'air par les Bruxellois et les navetteurs, datant de juillet 1998. À l'époque déjà, plus d'un tiers des personnes interrogées (38%) mentionnait la qualité de l'air comme le problème environnemental le plus préoccupant dans notre Région.

À la question de savoir quelles étaient, parmi les différentes mesures, celles que les citoyens étaient prêts à s'appliquer personnellement pour participer à une amélioration de la qualité de l'air à

INTERPELLATIES

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER JULIEN UYTENDAELE

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

betreffende "de controles en metingen van
de milieuprestaties van de voertuigen in het
verkeer".

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

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).-
U liet al meermaals weten dat de Brusselse regering de luchtvervuiling in het gewest doortastend wil aanpakken.

Het is in elk geval een probleem waarvan de Brusselaars al lang wakker liggen. Uit de resultaten van een enquête die Leefmilieu Brussel in 1998 hield, blijkt immers dat destijds al 38% van de ondervraagden de luchtkwaliteit als het grootste milieuprobleem in het gewest beschouwde.

Van die ondervraagden was 84% bereid om de uitstoot van zijn auto bij elk onderhoud te laten testen en bij stellen.

De zesde staatshervorming leidde tot de regionalisering van het toezicht op de centra voor technische autocontrole. Momenteel is de situatie verontrustend. De uitlaatgassen worden immers helemaal niet systematisch gecontroleerd en het gewest heeft geen dienst die het werk van de

Bruxelles, la première d'entre elle, plébiscitée à 84%, était de "faire tester et régler les gaz d'échappement de leur voiture lors de chaque entretien".

Cela nous renvoie à la sixième réforme de l'État qui a conduit à la régionalisation de la tutelle sur les centres de contrôle technique. À ce titre, nous pouvons nourrir quelques inquiétudes sur la situation actuelle. De fait, les contrôles antipollution sont très loin d'être systématiques et notre Région ne dispose actuellement d'aucun service de contrôle des prestations effectuées par ces centres de contrôle technique agréés dans le cadre de leurs missions.

Pire encore, la presse faisait écho, le 4 juillet dernier, de fraudes au filtre à particules de plus en plus fréquentes. Quand on sait que le remplacement de tels filtres peut coûter jusqu'à 2.000 euros, on comprend que certains garages peu scrupuleux proposent à leurs clients de retirer le filtre ou de le vider de son contenu à moindre coût, avec des conséquences gravissimes pour la qualité de notre air.

De la même manière, le 3 juillet, le Vlaamse Automobilistenbond (VAB), jugeant que les fraudes ne sont que la partie émergée de l'iceberg, diffusait un communiqué de presse appelant les gouvernements à améliorer le contrôle technique et le contrôle des émissions des véhicules. Le VAB suspecte en effet que près de 140.000 véhicules circulent en Belgique sans filtre à particules ou avec des filtres défectueux. Pour couronner le tout, certains médias précisent que le matériel de contrôle des émissions de pollution était totalement obsolète et incapable de détecter ou non la présence de filtres à particules. Mon collègue, M. Özkara, a d'ailleurs interpellé Mme la secrétaire d'État, Blanca Debaets, à ce sujet précis.

Cette situation est problématique, car elle pourrait constituer une source d'iniquité entre automobilistes du fait d'un manque de coordination entre les politiques que vous menez sur le plan environnemental en faveur de la qualité de l'air et les dispositions réellement d'application pour vérifier la conformité des véhicules autorisés à la circulation.

C'est bien dommage, car le but n'est évidemment pas de priver les gens de l'usage de leur véhicule.

controlecentra evalueert.

Erger nog: fraude met roetfilters zou steeds vaker voorkomen. Het kan 2.000 euro kosten om zo'n filter te vervangen. Garagehouders met weinig scrupules stellen hun klanten dan ook voor om de filter te verwijderen of om hem tegen een lagere prijs leeg te halen. Dat heeft ernstige gevolgen voor de luchtkwaliteit.

Er rijden volgens de VAB in België vermoedelijk bijna 140.000 voertuigen rond zonder werkende roetfilter. Op de koop toe zou het materiaal waarmee de uitstoot wordt gecontroleerd hopeloos verouderd zijn en is het onmogelijk om ermee vast te stellen of een voertuig wel is uitgerust met een roetfilter.

Dat is problematisch, want het kan leiden tot ongelijkheid tussen autobestuurders doordat het beleid rond luchtkwaliteit niet is afgestemd op de toegepaste maatregelen om na te gaan of voertuigen aan de normen voldoen.

Dat is jammer, want het is uiteraard niet de bedoeling om de burger het gebruik van zijn auto te ontfemen. Wanneer hij met zijn voertuig naar de keuring moet, is dat het uitgelezen moment om hem in te lichten over de uitstoot van zijn voertuig en over de toekomstige lage-emissiezone (LEZ).

Het gewestbeleid inzake mobiliteit is steeds sterker gelinkt met milieu. Om bepaalde hefboomen te gebruiken, moeten verschillende ministers en overheidsdiensten soms samenwerken. Een gezamenlijke aanpak van het bewustmakingsbeleid door u en staatssecretaris Debaets zou dan ook aangewezen kunnen zijn.

Bovendien zou een systematische meting van de uitstoot van voertuigen tijdens de keuring interessante statistische gegevens opleveren. Op basis daarvan kan worden nagegaan wat de werkelijke milieuprestatie is van de voertuigen op basis van de homologatiecategorie, de brandstof, de kilometerstand of de leeftijd. Op basis daarvan zou ook een tolerantiezone voor de validering van reële vervuilingstests bij de technische controle kunnen worden bepaald.

Overlegt u met staatssecretaris Debaets over de opdracht van de autokeuringscentra inzake de controle en het volgen van de milieuprestaties van

Comme nous l'avons déjà suggéré, le passage au contrôle technique constitue cependant également un moment opportun pour les informer sur l'état de leur véhicule en matière d'émission, ainsi que sur les dispositions futures de la zone de basse émission (LEZ) régionale. De la même manière, vous vous étiez montrée intéressée à l'idée de communications spécifiques concernant le choix de carburant à l'occasion de moments clés comme le Salon de l'auto, il y a deux ans.

Considérant que les politiques régionales en matière de mobilité et d'environnement sont plus que jamais corrélées et que l'activation de différents leviers d'action nécessite parfois une mobilisation conjointe de différents ministres et administrations, la mise en œuvre de politiques de sensibilisation conjointe entre vous et Mme la secrétaire d'État, Bianca Debaets, en charge de la Sécurité routière et de la tutelle sur les centres de contrôle technique, pourrait être opportune.

En outre, des dispositions assurant la mesure systématique des émissions des véhicules soumis au contrôle technique permettraient également de collecter des informations à valeur statistique. Celles-ci ne seraient pas inintéressantes pour connaître la performance environnementale réelle des véhicules en circulation en fonction de leur catégorie d'homologation, du type de carburant, de leur kilométrage ou encore de leur âge. Faute de mieux, cet échantillonnage robuste pourrait par ailleurs servir à la définition d'une marge de tolérance à la validation des tests de pollution réelle lors du contrôle technique.

Mme la ministre, des contacts existent-ils entre votre cabinet et celui de Mme Debaets au sujet du rôle et des missions des centres de contrôle technique, en matière de contrôle et de suivi de la performance environnementale des véhicules en circulation ? Quelle est votre position en tant que ministre de l'Environnement au sujet des défaillances des centres de contrôle technique constatées ?

Des contacts entre Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité existent-ils sur cette question ? Le renforcement des contrôles et mesures de la performance environnementale des véhicules en circulation est-il envisagé en complément des mesures visant à la mise en place de la LEZ régionale ?

in gebruik genomen voertuigen? Hoe staat u tegenover de bij de controlecentra vastgestelde gebreken?

Overleggen Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit over deze kwestie? Overweegt u een uitbreiding van de controles en metingen van de milieuprestaties van voertuigen, naast de invoering van de LEZ?

Wilt u de keuringscentra informatie laten geven over wat wel en niet mag in de LEZ? Zo ja, hoe en wanneer bent u van plan om daar werk van te maken?

Een van de grote uitdagingen tijdens deze regeerperiode bestaat erin om dieselwagens te weren uit het wagenpark van de Brusselse overheid. Diesel is in een stedelijke omgeving geen aangewezen brandstof. Het aantal nieuwe inschrijvingen van dieselauto's neemt in het Brussels Gewest ook langzaam af, wat goed nieuws is. Toch zijn er nog heel wat consumenten die verkeerde informatie krijgen en daardoor voor een dieselauto kiezen.

De federale regering trekt bovendien de fiscaliteit voor diesel gelijk met die voor benzine en keurde de hogere autobelasting voor dieselwagens goed.

(Opmerkingen van mevrouw Fremault)

Een brede informatie- en bewustmakingscampagne is dan ook nodig, zodat Brusselaars bij de aankoop van een nieuw of tweedehands voertuig op de hoogte zijn van de toekomstige maatregelen. Ze kunnen ook worden gestimuleerd om niet langer een eigen auto aan te schaffen. Welke informatiecampagnes wilt u voeren rond de LEZ en rond dieselauto's? Wanneer gaan ze van start?

De la même manière, est-il envisagé de faire des centres de contrôle technique des partenaires pour la diffusion des dispositions à venir en ce qui concerne la mise en œuvre de la LEZ régionale ? Cela pourrait, par exemple, prendre simplement la forme de panneaux d'information le long des files des centres de contrôle technique, ou d'une distribution de prospectus aux propriétaires de véhicules qui se verraient frappés d'une interdiction de circulation dans les deux ou trois prochaines années. Dans l'affirmative, quand et comment se matérialisera ce type de mesure ?

La disparition du diesel du parc automobile bruxellois est un enjeu majeur de cette législature. Ce type de carburant n'offre pas d'intérêt en ville et la proportion de véhicules diesel parmi les nouvelles immatriculations décroît petit à petit en Région bruxelloise. C'est une bonne nouvelle. Pourtant, le déficit d'information des consommateurs persiste et nombreux sont ceux qui optent encore pour une motorisation au diesel en dépit du bon sens, tant sur le plan économique qu'environnemental.

Par ailleurs, l'État fédéral est en passe d'aligner la fiscalité du diesel sur celle de l'essence et le principe d'une fiscalité automobile plus lourde pour les véhicules diesel a été validé par le gouvernement.

(Remarques de Mme Fremault)

C'est pourquoi, il nous semble utile d'enclencher une large campagne d'information et de sensibilisation à l'attention des automobilistes bruxellois pour les informer, lors de l'achat d'un véhicule neuf ou d'occasion, des mesures à venir ou, peut-être, pour les inciter à se passer d'un véhicule personnel. Il me semble que vous aviez soutenu cette idée lors de nos précédents échanges sur ce thème. Pouvez-vous, dès lors, nous préciser quels sont les projets de campagne d'information à venir, sur la LEZ d'une part et sur le diesel d'autre part ? Quand ces campagnes seront-elles lancées ?

Discussion

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

Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).-

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Dieselgate

Les mesures qui ont été prises depuis le dieselgate restent malheureusement limitées.

Une commission d'enquête créée au Parlement européen a émis des propositions concrètes pour éviter de tels scandales à l'avenir. Groen a proposé la création d'une agence de contrôle européenne indépendante. Cette proposition a été soutenue par la présidente de la commission d'enquête, mais rejetée par les démocrates-chrétiens, les conservateurs et les libéraux. Il est regrettable et incompréhensible que les parlementaires n'aient pas osé rompre le lien entre la politique et l'industrie automobile, pour traduire les conclusions de la commission d'enquête dans la législation.

La qualité de l'air et son impact sur la santé publique sont une question sérieuse. Les Européens, et en particulier les citoyens, veulent être protégés contre les voitures inutilement polluantes, sans être dupés par l'industrie.

Depuis la sixième réforme de l'État, le contrôle des performances énergétiques des véhicules est une compétence régionale. C'est absurde, car la question de la qualité de l'air a la même importance dans tout le pays.

Des contrôles sévères sont indispensables pour garantir le respect de la loi. Puisqu'il n'existe pas d'agence de contrôle européenne ou fédérale, la Région bruxelloise doit prendre ses responsabilités pour éviter un deuxième dieselgate.

Qu'a déjà entrepris ce gouvernement pour créer une agence de contrôle ? Y a-t-il déjà eu une concertation à ce propos au gouvernement ou avec les différents services et les Régions ?

Quelles garanties existe-t-il quant à l'indépendance de l'agence de contrôle vis-à-vis de l'industrie automobile ?

Dans notre Région, combien de voitures sont-elles équipées d'un filtre à particules et ont été contrôlées sur ce point ? J'ai déjà interrogé Mme Debaets à ce sujet, mais elle a renvoyé la question vers vous.

(Remarques)

ligt al even achter ons. De maatregelen die sindsdien werden genomen, blijven helaas zeer beperkt.

In het Europees Parlement werd een onderzoekscommissie opgericht die concrete voorstellen deed om dergelijke schandalen voortaan te vermijden. Het is belangrijk om te leren uit onze fouten.

Groen diende een voorstel in voor een onafhankelijk, Europees controleagentschap, dat werd gesteund door de mevrouw Van Brempt, voorzitter van de onderzoekscommissie. Jammer genoeg werd het weggestemd door de christendemocraten, de conservatieven en de liberalen. Een dergelijk onafhankelijk toezicht zou de Europese Commissie nochtans volledig loskoppelen van de auto-industrie en haar belangen. Het is jammer dat de parlementsleden van de grote politieke fracties die banden niet durven te verbreken. Uit Dieselgate bleek dat net die verwevenheid tussen politiek en de auto-industrie een deel is van de systeemfout. Het is onbegrijpelijk dat bepaalde parlementsleden de conclusies van de enquêtecommissie niet in wetgeving durven om te zetten.

De luchtkwaliteit en haar impact op de volksgezondheid is een ernstige zaak. Europeanen, en in het bijzonder stedelingen, willen maximaal beschermd worden tegen onnodig vervuilende auto's. Uit Dieselgate is gebleken dat de industrie rare sprongen maakt om de consumenten op allerlei vlakken te misleiden.

Sinds de zesde staatshervorming is de controle op de milieuprestaties van voertuigen een gewestelijke bevoegdheid. Er is echter nog steeds geen enkele gewestelijke technische controle-instelling. Het is trouwens absurd dat dit een gewestelijke bevoegdheid is. Luchtkwaliteit is in het hele land even belangrijk. Het is zeer triest dat het voorstel van Groen om een onafhankelijk Europees controleagentschap op te richten het niet gehaald heeft.

Aangezien er geen Europees of federaal controleagentschap is, moet het Brussels Gewest zijn verantwoordelijkheid opnemen om een tweede Dieselgate te voorkomen. Het was het machtige controleagentschap van de Verenigde Staten dat het schandaal aan het licht bracht.

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (sp.a) (en néerlandais).- *Je me joins aux autres questions. Par le passé, j'ai également interrogé Mme Debaets, compétente pour le respect des règles, à ce sujet.*

(Remarques)

(poursuivant en français)

Je vous avoue que je n'ai pas obtenu de réponse très élaborée de Mme Debaets. J'espère en avoir une de votre part.

(poursuivant en néerlandais)

Il est important que nous fixions des règles, mais il est également important de contrôler leur application. Ce que nous entendons sur les centres de contrôle technique ne nous rend pas optimistes. J'espère qu'avec Mme Debaets, vous continuerez à exercer un contrôle du respect des règles.

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

Strenge controles zijn onmisbaar om de naleving van de wet te garanderen.

Welke stappen nam deze regering al om een controleagentschap op te richten? Heeft hierover overleg plaatsgevonden in de regering en daarbuiten, met de verschillende diensten en gewesten?

Welke garanties zijn er dat het controleagentschap onafhankelijk is van de auto-industrie?

Hoeveel auto's in ons gewest hebben al een roetfilter en werden daarop gecontroleerd? Ik heb die vraag al aan staatssecretaris Debaets gesteld tijdens een eerdere commissie, maar zij heeft de kwestie naar u verwezen.

(Opmerkingen)

Mevrouw de voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Ik sluit me aan bij de andere vragen. In het verleden heb ik ook al vragen gesteld over dit onderwerp, onder meer aan staatssecretaris Debaets, die bevoegd is voor de naleving van de regels.

(Opmerkingen)

(verder in het Frans)

De antwoorden die zij mij gaf, waren niet erg uitgebreid. Ik hoop dat ik van u meer informatie krijg.

(verder in het Nederlands)

Het is belangrijk dat we regels vastleggen, maar het is even belangrijk dat we controleren of die regels toegepast worden. We worden niet blij of optimistisch gestemd van de zaken die we horen over de keuringscentra: er is daar echt een probleem. Hopelijk blijft u samen met staatssecretaris Debaets controle uitoefenen op de naleving van de regels. Dieselgate bewijst het: regels uitvaardigen is één zaak, ze toepassen een andere.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mme Céline Fremault, ministre.- J'en viens aux contacts entre mon cabinet et celui de Mme Debaets sur le rôle et les missions des centres de contrôle technique. Il a été convenu que le cabinet de Mme Debaets prendrait l'initiative d'organiser un groupe de travail réunissant Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité et les deux cabinets, afin d'élaborer des dispositions pour le contrôle et la mesure de la performance environnementale des véhicules en circulation.

Les centres de contrôle technique ont pour mission de garantir la sécurité sur les routes, la protection de l'environnement et celle des consommateurs. J'estime donc important d'investiguer sur les défaillances soupçonnées et observées, afin d'améliorer les procédures de contrôle des émissions. Je pense en particulier à la présence du filtre à particules et au respect des normes d'émission, ce qui permettra de réduire les émissions provenant du trafic. J'y suis bien entendu favorable, au titre de ministre chargée de l'environnement. Plus il y aura de contrôles, moins il y aura de pollution.

Pour détecter les fraudes, Bruxelles Mobilité et le cabinet de Mme Debaets sont en contact avec le Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire (GOCA), afin de déterminer s'il est possible de fixer des normes de détection plus strictes. Si c'est juridiquement conforme à la directive 2010/48/UE relative au contrôle technique des véhicules, et il semble que ce soit bien le cas, les centres de contrôle technique devront se procurer du matériel plus précis dans la limite des technologies disponibles. Il faudra aussi veiller à automatiser ces nouveaux types de contrôle, ce qui nécessitera plus de moyens. Mme Debaets se dit disposée à répondre à ces nouvelles demandes. Une résolution pourrait d'ailleurs être rédigée par cette commission à ce propos.

Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité sont en contact, notamment concernant la répartition des compétences pour le contrôle de la performance environnementale des véhicules. Bruxelles Mobilité confirme sa compétence en matière de contrôle de la performance environnementale des véhicules. Les contrôles techniques relèvent aussi de sa seule compétence.

À ma demande, un renforcement du contrôle de la

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- In verband met de opdracht van de keuringscentra werd beslist dat mevrouw Debaets een werkgroep zou oprichten waarin Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit en medewerkers van onze twee kabinetten zullen zitten. Zij zullen bepalen welke controles en metingen van de milieuprestaties van voertuigen moeten gebeuren.

De keuringscentra moeten de veiligheid op de weg, de bescherming van het milieu en de bescherming van de consument garanderen. Het is dan ook belangrijk om de vermoede en vastgestelde tekortkomingen te onderzoeken, zodat we de controleprocedures kunnen verbeteren. Hoe meer controles, des te minder vervuiling.

Brussel Mobiliteit en staatssecretaris Debaets overleggen met de Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs (GOCA) om na te gaan of striktere opsporingsnormen mogelijk zijn. Als dat juridisch gezien kan in het kader van de Europese norm betreffende de technische controle van voertuigen, moeten de keuringscentra beter controlemateriaal aanschaffen. Bovendien moeten die nieuwe controles automatisch worden uitgevoerd. Dat vergt meer middelen. Staatssecretaris Debaets is bereid om aan die vraag tegemoet te komen. De commissie zou hierover trouwens een resolutie kunnen opstellen.

Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit overleggen over de spreiding van de bevoegdheden inzake de controle van de milieuprestaties van voertuigen. Brussel Mobiliteit laat weten dat het daarvoor bevoegd is, net als voor de technische controle.

Op mijn verzoek zal Leefmilieu Brussel de controle van de milieuprestaties ondersteunen. Het agentschap wil de mogelijkheid invoeren om voertuigen na hun ingebruikname te testen, ook op de openbare weg, om na te gaan of de limietwaarden voor de uitstoot niet worden overschreden.

Leefmilieu Brussel is van plan om zich te laten begeleiden door erkende technische diensten die over de nodige middelen en competentie beschikken om zulke controles uit te voeren.

Bovendien werkt de Europese Unie momenteel

performance environnementale des véhicules est envisagé par Bruxelles Environnement. Cette dernière travaille à l'introduction, dans le code de l'inspection, de la possibilité de tester les véhicules après leur mise en circulation, pour contrôler le respect des seuils d'émission de polluants, et cela également sur les routes.

Bruxelles Environnement envisage de se faire accompagner par des services techniques agréés qui disposent des moyens techniques et de la compétence pour réaliser de tels contrôles.

En outre, l'Union européenne travaille actuellement à une réforme de la directive relative à la surveillance du marché des véhicules à moteur. Cette réforme prévoit un renforcement du contrôle du marché par les États membres, qui seront obligés d'effectuer des contrôles réguliers des véhicules en circulation, afin de vérifier le respect de leur homologation. En cas de fraude ou de manquement, la réforme de la directive prévoit des amendes à charge du constructeur pouvant aller jusqu'à 30.000 euros par véhicule en infraction.

Les centres de contrôle technique sont des partenaires privilégiés pour diffuser auprès des automobilistes des informations sur la zone de basse émission (LEZ). Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement ont rencontré le GOCA à plusieurs reprises, ce qui a permis d'aboutir à une collaboration pour informer les automobilistes.

Dès le 1er janvier 2018, l'automobiliste qui se rend au contrôle technique recevra un document de preuve de visite sur lequel figurera la date à partir de laquelle son véhicule ne sera plus autorisé à circuler dans la LEZ. Cette information sera donnée sur la base des informations de la Direction de l'immatriculation des véhicules (DIV).

Les kits de communication sur la LEZ sont déjà disponibles dans les centres de contrôle technique.

La LEZ doit également jouer un rôle de sensibilisation et de conscientisation aux dangers du diesel en milieu urbain. Des campagnes de communication sont en cours.

La LEZ aura un impact dissuasif sur l'achat de

aan een hervorming van de richtlijn betreffende het markttoezicht op motorvoertuigen. Door de hervorming worden lidstaten verplicht om controles uit te voeren op voertuigen in het verkeer. In geval van fraude kan de constructeur tot 30.000 euro boete krijgen per voertuig dat niet in orde is.

Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel werken samen met de Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs (GOCA) om automobilisten te informeren.

Vanaf 1 januari 2018 krijgen automobilisten die bij de autokeuring langsaan een document waarop staat vanaf wanneer de auto niet meer in de LEZ mag rijden. Die datum wordt afgeleid uit gegevens van de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen (DIV). De informatiepakketten over de LEZ zijn al beschikbaar bij de autokeuringscentra.

De LEZ ontmoedigt mensen om diesels te kopen. Er is nu al een terugval merkbaar. Het is niet alleen de bedoeling om naar een autopark zonder diesel te evolueren, maar ook om de mensen bewust te maken van de gevolgen van verbrandingsmotoren voor de volksgezondheid. De LEZ-informatiecampagne schuift de alternatieven duidelijk naar voren.

De informatiecampagne ging op 2 oktober van start en loopt tien weken. Ze wordt gevoerd op de radio, in de pers en op sociale netwerken. Er worden ook brochures uitgedeeld bij een aantal kruispunten.

De relevante organisaties zijn betrokken bij de LEZ, denk maar aan de federatie van ondernemingen, ondernemingen uit de autosector, de gemeenten, de vervoersbedrijven in Brussel, visit.brussels enzovoort.

Alle communicatiedragers verwijzen naar www.lez.brussels waar alle informatie over de LEZ te vinden is. Er zijn ook downloads beschikbaar. Tot slot is het callcenter van Leefmilieu Brussel opgeleid om vragen van burgers te beantwoorden.

Blijkbaar staan de Europese Raad en het Europese Parlement weigerachtig tegenover het Europese Controleagentschap voor de homologatie en de controle van de autonormen.

véhicules diesel. Les gens ont bien compris qu'ils ne doivent plus acheter de voitures au diesel. D'ailleurs le marché est en train de chuter. L'enjeu n'est pas uniquement d'avoir un parc automobile sans diesel ; il est aussi de favoriser la prise de conscience de l'impact des véhicules thermiques sur la santé publique, notamment. La campagne d'information sur la LEZ promeut clairement les alternatives.

La campagne d'information est massive et nationale. Elle a débuté le 2 octobre et s'étendra sur dix semaines. Différents médias sont mobilisés : la radio, la presse écrite et les réseaux sociaux. Des brochures seront également distribuées à certains carrefours.

Les principaux acteurs concernés par la LEZ sont mobilisés. Citons, les fédérations d'entreprises, les entreprises du secteur automobile et les communes. Il y a quelques semaines, j'ai réuni pendant plusieurs heures des communes au sein de mon cabinet, tant elles sont enthousiastes à participer à cette LEZ. Citons également les opérateurs de transport à Bruxelles, visit.brussels pour les touristes, etc.

Tous les outils de communication renvoient au site www.lez.brussels, qui présente une information exhaustive sur la LEZ. Différents outils de communication sont également téléchargeables sur demande. Si quelques parlementaires veulent distribuer des informations dans la circulation, n'hésitez pas à participer, les outils sont téléchargeables. Enfin, le centre d'appels de Bruxelles Environnement est formé pour pouvoir répondre aux questions des citoyens.

Concernant l'Agence de contrôle européen pour l'homologation et le respect des normes de véhicules, il y a eu visiblement un refus du Conseil et du Parlement européen sur cette question. Je n'ai pas plus d'informations à ce sujet. Cela sort de mes compétences.

(Remarques de Mme Maes)

Bruxelles Environnement a soutenu la création de l'agence de contrôle technique européen lors des discussions interrégionales et à la Direction générale coordination et affaires européennes (DGE). De notre côté, nous y étions favorables, mais je ne vais pas me heurter à toutes les

Meer kan ik u daarover niet vertellen, want het valt niet onder mijn bevoegdheid.

(Opmerkingen van mevrouw Maes)

Leefmilieu Brussel steunde de oprichting van een Europees controleagentschap en ik was er ook voorstander van, maar ik ga geen strijd leveren tegen de instellingen van de Europese Unie.

instances de l'Union européenne.

Mme Annemie Maes (Groen).- L'agence de contrôle dépend de Mme Debaets, c'est bien cela ?

Mme Céline Fremault, ministre.- Je ne suis pas compétente pour le contrôle technique.

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

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je vous remercie pour cette réponse très complète. Je suis assez rassuré. La LEZ est un beau dispositif, mais pour qu'il soit efficace, nous devons nous assurer qu'il soit respecté par tous. Acheter un véhicule diesel soi-disant propre ou moderne et ensuite enlever le filtre à particules après un, deux ou trois ans, c'est priver la LEZ de son efficacité.

Des contrôles stricts doivent donc évidemment être effectués au sein des centres de contrôle technique, mais aussi sur la route. C'est une bonne nouvelle, parce que l'on ne peut pas contrôler tous les véhicules dans les centres de contrôle technique, notamment ceux en provenance de la Flandre et de Wallonie, voire de l'étranger. Je crois donc que c'est une bonne nouvelle.

En revanche, vous ne m'avez pas parlé de délais pour ce qui est de l'automatisation des contrôles au sein des centres de contrôle technique, ainsi que des contrôles sur la route. En effet, la LEZ arrive maintenant...

Mme Céline Fremault, ministre.- Non, cela dépend de l'achat du matériel. Dans ma réponse, je vous disais qu'il faut veiller à automatiser les nouveaux types de contrôle. Je partage tout à fait votre point de vue. Se pose la question des moyens, mais Mme Debaets nous a dit être disposée à répondre à ces nouvelles demandes.

Concernant la mise en œuvre des mesures, cela se décidera au moment de l'établissement du budget avec Mme Debaets.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Un dispositif moderne n'est pas nécessaire pour vérifier si un véhicule possède ou non son filtre à particules. Un

Mevrouw Annemie Maes (Groen) (in het Frans).- Klopt het dat het controleagentschap onder de bevoegdheid van staatssecretaris Debaets valt?

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- Ik ben zelf alleszins niet bevoegd voor de technische keuring.

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

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- Het is goed dat er een LEZ komt, maar ze kan pas succesvol zijn als iedereen de regels respecteert. Wie een zogenaamd milieuvriendelijke diesel koopt en enkele jaren later de filter laat weghalen, zet de efficiëntie van de LEZ op de helling. Er moeten dus strikte controles komen bij de autokeuring, maar ook op de openbare weg. Het is goed nieuws dat daar werk van wordt gemaakt.

U hebt echter niets gezegd over de deadline voor de automatisering van de controles in de keuringscentra. De LEZ komt er nu snel aan.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- Dat hangt af van wanneer het nodige materiaal wordt aangekocht. Ik antwoordde al dat we naar een automatisering van de controles moeten streven. Ik ben het helemaal met u eens en staatssecretaris Debaets heeft aangegeven dat ze er de nodige middelen voor wil uittrekken. De beslissing over de invoering van de maatregelen valt wanneer de begroting wordt opgemaakt.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- Moderne apparatuur is niet nodig om na te gaan of een auto al dan niet met een roetfilter is

contrôle visuel suffit.

(Remarques de Mme Fremault)

Je pense qu'il n'y a pas besoin de dispositif particulier pour vérifier cela. Il ne me semble pas que les caméras soient des nouvelles technologies indisponibles aujourd'hui sur le marché.

Mme Céline Fremault, ministre.- On me dit que des caméras existent, mais qu'elles ne sont pas assez précises. Elles ne peuvent que mesurer l'opacité du filtre.

(Remarques)

M. Julien Uyttendaele (PS).- Il est donc possible de voir s'il y a un filtre. Il est peut-être bouché, auquel cas il faudra le remplacer. Ces éléments de contrôle doivent être mis en parallèle avec la création de la LEZ, faute de quoi cette dernière ne sera pas efficace. Les véhicules qui n'ont plus de filtre à particules ne respectent pas les règles.

Les campagnes d'information sur la LEZ sont un élément positif, mais il faut aussi sensibiliser les automobilistes à la pollution générée par les moteurs diesel. En outre, des études ont montré qu'acheter un véhicule diesel n'a aucun sens sur le plan économique en-deçà d'un certain kilométrage. Il faut donc communiquer sur ce point.

Mme Céline Fremault, ministre.- Nous le ferons sur le site de Bruxelles Environnement, dans un premier temps.

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

Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).- *Le contrôle par logiciel permet de détecter la fraude pour environ 80% du parc automobile, mais il existe aussi une technologie au laser que les agences de contrôle n'utilisent pas encore. Il semblerait qu'un appareil au laser coûte 300.000 euros, ce qui est considérable. Les Régions pourraient cependant en acheter un ensemble. Il faudrait en discuter avec Mme Debaets.*

uitgerust. Visuele controle volstaat.

(Opmerkingen van mevrouw Fremault)

Een camera valt toch geen nieuwe technologie meer te noemen.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *Mij is verteld dat de huidige camera's niet voldoende precies zijn. Ze meten alleen de dichtheid van de gassen die uit de filter komen.*

(Opmerkingen)

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Het is dus mogelijk om na te gaan of er een correct functionerende filter is geplaatst. Die dingen moeten gecontroleerd worden vanaf de invoering van de LEZ, anders is ze niet efficiënt. Voertuigen zonder roetfilter zijn in strijd met de regels.*

De communicatie over de LEZ is een goede zaak, maar we moeten automobilisten ook bewust maken van de vervuiling die dieselmotoren veroorzaken. Uit studies is trouwens gebleken dat een diesel economisch volkomen zinloos is als je niet een bepaald aantal kilometers aflegt.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *Daarover communiceren we in eerste instantie op de website van Leefmilieu Brussel.*

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Blijkbaar komt het nu vooral aan op controle via software. Ik denk dat voor ongeveer 80% van het wagenpark fraude met roetfilters of andere systemen met behulp van software kan worden opgespoord. Volgens specialisten kan de uitstoot van wagens ook met lasertechnologie worden gecontroleerd. De controleagenschappen gebruiken die momenteel nog niet. Naar verluidt kost één lasertoestel 300.000 euro. Dat is een zeer aanzienlijk bedrag, maar indien de gewesten

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. BENOÎT CEREXHE

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

**concernant "les suites données aux actions
en cessation environnementale introduites
par la Région et les communes bruxelloises
contre l'État fédéral pour sa gestion du
dossier du survol des zones riveraines de
l'aéroport de Bruxelles-National".**

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

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Le 19 juillet dernier, soit il y a un peu plus de trois mois, le Tribunal de première instance de Bruxelles rendait son arrêt dans le litige qui oppose le gouvernement fédéral et la Région flamande d'un côté, et la Région bruxelloise et ses dix-neuf communes de l'autre, à propos de la manière dont sont organisés les vols et définies les routes au départ de l'aéroport de Zaventem.

Pour mémoire, dans cette décision, il n'est pas inintéressant de souligner que le juge, pour la énième fois, reconnaît la compétence pleine et entière de notre Région dans l'imposition des normes de bruit en matière de survol aérien de son territoire. J'espère donc qu'il n'y a plus de contestation possible de la part de l'État fédéral concernant la compétence régionale en matière de normes de bruit.

Cette décision tacle également l'État fédéral sur

gezamenlijk een toestel kunnen aankopen, is het misschien wel een goede zaak. Dit gegeven moet zeker aan bod komen in de gesprekken met staatssecretaris Debaets.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE

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

**betreffende "de gevolgen die zijn gegeven
aan de vorderingen tot staking van de
milieuhinder die werden ingediend door
het Gewest en de Brusselse gemeenten
tegen de federale Staat voor zijn beheer
van het dossier betreffende de vluchten
boven de gebieden die grenzen aan de
luchthaven van Zaventem".**

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

De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).- Op 19 juli laatstleden sprak de Brusselse rechtbank van eerste aanleg een vonnis uit over het geschil tussen de federale regering en het Vlaams Gewest enerzijds en het Brussels Gewest en zijn negentien gemeenten anderzijds betreffende de manier waarop de luchthaven van Zaventem haar vluchten organiseert.

Opnieuw oordeelde de rechter dat het Brussels Gewest volledig bevoegd is om geluidsnormen te bepalen voor vliegtuigen die boven het Brusselse grondgebied vliegen. Ik hoop dan ook dat de federale overheid die bevoegdheid niet meer zal betwisten.

Voorts wees de rechter erop dat de groei van de luchtvaartsector gepaard moet gaan met een milieubeleid. Hij stelde vast dat er nog geen uitvoeringsbesluit werd genomen in het kader van de programmawet van 4 december 2002

toute une série de points. Le juge estime à juste titre que la politique de croissance du secteur aérien doit aller de pair avec la mise en place d'une politique environnementale. C'est un principe qu'il rappelle. Il relève également que, chez nous, aucun arrêté d'application n'a été pris dans le cadre de la loi programme du 4 décembre 2002, qui crée la politique d'isolation acoustique.

Le juge relève également qu'aucune redevance n'est perçue pour financer un plan d'isolation sonore et que l'État reste en défaut de prendre des mesures d'accompagnement, comme l'a d'ailleurs rappelé la Cour d'appel de Bruxelles le 31 mars 2017.

Par ailleurs, on peut se réjouir du fait que le juge fasse remarquer que cette fameuse cartographie du bruit dont Brussels Airport se sert régulièrement n'est pas correcte, car uniquement élaborée selon la législation de la Région flamande. En outre, cette cartographie ne tient pas compte des sonomètres installés sur le territoire bruxellois. De ce fait, le juge a très bien vu que les compteurs de bruit de Brussels Airport ont une valeur indicative partielle !

Dans le même contexte, la juge admet que, sur la base des sonomètres installés par la Région bruxelloise, des dépassements des normes de bruit sont constatés, principalement de nuit, sur les routes Chièvres-canal, Chièvres-ring, virage à gauche et atterrissage en piste 01.

Pour ce qui concerne les atterrissages sur la piste 01, on constate que le nombre d'infractions est très élevé, avec un survol incessant et intensif en nombre absolu, et très important en intensité. C'est en quelque sorte une nouveauté dans cette évolution jurisprudentielle. Quatre cinquièmes de ces survols présentent un niveau sonore supérieur à 85 décibels (dB) et sont donc en infraction sur la piste d'atterrissage 01.

Le Tribunal de première instance de Bruxelles a condamné l'État belge à faire cesser les violations manifestes de l'arrêté bruit sur la route du canal, sur la route du ring et sur les atterrissages en 01. Le juge ordonne par ailleurs de prendre des mesures de protection de la population pour la période de la nuit environnementale - puisqu'il faut différencier la nuit environnementale de la nuit d'exploitation -, soit de 23h à 7h du matin.

betreffende een geluidsisolatiebeleid.

Hij merkte ook op dat er geen heffing ingevoerd werd om een geluidsisolatieplan te financieren en dat de staat geen begeleidende maatregelen heeft getroffen, wat op 31 maart 2017 ook al werd bevestigd door het Brusselse hof van beroep.

De rechter merkte ook op dat de geluidskaart die Brussels Airport hanteert, niet klopt. Ze werd immers uitsluitend uitgewerkt op basis van Vlaamse wetgeving. Daarbij werd geen rekening gehouden met de geluidsmeters die zich op het grondgebied van het Brussels Gewest bevinden.

Bovendien stelde de rechter op basis van die Brusselse geluidsmeters vast dat de geluidsnormen wel degelijk overschreden werden en dan vooral 's nachts, op de routes Chièvres-kanaal, Chièvres-ring, met de bocht naar links en bij landing op piste 01. Bij landingen op die piste is het aantal inbreuken zelfs bijzonder hoog.

De Brusselse rechtbank van eerste aanleg heeft de Belgische staat ertoe veroordeeld een einde te maken aan de duidelijke inbreuken op het Geluidsbesluit op de kanaalroute, de ringroute en bij landingen op piste 01. Bovendien moet ze maatregelen treffen om de bevolking tussen elf uur 's avonds en zeven uur 's ochtends te beschermen tegen geluidsoverlast.

Verder gelast de rechter de federale overheid het gebruik van de kanaalroute zowel overdag als 's nachts aan te passen en een einde te maken aan de nachtelijke overtredingen van de geluidsnormen bij gebruik van de ringroute en landingen op piste 01. De federale overheid is ook verplicht om alle informatie mee te delen over de vliegtuigen die via de kanaalroute vliegen.

Ten slotte verplichtte de rechter de federale overheid ertoe een onafhankelijke effectenstudie te laten uitvoeren over de gevolgen van de uitbating van de luchthaven op het leefmilieu. De inhoud van die studie moet binnen de vier maanden bekendgemaakt worden en volledig afgerond zijn tegen de zomer van 2018. Vanochtend las ik echter in de krant dat federaal minister Bellot die deadlines niet zal kunnen halen.

Ik zou graag willen weten wat er nu gaat gebeuren. Op welke datum werd de rechterlijke

La justice enjoint à l'État belge de faire cesser, de jour comme de nuit, les violations manifestes de l'arrêté bruit sur la route CIV (balise de Chièvres) du canal en modifiant les conditions d'utilisation de la route du canal, de jour comme de nuit. Elle ordonne également à l'État belge de faire cesser, de nuit, les violations de l'arrêté bruit pour la route du ring, ainsi que les atterrissages en 01. L'État belge est par ailleurs condamné à communiquer toutes les informations sur les avions qui utilisent la route du canal.

Le gouvernement fédéral est enfin contraint et forcé d'effectuer une étude d'incidences indépendante - et nous espérons qu'elle le sera - sur l'impact de l'exploitation de l'aéroport sur l'environnement. Le contenu de cette étude doit être rendu public dans les quatre mois - vous me direz si c'est à partir du 20 juillet ou de la date de signification de la décision -, c'est à dire dans le courant du mois de novembre. L'étude doit être finalisée pour l'été 2018, mais j'ai lu dans L'Écho ce matin que, manifestement, le ministre Bellot ne serait pas en mesure de respecter les délais.

Je souhaiterais vous poser quelques questions sur les suites à donner à cet arrêt du 19 juillet dernier. J'ai lu que le gouvernement fédéral avait décidé de ne pas interjeter appel. Pouvez-vous nous donner la date à laquelle la Région a signifié cette décision ? J'imagine que les parties à la cause, qui sont très nombreuses et parmi lesquelles figure ma commune, ont choisi, elles aussi, de ne pas interjeter appel.

Les négociations entre le gouvernement bruxellois et le gouvernement fédéral ont-elles repris, que ce soit dans des groupes de travail ou sous une quelconque autre forme de collaboration ?

J'apprends aussi, toujours dans l'article de L'Écho, que M. Bellot travaille pour l'instant sur les normes de vent sur la piste 25. C'est intéressant, mais en savez-vous davantage ? Avez-vous eu des contacts avec le gouvernement fédéral à ce sujet ?

Vous aviez décidé d'attendre la fin de la procédure judiciaire pour signifier les amendes aux compagnies qui contreviennent aux dispositions de notre arrêté bruit. La décision étant désormais définitive, avez-vous repris l'enrôlement de ces amendes ?

uitspraak aan u betekend? Ik heb gelezen dat de federale regering geen beroep aantekent en ik ga ervan uit dat de tegenpartijen, waartoe mijn gemeente behoort, dat ook niet zullen doen.

Werden de onderhandelingen tussen de federale en de Brusselse regering sindsdien hervat?

De pers meldde dat federaal minister Bellot zich momenteel buigt over de windnormen op piste 25. Hebt u daar meer inlichtingen over? Heeft de federale regering u daarover gesproken?

U zei de uitkomst van de gerechtelijke procedure af te wachten alvorens boetes op te leggen aan luchtvaartmaatschappijen die de normen van het Geluidsbesluit overtreden. Bent u daar weer mee bezig nu het zover is?

Deze zomer vernam ik dat overtredingen die vastgesteld werden met mobiele geluidsmeters geen aanleiding gaven tot processen-verbaal. Klopt die informatie? Zo ja, welke maatregelen hebt u genomen om dergelijke inbreuken toch te beboeten?

Heeft de Brusselse regering bijzondere maatregelen getroffen om de gerechtelijke uitspraak van 2017 te doen naleven en nog meer kracht bij te zetten?

In haar oordeel stelde de rechtbank dat ze over te weinig gegevens beschikte en dat er te weinig inbreuken vastgesteld werden bij vluchten via de korte bocht naar links. Enige nuance is hier echter op zijn plaats, want tussen zes en zeven uur 's ochtends worden daar wel degelijk heel wat overtredingen vastgesteld. Misschien moeten we de afbakening van die bocht herzien, zodat die onder zone 1 valt. Zo zouden er volgens mij nog meer inbreuken vastgesteld worden.

Ik vind het trouwens jammer dat de betrokken gemeenten, met name Schaarbeek, Evere, Sint-Lambrechts-Woluwe en Sint-Pieters-Woluwe, niet meer hebben aangedrongen bij deze procedure. Mijn gemeente ligt natuurlijk een beetje verder van de luchthaven, maar ondervindt toch heel wat hinder.

Ten slotte vraag ik me af of er op dit moment nog vliegtuigen zijn die de bepalingen van de ordonnantie van 2014 betreffende de lange bocht

Durant l'été, une information a circulé, selon laquelle les infractions constatées au départ de sonomètres non permanents ne donnaient lieu à aucun procès-verbal et à aucune amende. Est-ce bien le cas ? Le cas échéant, quelles mesures avez-vous pu prendre pour faire en sorte que les compagnies qui contreviennent soient sanctionnées, même lorsque leurs avions sont repérés par un sonomètre non permanent ?

Est-ce que votre gouvernement a pris des mesures particulières pour faire respecter l'ordonnance de 2017, au-delà de la signification, et lui donner encore plus de force ?

L'une des faiblesses de cette ordonnance de fin juillet 2017 concerne notamment le problème soulevé par le virage gauche court. Le tribunal constate qu'il ne possède pas suffisamment de données et qu'on ne constate pas assez d'infractions. Il faut être plus nuancé que la juge sur ce point, dans la mesure où toute une série d'infractions sont constatées notamment entre 6h et 7h du matin sur ce virage gauche court.

Par ailleurs, j'ai vu que les communes concernées par ce virage sont Schaerbeek, Evere, Woluwe-Saint-Lambert et Woluwe-Saint-Pierre. Tout comme vous l'avez intelligemment fait sur la piste 01, il y a probablement une réflexion à mener pour modifier l'emplacement de la balise sur ce virage gauche court, pour faire en sorte que l'on soit en zone 1. Cela permettrait, me semble-t-il, de constater encore plus d'infractions qu'à l'heure actuelle.

Je regrette d'ailleurs que dans le cadre de cette procédure, les communes concernées n'aient pas assez insisté. Je ne parle pas de la mienne, située un peu plus loin de l'aéroport. Par rapport à ce virage précis, on constatera plus d'infractions à Evere qu'à Woluwe-Saint-Pierre même si les nuisances restent extrêmement importantes pour des communes telles que la mienne.

Enfin, je termine avec une question par rapport à l'ordonnance de 2014 qui concerne le virage gauche long et la cessation qui a été ordonnée par le tribunal.

Constatez-vous aujourd'hui qu'il y a encore, malgré tout, un certain nombre d'avions qui ne respectent pas le prescrit de cette ordonnance de

naar links niet naleven, want ik vrees dat dat het geval is.

2014 ? Dans les faits, je crains que ce soit le cas.

Discussion

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- En somme, l'ordonnance du tribunal de première instance reconnaît la compétence de la Région de Bruxelles-Capitale d'imposer des normes de bruit et confirme la validité juridique de notre arrêté bruit, dont les normes doivent être respectées par le niveau fédéral lorsqu'il définit les procédures de vol.

Cependant, le niveau fédéral peut y déroger. Dans ce cas, il est tenu de motiver les raisons pour lesquelles il ne serait éventuellement pas possible de respecter l'arrêté bruxellois. Par ailleurs, toutes ces mesures doivent être prises, sans affecter la capacité opérationnelle de l'aéroport.

Ce jugement peut apparaître comme une petite victoire aux yeux de certains. Il est vrai que c'est un premier pas, mais il n'est pas à la mesure des attentes des Bruxellois. Certes, il convient de mettre fin aux nuisances générées sur la route du ring et la route du canal, qui résultent des atterrissages sur la piste 01.

Toutefois, les demandes les plus emblématiques formulées par la Région ne sont pas ordonnées à l'État fédéral. L'ordonnance ne dit rien sur la fin des vols de nuit, le resserrement du virage gauche, le respect des normes de vent, la fin du survol de l'est de Bruxelles et de l'utilisation intensive de la piste 01, la mise en place d'une autorité indépendante de contrôle, les décollages depuis la piste 19 et le déplacement de la piste 25L.

Compte tenu de ces éléments, je souhaiterais que vous nous donniez votre point de vue sur les éléments de satisfaction et d'insatisfaction qu'apporte ce jugement. Compte tenu de vos demandes, quelles sont les avancées et les changements apportés par l'ordonnance du tribunal de première instance ? Ce jugement est-il à la hauteur de vos attentes ? Dans quelle mesure permet-il d'avancer vers une solution ?

Bespreking

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Het komt er dus op neer dat de rechtbank van eerste aanleg de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest erkent om geluidsnormen op te leggen. De federale regering moet daar rekening mee houden bij het opstellen van de vluchtroutes.*

De federale regering kan daar echter van afwijken. In dat geval moet ze motiveren waarom het niet mogelijk is om de Brusselse normen na te leven. Bovendien mag de operationele capaciteit van de luchthaven niet in het gedrang komen.

Sommigen zien die uitspraak als een kleine overwinning. Het is inderdaad een eerste stap, maar dit volstaat nog niet voor de Brusselaars.

De uitspraak dwingt de federale overheid immers niet om rekening te houden met de belangrijkste eisen van het gewest en zegt ook niets over de nachtvluchten, de bocht naar links, de geluidsnormen, het einde van de route over het oostelijke deel van Brussel, het intensieve gebruik van baan 01, de oprichting van een onafhankelijke controle-instelling, het opstijgen van baan 19 en de verplaatsing van baan 25L.

Welke daadwerkelijke wijzigingen levert de uitspraak van de rechtbank van eerste aanleg op? Bent u daar tevreden mee? In welke mate brengt de uitspraak een oplossing dichterbij?

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Il s'agit d'une décision de justice importante, même si elle est en demi-teinte. Elle propose des issues de secours au gouvernement fédéral, qui le dispenseraient d'améliorer la situation et de poser des gestes forts dans ce dossier.

Je rejoins ma collègue quant à votre appréciation de ces issues de secours qui se sont glissées dans la décision de justice. Selon vous, quels risques pourraient-elles faire planer sur les autres volets de la décision du tribunal ?

L'autorité fédérale ou vous-même avez-vous déjà, indépendamment de l'étude d'incidences, prévu des modifications visant à se conformer à la décision de justice ?

Avez-vous été associée à l'élaboration du cahier des charges de l'étude d'incidences promise par le gouvernement fédéral ?

Il me semble qu'il s'agit quand même d'un élément extrêmement important, sachant que dans le cadre d'une étude d'incidences, un cahier des charges définit la table des matières et donc, in fine, l'ossature de l'étude d'incidences. C'est un aspect déterminant pour la qualité du travail qui sera effectué et pour les réponses que nous obtiendrons.

En théorie, il me semble que ce cahier des charges devrait faire l'objet d'une enquête publique et, a fortiori, d'une consultation des autorités des Régions limitrophes de l'aéroport. À cet égard, avez-vous déjà pris une série d'initiatives ou avez-vous été déjà contactée par le niveau fédéral pour progresser dans la réalisation de cette étude d'incidences qui, en effet, semble prendre un peu de retard ? C'est préoccupant, mais ce qui m'inquiéterait encore plus, c'est que cette étude d'incidences n'offre finalement qu'assez peu de réponses car elle aurait été mal pensée. Voilà pour les éléments qui font le lien direct avec l'interpellation.

Par ailleurs, nous avons effectué une visite très intéressante chez Belgocontrol, au cours de laquelle nous avons pu observer de visu le décollage en bout de piste et l'opportunité qu'il

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

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het is een belangrijke, zij het genuanceerde gerechtelijke uitspraak. De federale regering kan immers nog achterpoortjes gebruiken, waardoor ze niet gedwongen is de situatie bij te sturen.*

Ik wil ook graag van u horen wat u van die achterpoortjes denkt. Wat zouden ze kunnen betekenen voor de andere aspecten van de uitspraak?

Heeft de federale regering of uzelf al plannen voor wijzigingen om zich in regel te brengen met de gerechtelijke uitspraak?

Was u betrokken bij de uitwerking van het bestek voor de effectenstudie die de federale regering beloofde?

Dat lijkt me uitermate belangrijk, want dat bestek is bepalend voor de effectenstudie.

In theorie zou er een openbaar onderzoek moeten voorafgaan aan de opstelling van het bestek. De gewesten die aan de luchthaven grenzen, zouden zelfs bij het overleg moeten worden betrokken. Hebt u daarvoor al initiatieven genomen? Heeft de federale regering u al aangesproken over de effectenstudie, die blijkbaar vertraging heeft? De vertraging verontrust me, maar ik zou het nog erger vinden als de effectenstudie onvoldoende inzichten oplevert omdat ze slecht is opgesteld.

Tijdens een bezoek aan Belgocontrol zagen we hoe het einde van de baan gebruikt werd tijdens het opstijgen en welke mogelijkheden dat biedt om de hinder te beperken. Het komt er niet alleen op aan om boetes uit te schrijven, maar ook om de hinder te beperken.

Hebt u na het bezoek initiatieven genomen of contact gezocht met de bevoegde autoriteiten om van het opstijgen op het einde van de baan de regel te maken?

offre, quand l'aéroport n'est pas en pleine capacité, en termes de limitation des nuisances. Car il ne s'agit pas uniquement d'éviter des amendes, mais surtout d'éviter des nuisances. Il serait vraiment intéressant de commencer à percevoir la situation sous cet angle.

À la suite de cette visite, avez-vous pris une série d'initiatives ou de contacts avec les autorités compétentes pour essayer, tant que faire se peut, de systématiser ces décollages en bout de piste ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (sp.a) (en néerlandais).- *J'apprécie le fait que la ministre Fremault nous présente un nouvel état de la situation tous les deux mois.*

La problématique ne concerne pas uniquement certaines parties de Bruxelles, mais bien tous les quartiers qui sont survolés. Nous plaillons pour un plan de répartition honnête et objectif qui tienne compte de la densité de population. La visite à Belgocontrol s'est révélée éclairante. Une fois de plus, nous constatons que les mesures prises par le gouvernement fédéral sont très arbitraires.

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

M. Michaël Vossaert (DéFI).- Il est important d'avancer dans ce dossier. La visite que nous avons effectuée nous a apporté pas mal de réponses et nous a éclairés sur le fonctionnement de Belgocontrol.

Concernant les annonces d'un plan Bellot et du lancement d'une étude d'incidences, nous n'avions pas été rassurés quant à la prise en considération du critère de la densité de population, notamment lors de l'échange de vues avec Belgocontrol. Cette étude en tiendra-t-elle effectivement compte ? Inclura-t-elle aussi le critère de la santé ?

Mevrouw de voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Het is interessant om om de paar maanden een nieuwe stand van zaken van minister Fremault te krijgen. Ik weet dat ze zeer met dit dossier begaan is.

Het gaat niet alleen om het oosten of zuiden, het centrum of noorden van Brussel, maar om alle delen van Brussel die overvlogen worden. We pleiten voor een eerlijke, objectieve spreiding, rekening houdend met de bevolkingsdichtheid. Zoals de heer Pinxteren daarnet al zei, was het bezoek aan Belgocontrol heel verhelderend. Nogmaals werd duidelijk dat de federale regering zeer veel arbitraire beslissingen neemt. De federale minister van Mobiliteit bepaalt lukraak waar de hinder terechtkomt. De objectiviteit waar we als Brusselaars naar moeten streven, is zoek in dit debat.

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

De heer Michaël Vossaert (DéFI) (in het Frans).- *Het bezoek leverde een aantal inzichten op en heeft veel duidelijk gemaakt over de werking van Belgocontrol.*

Zal er in de effectenstudie rekening worden gehouden met de bevolkingsdichtheid en de volksgezondheid?

Hoe zult u ervoor zorgen dat het Brussels Gewest bij de federale plannen wordt betrokken?

Ensuite, comme d'autres collègues l'ont rappelé, il importe que la Région bruxelloise soit associée à ce plan. Comment avez-vous été associée à cette initiative du niveau fédéral ?

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

Mme Céline Fremault, ministre.- Pour répondre à M. Cerexhe, le jugement a été signifié à l'État belge le 25 juillet 2017.

J'ai reçu, la semaine passée, un courrier de M. Bellot m'indiquant que le gouvernement fédéral avait décidé de ne pas interjeter appel. Le délai d'appel a expiré le 15 septembre 2017 et personne d'autre n'a interjeté appel. Le jugement est donc confirmé et je m'en réjouis, car il constitue une très belle avancée dans ce dossier du survol.

Vous m'interrogez ensuite sur les négociations avec le gouvernement fédéral. Je me dois de vous indiquer qu'aucune discussion, ni bilatérale, ni avec les autres Régions, n'a eu lieu. Je me tiens pourtant toujours à disposition pour toute discussion, notamment dans le cadre des obligations du pouvoir fédéral qui découlent du jugement de juillet, comme vous l'avez souligné.

Concernant les amendes, il n'est pas exact de dire que j'attendais la fin des procédures de mes trois actions en cessation pour les imposer. Tout d'abord, les procès-verbaux et les amendes non liées à la suppression de la tolérance n'ont jamais cessé, ni pendant la procédure en conflit d'intérêts, ni pendant la procédure judiciaire se rapportant aux actions en cessation.

Seuls les procès-verbaux et amendes liés à la suppression de la tolérance ont été gelés lors du premier conflit d'intérêts invoqué par la Flandre. Le deuxième conflit d'intérêts soulevé par la Flandre a, quant à lui, été estimé illégal. Toutefois, dans un esprit constructif, le gouvernement bruxellois avait décidé de geler les amendes pendant cette deuxième procédure en conflit d'intérêts. Il n'empêche que les procès-verbaux ont été dressés et envoyés aux compagnies.

Les délais étant écoulés pour les deux conflits d'intérêts - qui ont d'ailleurs été levés par le

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- De gerechtelijke uitspraak werd op 25 juli 2017 betekend aan de Belgische staat.

Vorige week gaf federaal minister Bellot me per brief te kennen dat de federale regering beslist had om geen beroep aan te tekenen. De termijn verliep trouwens op 15 september 2017 en niemand anders tekende beroep aan. Ik beschouw dat als een belangrijke stap voorwaarts in dit dossier.

Tot dusver hebben er sinds de gerechtelijke uitspraak geen onderhandelingen of besprekingen plaatsgevonden met de federale overheid, noch met de andere gewesten, maar ik ben daar steeds toe bereid.

Het klopt niet dat ik de gerechtelijke uitspraak afwachtte om boetes op te leggen. De bekeuringen die niets te maken hadden met de afschaffing van de tolerantiemarge, werden immers nooit opgeschort. Alleen processen-verbaal en boetes die voortvloeiden uit de afschaffing van de tolerantiemarge werden bevroren zolang het eerste belangenconflict dat Vlaanderen had ingesteld nog liep. Hoewel het tweede belangenconflict onwettig werd bevonden, wilde de Brusselse regering zich constructief opstellen en de boetes ook tijdens die procedure opschorten. Er werden echter wel processen-verbaal opgesteld en naar de vliegtuigmaatschappijen gestuurd.

Nu die twee procedures achter de rug zijn, leggen we sinds 23 april 2017 opnieuw boetes op voor alle overtredingen van het Geluidsbesluit. We hanteren daarbij de nultolerantie.

Niet alle metingen van elke geluidsmeter geven echter aanleiding tot processen-verbaal en boetes. Daar zijn meerdere redenen voor.

Ten eerste dienen tijdelijke geluidsmeters in eerste instantie om de geluidsimpact van het

pouvoir fédéral -, les amendes sont à nouveau réclamées, depuis le 23 avril 2017, pour toutes les infractions à l'arrêté bruit et ce, avec une tolérance zéro.

Pour que la situation soit bien claire, les procès-verbaux et amendes ne résultent pas des mesures réalisées au niveau de chaque sonomètre. Je vous rappelle pourquoi.

D'abord, ces sonomètres temporaires servent avant tout à évaluer l'impact sonore du trafic aérien dans le quartier où ils sont installés. Les dépassements qui y sont constatés sont très souvent redondants avec les dépassements observés au niveau des sonomètres permanents. Or, un vol ne peut être sanctionné qu'une seule fois lorsqu'il ne respecte pas les normes de bruit bruxelloises. L'utilisation des dépassements constatés au niveau des sonomètres temporaires pour dresser les procès-verbaux mobiliserait inutilement des ressources humaines précieuses, puisque l'impact sur les sanctions encourues par les compagnies aériennes est totalement négligeable.

Ensuite, le calage précis entre les données sonométriques recueillies par les sonomètres et les données liées au trafic aérien nécessite une longue période d'observation, afin de garantir une identification certaine des auteurs des infractions dans le cadre de ces procédures judiciaires. Une période de six mois à un an est nécessaire pour garantir ce calage.

Je tiens à rappeler que tous les sonomètres, fixes comme temporaires, fournissent des données officielles et exploitables en justice. Les sonomètres temporaires, même s'ils n'étaient pas utilisés pour dresser des procès-verbaux et infliger des amendes, ont bien été utilisés dans le cadre des trois actions en cessation. C'est d'ailleurs deux de ces sonomètres qui ont permis de démontrer à la juge les infractions sur la route du canal et sur les atterrissages en piste 01. Aucun des sonomètres n'est donc inutile. Ils ont des raisons d'être et des calibrages différents.

Pour conclure sur les sonomètres temporaires, je dois toujours disposer d'une période d'observation suffisamment longue après l'installation d'un sonomètre pour m'assurer que les données sont correctes et exploitables, c'est-à-dire non polluées par des perturbations dues à des bruits ambiants –

luchtverkeer te meten boven bepaalde wijken. Wanneer die meters overschrijdingen van de normen registreerden, werden die meestal ook al vastgesteld door de vaste meters. We mogen een vliegtuigmaatschappij echter maar één keer beboeten voor een specifieke inbreuk.

Verder is er voor tijdelijke geluidsmeters een testperiode vereist van zes maanden tot een jaar, onder meer om er 100% zeker van te zijn dat de gemeten gegevens aan de juiste vluchten worden gekoppeld.

Ik wil daarbij wel benadrukken dat de gegevens van zowel de tijdelijke als de vaste geluidsmeters officieel en juridisch bruikbaar zijn. Zo heb ik de metingen van de tijdelijke geluidsmeters aangewend om mijn drie vorderingen tot staking te onderbouwen. Twee van die tijdelijke geluidsmeters hebben ons trouwens in staat gesteld om de overtredingen op de kanaalroute en bij landingen op piste 01 voor de rechter aan de tonen. Alle geluidsmeters hebben dus wel degelijk nut.

De bovenvermelde testperiode bij tijdelijke geluidsmeters moet lang genoeg duren om er zeker van te zijn dat de gegevens correct en bruikbaar zijn en dat er bijvoorbeeld geen interferentie is van andere geluiden, zoals sirenes. Bovendien moeten we met absolute zekerheid kunnen stellen welke metingen afkomstig zijn van welke vluchten en ons ervan vergewissen dat eenzelfde overtreding niet gelijktijdig werd gemeten door een andere meter.

We kunnen niet zomaar in het wilde weg boetes opleggen, want de advocaten van de luchtvaartmaatschappijen onderwerpen elke boete aan een minutieus onderzoek naar technische, administratieve of procedurefouten om toch maar niet te hoeven betalen.

Hoe dan ook kan ik u geruststellen dat het netwerk van vaste geluidsmeters volstaat om alle overtredingen te bekeuren.

Als de testperiode van een tijdelijke geluidsmeter afgelopen is, gaat Leefmilieu Brussel telkens na of er op basis van de gemeten gegevens gerechtelijke stappen gezet kunnen worden en of de geluidsmeter relevant is voor dit dossier.

sirène, cours d'école, etc. Ensuite, il faut s'assurer que les données peuvent être reliées au trafic aérien sur le plan technique et sans aucun doute possible. Et enfin, il faut vérifier que ces données infractionnelles ne sont pas redondantes avec un autre sonomètre fixe, car je ne peux verbaliser un même avion deux fois pour une même infraction.

Une politique de verbalisation à tout va n'est donc pas possible car, comme vous le savez, les compagnies aériennes analysent toutes les amendes à la loupe et leurs avocats exploitent systématiquement la moindre erreur technique, administrative ou procédurale pour tenter de les faire annuler.

En tout cas, le réseau des sonomètres fixes est à même de poursuivre tous les avions en infraction. Je peux vous rassurer sur ce point.

Pour tout sonomètre temporaire, après la période d'observation qui s'étend de six mois à un an, je demande un rapport à Bruxelles Environnement afin de vérifier si des poursuites à partir de ce sonomètre pourraient être engagées et si le sonomètre est pertinent dans le cadre du dossier du survol.

À ce jour, deux sonomètres temporaires sont utilisés pour établir des procès-verbaux et imposer des amendes : le sonomètre situé à Molenbeek-Saint-Jean, qui donne les meilleurs résultats pour la route du canal, et le sonomètre Bali, situé à Woluwe-Saint-Pierre, pour les atterrissages sur la piste 01.

Quant aux autres sonomètres temporaires, soit ils ne sont pas validés pour donner lieu à des procès-verbaux, soit ils sont redondants avec les sonomètres fixes. Cependant, ils sont tous utiles dans l'analyse continue du dossier du survol.

Vous m'interrogez aussi sur les mesures prises par le gouvernement pour faire respecter l'ordonnance. À ce stade, aucune action n'est possible, puisque le premier délai de réponse est fixé au 25 novembre 2017. Ni moi, ni le gouvernement ne pouvons préjuger de la réponse du gouvernement fédéral à ce jugement.

Dans son courrier datant du début du mois d'octobre, M. Bellot me confirme que son cabinet analyse actuellement les différentes mesures

Op dit moment zijn er twee tijdelijke geluidsmeters waarvan de metingen worden gebruikt voor processen-verbaal en boetes, namelijk de meter in Sint-Jans-Molenbeek voor de kanaalroute en de geluidsmeter genaamd 'Bali' in Sint-Pieters-Woluwe, die de landingen op piste 01 controleert.

De overige geluidsmeters zijn ofwel niet gevalideerd als basis voor processen-verbaal, ofwel worden hun gegevens ook gemeten door de vaste geluidsmeters. Dat neemt niet weg dat ze nuttig zijn voor de permanente analyse van de geluidshinder.

Over eventuele maatregelen om het vonnis te doen naleven kan ik me nog niet uitspreken, want de federale regering heeft tot 25 november de tijd om te reageren. We mogen daar niet op vooruitlopen.

Federaal minister Bellot heeft me begin oktober per brief bevestigd dat zijn kabinet momenteel verschillende maatregelen onderzoekt als reactie op het vonnis. Hij gaf daarin ook aan dat hij bezig is met de selectie van het meest geschikte expertisebureau om de effectenstudie uit te voeren en dat hij nadrukkelijk zal toezien op de onafhankelijkheid van dat bureau.

Op dit moment wijst niets er dus op dat de federale regering geen gunstig gevolg wil geven aan het vonnis. Dat sluit echter niet uit dat ik al dan niet gerechtelijke stappen zou kunnen ondernemen zodra ik de concrete voorstellen van de federale regering heb ontvangen en laten onderzoeken. Het is de bedoeling om daar eind november werk van te maken.

Wat de korte bocht naar links betreft, loopt er momenteel technisch overleg met de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe om de meest geschikte plek te bepalen voor de installatie van een geluidsmeter op het grondgebied.

Ook ik heb het krantenartikel deze ochtend in L'Écho gelezen, maar ik ga niet reageren op wat er geschreven werd over de windnormen. Er werd in dit dossier immers al veel aangekondigd, maar weinig gerealiseerd.

Ook ik heb lucht gekregen van vertraging betreffende de effectenstudie, maar in zijn brief van verleden week geeft federaal minister Bellot aan dat het vonnis nauwkeurig zal worden

permettant de répondre au jugement. Il m'indique également que, s'agissant de l'étude d'incidences, il a chargé un groupe de travail de choisir un cabinet d'avocats spécialisé pour désigner le bureau le plus à même de la mener. Il précise d'ailleurs qu'il insistera particulièrement sur l'indépendance du prestataire. Rien de tout cela ne me permet de conclure à un manque de volonté du gouvernement fédéral de répondre positivement au jugement. Toutefois, je me réserve le droit à toute réaction, judiciaire au besoin, une fois que j'aurai en main les actions proposées par le gouvernement fédéral et qu'elles auront été analysées par mes équipes et Bruxelles Environnement.

Le prochain rendez-vous sur ce long dossier est donc fixé à la fin novembre ou au début de décembre, avec la réception et l'analyse des propositions du gouvernement fédéral pour répondre au jugement.

Concernant le virage à gauche court, j'ai fait placer un sonomètre sur le virage gauche sur le territoire de la commune de Woluwe-Saint-Lambert. Les discussions techniques avec la commune pour le placement du sonomètre sont en cours. Nous étudierons - comme nous le faisons toujours - l'emplacement le plus adéquat en fonction, entre autres, des desiderata de la commune.

J'ai lu l'article paru ce matin dans le journal L'Écho. S'agissant des normes de vent, j'attends une instruction officielle avant de réagir. Beaucoup de choses ont été annoncées, mais peu ont été réalisées.

J'entends que l'étude d'incidences prendra du retard. Pourtant, dans son courrier de la semaine passée, M. Bellot m'indiquait que le jugement serait scrupuleusement respecté, ce qui est contradictoire. Je laisserai donc le temps aux uns et aux autres. J'attends la réponse officielle de M. Bellot pour la fin du mois de novembre.

J'en viens à l'ordonnance de 2014. Des avions se perdent encore dans le ciel de Bruxelles, mais globalement, Bruxelles Environnement ne constate pas de non-respect généralisé et systématique du virage long gauche.

L'arrêté est validé, ce qui constitue un motif de satisfaction. Les problèmes de santé et de non-

nageleefd. Ik wacht dus zijn officiële antwoord van eind november af.

Wat de ordonnantie van 2014 betreft, wordt de procedure voor de lange bocht naar links volgens Leefmilieu Brussel over het algemeen gerespecteerd, hoewel er af en toe nog wel eens een vliegtuig een verkeerde route volgt in het Brusselse luchtruim.

Kortom, het goede nieuws is dat het Geluidsbesluit werd gevalideerd door de gerechtelijke uitspraak, dat de gezondheidsproblemen en de overtreding van de normen werden erkend, dat er eindelijk een effectenstudie komt en dat het Geluidsbesluit toegepast moet worden tussen elf uur 's avonds en zeven uur 's ochtends op de kanaalroute, de ringroute en bij landingen op piste 01.

Voorts wordt in het vonnis inderdaad een achterpoortje opengelaten voor de federale overheid. De rechter wil immers dat de capaciteit van de luchthaven niet in het gedrang komt. Als uit het antwoord van federaal minister Bellot zou blijken dat de federale overheid dat achterpoortje daadwerkelijk gebruikt om de Brusselse normen te blijven overtreden, zal ik zijn reactie grondig laten analyseren en de argumenten indien nodig voor de rechter betwisten.

Mijnheer Pinxteren, ik werd niet geraadpleegd over de opstelling en het bestek van de effectenstudie, maar ik herhaal dat mijn kabinet en ik steeds openstaan voor dialoog.

Bij ons bezoek van twee weken geleden hebben we zelf gezien hoe de vluchten van Ryanair en nog een aantal andere steevast opstegen aan het einde van de baan. Toen ik vroeg waarom niet alle vluchten zo opstegen, antwoordde men dat dat te maken heeft met capaciteitsproblemen. Dat neemt echter niet weg dat er dus wel degelijk een efficiënte oplossing bestaat en ik hoop dat de federale regering die zal gebruiken.

respect d'arrêts sont reconnus. L'arrêt bruit doit être appliqué entre 23h et 7h sur la route du canal, la route du ring et la piste 01. En outre, l'étude d'incidences va enfin être réalisée.

Le virage gauche est absent du jugement. J'ai donc fait placer un nouveau sonomètre à Woluwe-Saint-Lambert pour combler cette lacune.

Concernant l'inquiétude que suscite le jugement, il est clair que l'ouverture de la juge quant au respect de la capacité de l'aéroport est une porte de sortie pour le niveau fédéral. Si tel est le cas, je ferai procéder à une analyse approfondie de la réponse. Si je ne suis pas convaincue par sa solidité, nous contesterons les arguments du niveau fédéral auprès de la juge.

M. Pinxteren, je n'ai pas été consultée au sujet du contenu et de la rédaction du cahier des charges, mais je répète que mon cabinet et moi-même sommes toujours ouverts au dialogue.

M. Pinxteren, concernant le décollage en bout de piste, lorsque nous nous sommes rendus sur place il y a quinze jours, nous avons vu de nos propres yeux que la compagnie Ryanair le pratiquait systématiquement et que d'autres avions étaient en mesure de le faire. À cette occasion, j'ai demandé à la personne qui nous recevait pourquoi ce type de décollage n'était pas pratiqué plus souvent. Elle m'a répondu que cette manœuvre posait problème en termes de capacité.

Toujours est-il que nous avons pu constater qu'il s'agit d'une solution possible et efficace. J'espère que le niveau fédéral l'intégrera dans les réponses qui nous seront apportées.

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

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Ce qui m'inquiète fondamentalement, c'est l'absence de concertation entre le niveau fédéral et notre Région. Selon l'article de L'Écho, M. Bellot semble travailler de son côté, sans discuter avec la Région bruxelloise. Je crains que ce ne soit pas la bonne méthode.

Dans ce dossier, la solution passe pourtant par la concertation, notamment avec la Région bruxelloise et les communes concernées.

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

De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).- *Wat mij voornamelijk zorgen baart, is dat u niet samenwerkt met federaal minister Bellot, terwijl de oplossing van dit dossier afhangt van de samenwerking met het Brussels Gewest en de Brusselse gemeenten.*

Zoals de heer Pinxteren aangeeft, zou het gewest beter op de een af andere manier betrokken moeten zijn geworden bij de opstelling van het

M. Pinxteren a raison quand il estime qu'il serait judicieux que Bruxelles soit associée d'une manière ou d'une autre à l'élaboration du cahier des charges qui donnera une orientation à cette étude "indépendante", quoique ce qualificatif nous laisse encore dubitatifs.

Vous m'avez répondu très clairement sur l'enrôlement et la perception des amendes. Serait-il possible d'ajouter au rapport un relevé actualisé de ces montants ?

Mme Céline Fremault, ministre.- Le mieux serait de me poser une question écrite à ce sujet.

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Je le ferai. J'ai bien compris aussi que les deux sonomètres temporaires, Molenbeek et Bali, étaient validés pour constater les infractions. C'est une bonne nouvelle.

Enfin, je serai tout de même plus nuancé que vous concernant le problème de la nuit. Dans sa décision, la juge distingue fondamentalement la nuit environnementale de la nuit d'exploitation, ce qui ne nous arrange pas tout à fait. En effet, s'il est positif de voir la nuit environnementale se poursuivre jusqu'à 7h du matin, tant que la nuit d'exploitation elle-même ne subit pas de modifications, le problème n'est réglé qu'en partie.

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- J'ai obtenu des réponses. Pour le reste, les questions devront être posées à d'autres niveaux de pouvoir.

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

bestek van de effectenstudie. We hebben trouwens nog steeds twijfels over de onafhankelijkheid van die studie.

Uw antwoord betreffende de boetes was duidelijk, maar kunt u ons een bijgewerkt verslag bezorgen met de bedragen?

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- Die vraag stelt u me beter schriftelijk.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).- Dat zal ik doen.

Het is ook goed nieuws dat twee tijdelijke geluidsmeters gevalideerd werden om overtredingen vast te stellen.

Ik deel uw enthousiasme echter niet helemaal met betrekking tot de nachtvluchten, want in haar vonnis maakt de rechter duidelijk een onderscheid tussen twee soorten nachten. Het is goed dat de nachtperiode in milieu-opzicht tot zeven uur 's ochtends duurt, maar als de nachtperiode met betrekking tot de uitbating van de luchthaven maar tot zes uur duurt, is het probleem niet helemaal opgelost.

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

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- Een aantal vragen zullen we dus aan de federale overheid moeten stellen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

concernant "la protection des espaces verts
lors d'événements".

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

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais)*.- *Bruxelles est une ville bouillonnante et beaucoup de festivals et d'événements se déroulent dans les espaces verts de la Région. Ces événements sont importants pour Bruxelles et nous ne voulons pas les voir disparaître, mais il faut aussi en limiter l'impact sur l'environnement.*

De ce point de vue, la localisation précédente de Couleur Café, sur le terrain de Tour & Taxis, était peut-être préférable au parc d'Ossegem, qui a souffert de ces milliers de visiteurs. De plus, il est incompréhensible que ce festival ait dû déménager dans la mesure où la fête du personnel de Delhaize a pu s'y dérouler la semaine avant. Mais la localisation de Couleur Café n'est ni de votre compétence ni de celle de Bruxelles Environnement, le terrain de Tour & Taxis étant la propriété privée d'Extensa et le parc d'Ossegem étant géré par la Ville de Bruxelles.

Des événements prennent aussi place dans des parcs gérés par Bruxelles Environnement et il est important d'y trouver un équilibre entre activités humaines et biodiversité. À cette fin, Bruxelles Environnement dispose d'une charte pour l'organisation d'événements durables, mais elle n'est malheureusement pas contraignante. Par ailleurs, le site web de Bruxelles Environnement où cette charte est détaillée ne contient aucune information sur les éventuelles conséquences du non-respect de certains de ses éléments. Il serait bon que Bruxelles Environnement insiste sur le respect élémentaire de la charte auprès des organisateurs d'événements.

Quels critères minimaux Bruxelles Environnement utilise-t-il pour décider quels événements peuvent prendre place dans quelles zones ?

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

betreffende "de bescherming van groene
zones bij evenementen".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Brussel is een bruisende stad met veel festivals en evenementen. Veel daarvan vinden plaats in de groene zones van het gewest. Na afloop van Couleur Café in het Ossegempark werd bericht dat het park geleden zou hebben onder de duizenden bezoekers. Ook het Elisabethpark in Koekelberg heeft al meermaals meerdere grote evenementen na elkaar moeten verwerken, waarbij menselijke activiteit sporen naliet op fauna en flora.

Dit soort evenementen is uiteraard belangrijk voor Brussel. We willen ze zeker niet zien verdwijnen. Maar het is eveneens belangrijk om de impact op de omgeving zo veel mogelijk te beperken. In dat opzicht was de vorige locatie van Couleur Café, op het terrein van Tour & Taxis, misschien beter. Het is onbegrijpelijk dat de organisatie moest verhuizen, terwijl het personeelsfeest van Delhaize de week ervoor gewoon kon plaatsvinden.

De locatie van Couleur Café is uiteraard niet uw bevoegdheid of die van Leefmilieu Brussel. Het terrein van Tour & Taxis is eigendom van privé-ontwikkelaar Extensa en het Ossegempark wordt beheerd door de stad Brussel. Maar ook in de parken die beheerd worden door Leefmilieu Brussel, vinden regelmatig grotere en kleinere evenementen plaats. Het is belangrijk dat ook daar een evenwicht wordt gevonden tussen menselijke activiteit en biodiversiteit. Leefmilieu Brussel beschikt daarvoor over het charter voor duurzame evenementen, maar helaas is dat niet bindend. De volledige of gedeeltelijke naleving van dat charter is slechts een van de criteria waarmee Leefmilieu Brussel rekening houdt. Het zou goed zijn indien Leefmilieu Brussel een aantal minimumcriteria uit dat charter benadrukte, waar organisatoren aan

Quelles mesures sont prises si la nature est endommagée à la suite d'un événement ?

Quelles conditions Bruxelles Environnement impose-t-il aux organisateurs pour limiter l'impact des événements sur la nature ?

moeten voldoen bij de organisatie van een evenement.

Op de website van Leefmilieu Brussel is geen duidelijke informatie te vinden over eventuele sancties indien de regelgeving niet gerespecteerd wordt. Zo staat er in het charter voor duurzame evenementen dat verdichting moet worden vermeden en dat omheiningen en afbakeningen moeten worden gerespecteerd ter bescherming van fauna en flora. Er staat echter geen informatie over de gevolgen voor de organisator indien er na afloop toch een significante verdichting van de grond wordt vastgesteld, of wanneer omheiningen met voeten worden getreden.

Welke minimumcriteria hanteert Leefmilieu Brussel om te beslissen welke evenementen in welke zones kunnen plaatsvinden?

Welke maatregelen worden genomen indien de natuur (grasperken, bomen enzovoort) na afloop van een evenement beschadigd blijkt te zijn?

Welke voorwaarden legt Leefmilieu Brussel op aan organisatoren om de impact van evenementen op de natuurlijke omgeving zoveel mogelijk te beperken?

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

Mme Céline Fremault, ministre (en néerlandais).- *Je vais répéter les réponses que j'ai déjà données à ce sujet.*

Des événements se déroulent régulièrement dans les espaces verts régionaux. Les demandes doivent être introduites auprès de Bruxelles Environnement.

L'autorisation n'est accordée que suite à un avis favorable du gestionnaire du site concerné. Il est tenu compte de trois critères importants : l'adéquation de l'endroit par rapport à l'événement, l'intérêt de l'événement pour la Région et le respect de l'environnement.

(poursuivant en français)

Il s'agit de vérifier que l'espace choisi convient pour l'événement : nombre de participants, type

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister.- Over dit onderwerp heb ik al vaak vragen beantwoord in deze commissie. Ik herhaal mijn vorige antwoorden.

Evenementen vinden vaak plaats in gewestelijke groene ruimten. De aanvragen worden ingediend bij Leefmilieu Brussel. Die instelling centraliseert alle aanvragen en verstrekt al dan niet een vergunning.

Pas na een gunstig advies van de beheerder van het betrokken terrein wordt een vergunning verstrekt. Daarvoor wordt rekening gehouden met drie belangrijke criteria: elk evenement moet op een geschikte locatie worden georganiseerd, het belang voor het Brussels Gewest moet daarbij vooropstaan en elk evenement moet milieuvriendelijk zijn.

d'événement et d'activité, implantation et intégration harmonieuse, accessibilité, limitation du bruit, ...

Le cas échéant, si elles s'avèrent nécessaires, des dispositions particulières sont demandées afin de limiter les nuisances et les dégâts sur le parc. Si un événement est autorisé dans un espace sensible, il peut faire l'objet de précautions spécifiques, telles que le regroupement de toutes les activités sur les chemins, la pose de planchers ou de tapis de protection sur les pelouses, l'installation de protections ou l'interdiction d'entrer dans les massifs végétaux. Je vous fais remarquer au passage que ce n'est pas le cas dans les parcs non régionaux.

D'autres exigences, telles que l'interdiction de fixation de câbles aux arbres, font partie des règles d'application générale.

(poursuivant en néerlandais)

Ensuite, il faut que les activités soient pertinentes pour les habitants de la Région bruxelloise et les instances concernées.

(poursuivant en français)

Les activités doivent respecter la charte de Bruxelles Environnement quant au caractère durable de leur organisation. Cette charte est directement disponible sur le site de Bruxelles Environnement. L'organisateur de l'événement doit la signer et s'engager à la respecter et à la faire respecter : collecte et tri des déchets, respect des normes de bruit, respect des éléments constituant l'espace vert, respect des exigences liées à Natura 2000, nécessité d'une bonne cohabitation avec les autres utilisateurs du parc,...

Lorsqu'un événement est autorisé, un état des lieux d'entrée est effectué par Bruxelles Environnement, conjointement avec l'organisateur de l'événement.

(poursuivant en néerlandais)

Un état des lieux est réalisé après l'événement. Si des dégâts sont constatés, les gestionnaires établissent un dossier décrivant, illustrant et évaluant les dégâts en vue d'une remise en état. Soit l'organisateur répare ces dégâts, soit il doit

Ik zal deze criteria uitvoering toelichten, te beginnen met het eerstgenoemde criterium.

(verder in het Frans)

Eerst wordt nagegaan of de gekozen locatie geschikt is voor het geplande evenement. Zo nodig worden maatregelen opgelegd om de hinder en de schade aan het park te beperken. Als een evenement wordt toegestaan op een kwetsbare plaats, kunnen daar nog specifieke maatregelen bijkomen, zoals beschermende planken of tapijten op de grasperken of een verbod op het betreden van plantsoenen. In parken die niet door het gewest beheerd worden, worden die laatste maatregelen nooit toegepast. Andere regels, zoals het verbod op het vastmaken van kabels in bomen, zijn dan weer wel algemeen van toepassing.

(verder in het Nederlands)

Met het tweede criterium wordt bedoeld dat de activiteiten relevant moeten zijn voor de inwoners van het Brussels Gewest en de betrokken instanties.

Tot slot licht ik het laatste criterium toe.

(verder in het Frans)

Het evenement moet de duurzaamheidscriteria uit het charter van Leefmilieu Brussel naleven. De organisator van het evenement moet zich ertoe verbinden om dat charter integraal na te leven.

Als er toestemming wordt gegeven om een evenement te laten plaatsvinden, maakt Leefmilieu Brussel samen met de organisator een plaatsbeschrijving op.

(verder in het Nederlands)

Na afloop van het evenement volgt er opnieuw een plaatsbeschrijving. Als er schade is, stellen de beheerders een dossier op. Daarin wordt de schade beschreven, geïllustreerd en geraamd, met het oog op herstel. Ofwel wordt de schade ongedaan gemaakt door de organisator, ofwel moet hij de herstellingskosten betalen.

(verder in het Frans)

Over het algemeen stelt Leefmilieu Brussel weinig

payer les réparations.

(poursuivant en français)

De manière générale, Bruxelles Environnement constate peu de dégradations à la suite de l'accueil d'événements. C'est la répétition de la tenue d'événements aux mêmes endroits d'un parc qui est problématique, car elle peut provoquer la détérioration des sols. Peu visible juste après un événement, cette dernière peut progressivement devenir dommageable.

Bruxelles Environnement mène une stratégie de répartition des événements dans différents parcs pour limiter cette menace, mais la centralité et le cadre de certains espaces sont souvent primordiaux en termes de visibilité, d'accessibilité et de mobilité. Cela renvoie à ce que je vous ai déjà expliqué en long et en large au sujet du Cinquantenaire. M. Van Damme m'a déjà beaucoup interrogé sur ce point.

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

Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).- *Il est positif que les dégâts soient évalués après un événement, en collaboration avec Bruxelles Environnement.*

Combien de dossiers de dégradations sont ouverts annuellement ?

Mme Céline Fremault, ministre.- Mme Maes, je n'ai pas ici de classeur avec une espèce de petit mémorandum...

Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).- *Ces dégâts sont-ils exceptionnels ?*

Mme Céline Fremault, ministre.- Oui, il y en a peu. Si vous voulez connaître le nombre d'événements, adressez-moi une question écrite.

Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).-

schade vast ten gevolge van evenementen. Er kunnen wel problemen ontstaan als er opeenvolgende evenementen in hetzelfde park plaatsvinden.

Leefmilieu Brussel spreidt de evenementen daarom zoveel mogelijk over verschillende parken, maar vaak is toch eenzelfde plek aangewezen vanwege de centrale ligging, de zichtbaarheid, de toegankelijkheid en de mobiliteit.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- U zegt dat de schade na afloop van een evenement wordt geëvalueerd, in samenwerking met Leefmilieu Brussel. Dat is positief.

Ofwel doet de organisator de herstellingen, ofwel worden hem de kosten aangerekend. Over hoeveel dossiers per jaar gaat het? U zegt dat het niet zo vaak voorkomt.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *Die gegevens heb ik hier niet bij de hand.*

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Schade door evenementen is dus veeleer uitzonderlijk?

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *Inderdaad. Als u wilt weten over hoeveel evenementen het gaat, kunt u mij een schriftelijke vraag stellen.*

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Er vinden

De nombreux événements se succèdent rapidement. J'estime comme vous qu'ils doivent être moins nombreux et mieux répartis.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME EVELYNE HUYTEBROECK

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

concernant "la peupleraie de Ganshoren".

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

Mme Evelyne Huytebroeck (Ecolo).- Cette question soulève à nouveau le problème des questions introduites à un moment, posées trois mois plus tard et à propos desquelles des événements se sont déroulés entretemps. Cela décale un peu leur contenu.

Je pose malgré tout ma question, car j'ai obtenu des nouvelles depuis que je l'ai déposée, juste après la commission de concertation au cours de laquelle on ignorait ce que deviendrait la peupleraie Nestor Martin de Ganshoren. J'ai appris entretemps que cette dernière était temporairement sauvée. Le mot "temporairement" m'incite donc à bien poser ma question.

Pour retracer les événements, un permis d'urbanisme a été introduit par Bruxelles Environnement pour abattre cette merveilleuse peupleraie que je connais depuis des dizaines d'années et qu'on retrouve le long de la promenade verte. Près de 500 arbres sont situés rue Nestor Martin, à la lisière de la Région. Ils ont été plantés dans les années soixante pour créer un écran de végétation entre le petit zoning industriel et les logements qui ont poussé au fur et à mesure dans ce quartier, qui en était encore peu pourvu à l'époque.

veel evenementen plaats die elkaar bovendien snel opvolgen. Ik ben het er volledig mee eens dat het er minder moeten worden en dat ze beter moeten worden gespreid.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK

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

betreffende "het populierenbos te Ganshoren".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck (Ecolo) (in het Frans).- Blijkbaar is het populierenbos in Ganshoren voorlopig gered. Omdat het slechts om een voorlopige redding gaat, wil ik mijn vraag toch nog stellen.

Leefmilieu Brussel vroeg een stedenbouwkundige vergunning aan voor het kappen van het populierenbos langs de Groene Wandeling. De bijna vijfhonderd bomen in de Nestor Martinstraat vormen een groene buffer tussen een klein industrieterrein en een aantal huizen.

Het populierenbos is vrij uniek in het Brussels Gewest. Het is een groene long, die de geluidshinder tempert en een recreatieve rol vervult. Door de toenemende autodruk is het belang van het bos nog toegenomen. Het maakt deel uit van de Groene Wandeling en is tevens van belang voor de biodiversiteit.

Pas bij de aankondiging van het openbaar onderzoek hebben de omwonenden vernomen dat de vergunning de kap van het volledige populierenbos betrof. Ze hebben geen expertiserapporten gekregen en er werd geen voorafgaande consultatieronde georganiseerd. Volgens de tegenexpertise van de burgers zouden

Cette peupleraie est quasiment unique en Région bruxelloise. Nous sommes à l'époque du bourgmestre Richard Beauthier et de son échevin Guy Demanet, qui a donné son nom au petit chemin qui longe la peupleraie. Cette peupleraie a bien rempli son rôle. Il s'agit d'un poumon vert et d'une protection contre le bruit pour les habitants de ce quartier. Elle a également un rôle récréatif.

Cette peupleraie est d'autant plus nécessaire que la congestion automobile s'est accrue. Nous ne sommes pas très loin de l'avenue Charles Quint. Elle fait partie intégrante de la promenade verte, qui lui donne un rôle important en matière de développement de la biodiversité.

Le permis prévoit donc de raser entièrement la peupleraie. Je vous avoue que cela m'a fort surprise. Les habitants n'ont appris l'existence de ce permis que par l'affichage de l'enquête publique. Les rapports d'expertise n'ont pas été transmis et aucune consultation préalable n'a été organisée.

Ce qui est motivé, c'est le mauvais état sanitaire des arbres, phénomène bien connu. Une contre-expertise citoyenne a bien entendu dit que les arbres sont en parfaite santé, ce qui est assez classique.

Il est prévu d'installer une plaine de jeux à cet endroit. Tout en étant évidemment favorable aux plaines de jeux, nous nous demandons s'il n'est pas possible d'éviter l'abattage de ces arbres en installant la plaine un peu plus loin.

Une pétition a été introduite. Les riverains vous ont rencontrée et il a été question de se revoir. Depuis lors, nous avons appris que le permis d'abattage était temporairement suspendu. S'agit-il d'une suspension temporaire, d'une suspension temporaire durable, ou nous dirigerions-nous vers une suspension définitive ?

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

Mme Céline Fremault, ministre.- L'objectif de Bruxelles Environnement, en déposant un permis d'urbanisme pour la peupleraie Nestor Martin, ne se réduisait pas à l'abattage des 428 arbres afin d'y installer une plaine de jeux. Les objectifs

de bomen niet ziek zijn, terwijl dat wel als argument was aangevoerd.

In de plaats van het bos moet er een speelplein komen. Daar kunnen we natuurlijk niet tegen zijn, maar kan dat speelplein niet verder worden aangelegd, zodat de bomen kunnen blijven staan?

Er is een petitie gestart. De omwonenden hebben met u gepraat. Sindsdien is de kapvergunning tijdelijk geschorst. Blijft het bij een tijdelijke schorsing of legt u het project definitief stil?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *Leefmilieu Brussel vroeg geen stedenbouwkundige vergunning aan met als enige bedoeling om in de Nestor Martinstraat 428 bomen te kappen en er een speelplein aan te*

étaient bien plus larges. Il s'agissait de prévoir la requalification de la peupleraie en un espace vert de qualité et de proximité.

Ce futur espace pouvant être assimilé à un parc devrait contribuer à la valorisation de la promenade verte qui le traverse, avec ses cheminements, ses mobiliers, ses différentes ambiances végétales, ses espaces de déambulation et de repos, et sa biodiversité augmentée.

D'une manière générale, l'objectif de Bruxelles Environnement est d'intervenir dès aujourd'hui afin de programmer l'espace vert de demain et des générations futures. Les abattages prévus sont significatifs. Bruxelles Environnement invoque la sécurité, mais aussi le renouvellement et la gestion de la végétation en place.

Dans la demande déposée par Bruxelles Environnement, l'ensemble des peupliers au centre de la peupleraie et les deux tiers des peupliers d'Italie qui bordent le site devraient être abattus. L'agence a également prévu de conserver les 250 arbres d'essences diverses, encore très jeunes et donc petits, qui se sont développés spontanément sur le site. Ils serviront de socle au projet, accompagnés de la plantation de 180 arbres et de 4.000m² d'arbustes d'essences variées.

Au travers de ces plantations, l'objectif de Bruxelles Environnement est d'améliorer la biodiversité sur un site essentiellement composé de peupliers, sur les trois quarts de sa surface.

Il est exact que, mis à part quelques sujets, les arbres ne sont pas malades. Eu égard à son âge, sa composition et la taille de ses arbres, cette peupleraie présente néanmoins un risque important de basculement lors d'épisodes de grand vent.

La plaine de jeux est un élément secondaire du projet permettant de diversifier l'offre pour les plus jeunes. Il s'agit d'une zone récréative très modeste, d'un bois récréatif ("speelbos"), discret, parfaitement intégré aux aménagements et à son environnement très naturel.

S'agissant de la concertation avec les habitants, le projet a été présenté aux services communaux en octobre 2016. Étant donné le contexte, les vives réactions légitimes que ce projet a suscitées et le

leggen. Het was de bedoeling om het populierenbos te kappen om er een hoogstaande groene ruimte van te maken. De aanleg van een park zou de Groene Wandeling die daar langsloopt, opwaarderen.

Leefmilieu Brussel beoogt een grondige kap in dit bos om redenen van veiligheid en groenbeheer. Volgens de aanvraag die Leefmilieu Brussel deed, zouden alle bomen in het midden van het populierenbos en twee derde van de Italiaanse populieren aan de rand van het terrein moeten worden gekapt. Er zouden 250 nog erg jonge en dus kleine bomen van diverse soorten blijven staan en daarnaast zouden er 180 bomen en 4.000 m² aan struiken worden aangeplant. Dat zou de biodiversiteit op het terrein in de hand moeten werken.

Het klopt dat slechts een klein deel van de bomen ziek is, maar de leeftijd, de samenstelling en de hoogte van het populierenbos maken dat het een aanzienlijk risico vormt bij rukwinden.

Het speelplein is een tweede onderdeel van het project. Het gaat om een bescheiden speelbos dat perfect in de natuurlijke omgeving past.

Het project werd in oktober 2016 voorgesteld aan de gemeente. Omdat er zo veel commotie ontstond en vanwege de belangrijke psychosociale rol die het populierenbos speelt, heb ik de administratie opgedragen de vergunningsaanvraag op te schorten. Ik ben ervan overtuigd dat er minder ingrijpend kan worden gekapt.

Daarom heb ik Leefmilieu Brussel opgedragen om een aanvullende studie uit te voeren. Het is de bedoeling om het populierenbos te laten evolueren naar een groenvoorziening met bomen van diverse soorten en leeftijden. Zulke voorzieningen zijn stabiel en beter voor de biodiversiteit dan het huidige populierenbos. Op die manier kunnen we de groene buffer behouden en blijft het daar een aangename plaats om een wandeling te maken.

De overgang moet geleidelijk gebeuren. Er zouden hier en daar enkele populieren worden gekapt om natuurlijke regeneratie in de hand te werken. Daarbij zouden er wel zo veel mogelijk oude populieren blijven staan die dan geleidelijk aan gekapt zouden worden.

rôle psychosocial majeur joué par cette peupleraie, j'ai effectivement chargé mon administration de suspendre la procédure de demande de permis. Les interventions prévues sur la végétation sont brutales, et je suis convaincue qu'une intervention plus nuancée est possible.

J'ai ainsi demandé à Bruxelles Environnement de réaliser une étude complémentaire pour étudier cette possibilité. L'idée est d'évoluer de la peupleraie en place vers un renouvellement complet de la végétation composée d'espèces et d'âges variés. Ce type de bosquet est plus stable et plus hospitalier pour la biodiversité que la peupleraie actuelle. La fonction de rideau vert de ce petit bois serait ainsi maintenue, et le lieu resterait un site agréable pour la promenade.

Le passage de la peupleraie actuelle vers un bois diversifié doit être opéré en douceur. Le principe serait de prélever, ici et là, quelques peupliers pour favoriser une régénération naturelle spontanée, tout en conservant un maximum de vieux peupliers qui seraient éliminés progressivement. Ces interventions devront veiller à ne pas déstabiliser les vieux peupliers maintenus qui pourraient être basculés par le vent.

Vous l'avez compris, une telle transition doit être opérée avec pondération, ce qui prendra nécessairement du temps.

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

Mme Evelyne Huytebroeck (Ecolo).- J'entends la proposition de transition douce. Ce serait très positif de parvenir à concilier une agréable petite plaine de jeux, le remplacement des arbres malades et l'image d'une peupleraie, le tout en bonne concertation avec les habitants.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

À MME CÉLINE FREMAULT,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉE DU

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck (Ecolo) (in het Frans).- *Het is goed dat u de voorkeur geeft aan een zachte transitie, in overleg met de omwonenden.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

AAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET HUISVESTING,

**LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE,
DE L'ENVIRONNEMENT ET DE
L'ÉNERGIE,**

**concernant "l'approche en matière de chats
harets dans la Région".**

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

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais).*-
*À Bruxelles, il y a encore beaucoup trop de chats
dans les refuges. Bon nombre d'entre eux finissent
par être euthanasiés.*

*La problématique est abordée en autorisant
uniquement la vente de chats stérilisés. Dès le 1er
janvier 2018, la stérilisation des chats
domestiques sera obligatoire.*

*La prolifération des chats errants affecte non
seulement les chats eux-mêmes, mais aussi les
oiseaux et la propreté publique. Ces chats
déchirent notamment les sacs-poubelle.*

*Il est absurde d'avoir deux ministres responsables
des chats : la secrétaire d'État Mme Debaets pour
les chats domestiques et vous-même pour les chats
harets. Les chats harets glissent ainsi entre les
mailles du filet. Mme Debaets, compétente pour le
bien-être animal, vous renvoie cette
responsabilité.*

*Les communes qui prennent des initiatives pour
s'attaquer au problème des chats errants peuvent
recevoir jusqu'à 4.000 euros de subsides chaque
année. Ce n'est pas suffisant. Malgré l'obligation
de stériliser les chats domestiques, la population
des refuges ne semble pas diminuer.*

*Les personnes qui s'occupent bénévolement des
chats errants devraient en outre pouvoir
rencontrer les services locaux ou régionaux
chargés de la stérilisation des chats.*

*Combien de communes ont-elles introduit en 2016
une demande de subsides pour des mesures
concernant les chats errants ? Quelles initiatives
ont-elles été soutenues ?*

*Quelles mesures prévoyez-vous pour réduire la
population de chats errants ? Que faites-vous
pour faciliter le contact et l'échange de*

**LEVENSQUALITEIT, LEEFMILIEU EN
ENERGIE,**

**betreffende "de aanpak van verwilderde
katten in het Gewest".**

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft
het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- In Brussel
komen er nog steeds veel te veel katten in asielen
terecht. Een groot deel wordt uiteindelijk
geëuthanaseerd.

Het probleem wordt aangepakt door alleen nog de
verkoop van gesteriliseerde katten toe te laten.
Staatssecretaris Debaets kondigde aan vanaf
januari 2018 ook werk te maken van de verplichte
sterilisatie van huiskatten.

De grote populatie zwervkatten is niet enkel een
probleem voor de dieren zelf, al zijn zij wel de
voornaamste slachtoffers. Verwilderde katten
doden tal van vogels die het sowieso niet
makkelijk hebben in de stad. Ze veroorzaken
bijkomende overlast door bijvoorbeeld
vuilniszakken open te krabben.

Mevrouw Fremault, het is verrassend en absurd
dat staatssecretaris Debaets verantwoordelijk is
voor huiskatten en u voor zwervkatten. Hierdoor
glijpen zwervkatten tussen de mazen van het net.
Staatssecretaris Debaets, die bevoegd is voor
dierenwelzijn, schuift deze verantwoordelijkheid
door naar u.

De gemeenten nemen zelf initiatieven om het
probleem aan te pakken. Ze kunnen daarvoor tot
4.000 euro subsidie per jaar krijgen. Dat blijkt
echter niet te volstaan. Ondanks de verplichting
om huiskatten te steriliseren, rapporteren de
dierenasielen geen daling van het aantal
binnengebrachte katten.

Er zijn ook veel vrijwilligers die zich om het
welzijn van de zwervkatten bekommeren. Ze
geven de dieren voedsel maar kunnen ze moeilijk
vangen of steriliseren. Zorgpartnerschappen
waarbij vrijwilligers de gemeentelijke of
gewestelijke diensten kunnen ontmoeten die daar
wel toe in staat zijn, zouden erg nuttig zijn. Na de
sterilisatie kunnen die diensten de zwervkatten

connaissance entre les bénévoles et les organisations ?

Il est absurde et surréaliste d'avoir deux ministres compétents pour les chats. J'espère au moins que votre approche est concertée et harmonisée.

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

Mme Céline Fremault, ministre (en néerlandais).- Huit communes ont introduit une demande de subsides pour la stérilisation de chats errants : Molenbeek, Anderlecht, Uccle, Forest, Jette, Schaerbeek, Evere et Saint-Josse.

Bruxelles Environnement a lancé cet été une campagne de communication sur l'interdiction de nourrir les animaux sauvages, y compris les chats errants. Cette initiative fait partie du Plan nature adopté en avril 2016. La brochure "Animaux sauvages, ne les nourrissez pas, observez-les" sera distribuée à la population par différents canaux. La population des chats sauvages reste artificiellement élevée parce qu'ils sont nourris quotidiennement par des amoureux des animaux.

Le terme de chat errant est mal choisi, parce que les chats ont tendance à se sédentariser dans les lieux où ils reçoivent de la nourriture. La population de chats errants est également soutenue par la reproduction des chats domestiques non stérilisés. Dans le cadre du plan pluriannuel relatif à la stérilisation des chats domestiques, la décision du gouvernement

laten adopteren of weer vrijlaten als ze te verwilderd zijn.

Hoeveel gemeenten vroegen in 2016 de premie voor de aanpak van de zwervkattenproblematiek aan? Welke initiatieven werden daarmee gesteund?

Welke andere stappen onderneemt u om de zwervkattenpopulatie te verminderen? Wat doet u om het contact en de uitwisseling van kennis tussen de vrijwilligers en de organisaties te vergemakkelijken?

Overigens vind ik het werkelijk absurd en surrealistisch dat er twee ministers bevoegd zijn voor katten. Je kunt niet aan een kat vragen of ze een huiskat is die op straat loopt of een verwilderde kat. Ik begrijp niet dat die bevoegdheden niet aan hetzelfde regeringslid zijn toevertrouwd, en hoop dat er dan tenminste sprake is van een gecoördineerde aanpak en een geharmoniseerd beleid.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister.- Acht gemeenten dienden in 2016 een gewestelijke subsidieaanvraag in voor de sterilisatie van zwervkatten. Het gaat om Molenbeek, Anderlecht, Ukkel, Vorst, Jette, Schaerbeek, Evere en Sint-Joost.

Leefmilieu Brussel zette deze zomer een communicatiecampagne op over het verbod om in het wild levende dieren te voederen, waaronder zwervkatten. Dit initiatief van Leefmilieu Brussel kadert in het Natuurplan, dat de regering in april 2016 goedkeurde. De nieuwe folder 'Dieren in de natuur - Geef ze geen eten, observeer ze!' zal via verschillende communicatiekanalen worden verdeeld onder de Brusselaars. De omvang van de populaties verwilderde katten blijft immers kunstmatig hoog doordat ze dagelijks gevoederd worden door dierenliefhebbers.

De term 'zwervkat' is slecht gekozen. De dieren leiden in tegenstelling tot wat hun benaming laat uitschijnen geen zwervend bestaan. Integendeel, ze blijven rondhangen op plaatsen waar ze in contact komen met mensen, vaak omdat ze

bruxellois du 13 juillet 2017 entrera en vigueur le 1er janvier 2018. Elle a été prise à l'initiative du secrétaire d'État responsable du bien-être animal.

(poursuivant en français)

Il stipule que chaque propriétaire doit faire stériliser son chat avant l'âge de six mois. La disposition ne s'applique pas aux éleveurs reconnus.

Selon l'ancien Conseil belge du bien-être des animaux, les organisations qui développent une politique de stérilisation des chats errants sont des asbl (50%), des services municipaux (30%) et les refuges pour animaux (20%).

Les bénévoles qui s'occupent du bien-être des chats errants peuvent être informés grâce à des dépliants sur le Plan chats ou sur la stérilisation de chats par exemple, qui seront mis à disposition dans les cabinets de vétérinaires locaux, auprès des services communaux, de la police, des refuges et des asbl. Ce sont ces différents acteurs qui seront visés par les campagnes de sensibilisation sur le bien-être animal que Bruxelles Environnement organisera en 2018.

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

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais).* - *Vous devriez davantage vous concerter avec Mme Debaets, compétente pour la stérilisation des chats domestiques, et développer une approche coordonnée pour tous les chats. Une approche coordonnée permettrait en effet d'éviter que l'on euthanasie des chats massivement, comme c'est le cas actuellement.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

À MME CÉLINE FREMAULT,

gevoederd worden. De zwervkattenpopulatie wordt bovendien in stand gehouden door verwilderde nakomelingen van niet-gesteriliseerde huiskatten. In het kader van het meerjarenplan voor de sterilisatie van huiskatten treedt op 1 januari 2018 het besluit van de Brusselse regering van 13 juli 2017 in werking. Het werd genomen op initiatief van de staatssecretaris die bevoegd is voor dierenwelzijn.

(verder in het Frans)

Voortaan moet iedere eigenaar zijn kat laten steriliseren voor die zes maanden oud is. Deze verplichting is niet van toepassing op erkende kwekers.

Volgens de vroegere Belgische Raad voor Dierenwelzijn voeren vooral vzw's (50%), gemeentediensten (30%) en asielen (20%) een sterilisatiebeleid.

Vrijwilligers kunnen zich over het kattenplan of over de sterilisatie van katten informeren via folders die ter beschikking gesteld worden bij dierenartsen, gemeentediensten, politie, asielen en vzw's. De bewustmakingscampagnes over dierenwelzijn in 2018 van Leefmilieu Brussel zullen dan ook op hen gericht zijn.

Mevrouw de voorzitter. - Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen). - Uw moet uw beleid beter afstemmen op dat van staatssecretaris Debaets. U bent bevoegd voor verwilderde zwervkatten, de bevoegdheid voor de sterilisatie van huiskatten ligt echter bij mevrouw Debaets. U zou een gecoördineerd beleid kunnen voeren voor alle katten, ongeacht of ze nu verwilderd zijn of niet. Nu worden te veel katten geëuthanaseerd en daar moet een oplossing voor gevonden worden. Ik denk dat we baat zouden hebben bij een betere coördinatie.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

AAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT,

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

concernant "les normes environnementales des bus touristiques".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je souhaiterais faire le point sur l'état d'avancement de la réforme du secteur des bus touristiques concernant les normes environnementales. À la suite de l'entrée en vigueur des dispositions du Code bruxellois de l'air, du climat et de l'énergie (Cobrace), il était prévu que le gouvernement définisse les critères de performance environnementale applicables, notamment, aux services de bus touristiques.

Le Cobrace est entré en vigueur en février 2013 et, quatre ans plus tard, l'arrêté d'exécution n'a toujours pas été adopté par le gouvernement. Tant que cet arrêté n'est pas adopté, les performances environnementales des bus touristiques restent réglementées par la convention conclue entre la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB) et la société Open Tours. Interrogé à plusieurs reprises sur le sujet, le ministre des Transports nous a renvoyé vers vous, affirmant que l'application du Cobrace aux bus touristiques relevait de la compétence de la ministre de l'Environnement.

En l'absence d'arrêté, c'est le cahier des charges, établi en 2011, qui régit les performances environnementales. Or ce dernier se contente d'un minimum de conformité à la norme EURO 4 pour les autobus déjà en service lors de la prise d'effet de la concession, et à la norme EURO 5 pour les autobus acquis en vue de la concession ou pendant son déroulement. Il faut ajouter que ces bus ne sont pas soumis à la même obligation que celle visant les bus de la STIB. Cette exception regrettable mène à un régime à deux vitesses entre bus touristiques et bus des transports en commun.

En 2016, seize bus touristiques étaient en service : cinq construits en 1995, deux en 2007, cinq en

MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET HUISVESTING, LEVENSKWALITEIT, LEEFMILIEU EN ENERGIE,

betreffende "de milieunormen voor de toeristische bussen".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- Nadat het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE) van kracht was geworden, moest de regering energieprestatienormen voor onder andere toeristische bussen uitwerken.

Het BWLKE is in februari 2013 van kracht geworden en vier jaar later heeft de regering nog altijd geen uitvoeringsbesluit genomen. Bij gebrek aan besluit gelden de aanbestedingsvoorwaarden uit 2011. Die gaan echter niet verder dan Euro 4 voor bussen die al reden toen de concessie van kracht werd en Euro 5 voor de autobussen die later in dienst kwamen. Doordat toeristische bussen niet moeten beantwoorden aan dezelfde voorwaarden als bussen van de MIVB, zitten we nu met twee verschillende systemen.

In 2016 reden er zestien toeristische bussen rond: vijf uit 1995, twee uit 2007, vijf uit 2009, twee uit 2012 en twee uit 2015. Het gaat dus om Euro 6-, Euro 5- en vooral Euro 4-bussen.

Uw collega verklaarde in februari 2016 dat de concessiehouder zijn vloot geleidelijk moest vernieuwen en van plan was om de laatste Euro 4-bussen tegen 2019 uit omloop te nemen, zodat de vloot bij het aflopen van de concessie alleen nog uit Euro 5- en Euro 6-bussen zou bestaan.

Helaas wordt er met geen woord over alternatieve brandstoffen gerept en de MIVB heeft daar ook geen afspraken over gemaakt met de concessiehouder. Ik vraag me daarom af waar het besluit over de energieprestaties voor toeristische bussen blijft.

Is er beslist om de concessiehouder te verplichten om over te schakelen op alternatieve brandstof?

2009, deux en 2012 et deux en 2015. Il s'agit donc de bus EURO 6, EURO 5 et une majorité de bus EURO 4.

Votre collègue a expliqué, en février 2016, que l'opérateur était censé rajeunir progressivement sa flotte et planifiait de remplacer les derniers bus EURO 4 au rythme de deux par an entre 2016 et 2018, de sorte que, en fin de concession, la flotte soit constituée exclusivement de véhicules EURO 5 et EURO 6.

Hélas, il n'est fait aucune mention de carburants alternatifs, et la STIB n'a pas organisé de rencontre sur ce point spécifique avec l'opérateur. Dès lors, j'aimerais savoir où en est l'arrêté définissant les exigences de performances environnementales applicables au service des bus touristiques.

A-t-il été décidé d'obliger la conversion de la flotte de ces bus à un carburant alternatif ? Dans l'affirmative, en quelle proportion de la flotte, et suivant quel phasage ? Une rencontre a-t-elle été organisée entre Bruxelles Environnement et l'opérateur des bus touristiques pour aborder cette question ? Dans l'affirmative, quand cette rencontre a-t-elle eu lieu et quels en étaient les résultats ?

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

Mme Céline Fremault, ministre.- Le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) prévoit, en son article 2.3.50, que le gouvernement peut imposer des objectifs de performance environnementale à certains types de véhicules exploités par des personnes physiques ou morales domiciliées sur le territoire de la Région bruxelloise.

Concernant les bus touristiques, seule la société Open Tours, qui exploite les bus rouges "City Sightseeing", répond à la définition du Cobrace. En 2011, elle a obtenu de la STIB une concession de sept ans pour l'exploitation de deux lignes touristiques. Elle disposait, en 2016, de seize autobus. Rappelons, à titre de comparaison, que la STIB exploite 700 bus.

Les seize autobus de la société Open Tours sont

Met welke planning? Hebben Leefmilieu Brussel en de concessiehouder de kwestie al besproken? Wanneer gebeurde dat en wat heeft het opgeleverd?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- Het BWLKE bepaalt dat de regering energieprestatienormen kan opleggen voor voertuigen die door natuurlijke personen of rechtspersonen worden ingezet op het Brussels grondgebied.

Wat toeristische bussen betreft, beantwoordt alleen Open Tours aan de definitie van het BWLKE. In 2011 verkreeg het bedrijf een concessie van de MIVB om gedurende zeven jaar twee toeristische lijnen uit te baten. In 2016 telde het bedrijf zestien bussen, tegenover 700 bij de MIVB.

De zestien bussen van Open Tours beantwoorden aan de Euro 4-, Euro 5- en Euro 6-normen. Ze hebben dus roetfilters. Alles samen rijden ze 150.000 km per jaar. De MIVB-bussen leggen

tous conformes aux normes Euro 4, Euro 5 et Euro 6, ce qui veut dire que tous sont équipés de filtres à particules. Ces seize autobus parcourent, au total, environ 150.000km par an, que nous pouvons comparer aux 25 millions de kilomètres par an - 625 fois le tour de la Terre - parcourus par les bus de la STIB. En hiver, quatre bus sont déployés en semaine, et six le week-end ; en été, huit bus sont déployés en semaine, et seize le week-end. Open Tours achète effectivement un à deux nouveaux autobus touristiques chaque année.

Sur la base de ces constats, il apparaît plus opportun de profiter du renouvellement de la concession, qui vient à expiration en 2018, pour imposer à ces autobus des performances environnementales plus ambitieuses, parmi lesquelles l'obligation d'utiliser des carburants alternatifs, c'est-à-dire électriques. C'est la STIB qui est chargée de renouveler la concession. J'appuierai cette requête auprès de M. Smet, qui possède la tutelle sur la STIB, mais nous avons déjà pris contact avec Open Tours pour leur expliquer la situation.

Enfin, Open Tours devra tenir compte de la zone de basse émission (LEZ pour low emission zone). Cette société - ou sa remplaçante - ne pourra plus utiliser d'autobus diesel Euro 4 dès 2022, ni Euro 5 dès 2025.

Bruxelles Environnement reste évidemment disponible pour travailler avec ces sociétés sur le développement des meilleures technologies en matière d'autobus.

Les contacts sont donc en cours et nous verrons bientôt les responsables de la société Open Tours pour expliquer nos vues sur ses futurs achats de véhicules.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Après quatre ans de questions et interpellations à M. Pascal Smet et à vous-même, le dossier commence à évoluer. Nous n'aurions pas compris qu'une exception soit faite pour ces bus qui tournent en permanence dans la ville.

J'espère que les exigences ne se limiteront pas à

jaarlijks 25 miljoen kilometer af. Tijdens winterweken worden er vier bussen ingelegd, tijdens winterweekends zes. Tijdens zomerweken rijden er acht bussen rond, tijdens zomerweekends zestien. Open Tours koopt jaarlijks een of twee nieuwe bussen.

Op grond van die gegevens lijkt het nuttiger om de nieuwe concessie aan te grijpen om ambitieuzere milieunormen op te leggen. De MIVB is verantwoordelijk voor de verlenging van de concessie. Ik zal de kwestie bespreken met minister Smet. Er werden al contacten gelegd met Open Tours om de situatie uit te leggen.

Tot slot zal Open Tours rekening moeten houden met de lage-emissiezone (LEZ). Dat betekent dat het bedrijf of zijn opvolger vanaf 2022 geen Euro 4-dieselsbussen en vanaf 2025 geen Euro 5-dieselsbussen meer mag inzetten.

Er wordt dus overleg gevoerd en binnenkort spreken we met de bedrijfsleiding van Open Tours om ons standpunt over de aankoop van nieuwe voertuigen uit te leggen.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- Na vier jaar vragen en interpellaties richten tot de heer Smet en u, komt er eindelijk schot in de zaak. We zouden het onbegrijpelijk vinden als er een uitzondering werd gemaakt voor toeristenbussen die voortdurend door het stadscentrum rijden.

répondre à la norme la plus élevée. J'espère que, comme pour les autres véhicules, le souhait exprimé est l'abandon du diesel. C'est positif. Au niveau du choix du carburant alternatif, il est possible d'être assez audacieux, d'opter, par exemple, pour des véhicules hybrides fonctionnant sans diesel, éventuellement au gaz, à l'électricité ou à un autre carburant.

Nous attendons beaucoup de cette concession, et nous reviendrons vers M. Pascal Smet pour qu'elle soit effective dès 2018.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

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,

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

concernant "le droit de préemption pour les terres agricoles".

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

La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).- *À la suite de la révision du Code bruxellois d'aménagement du territoire (Cobat), les pouvoirs publics ont un droit de préemption lors de la vente de terres agricoles. Si c'est un moyen intéressant*

Ik hoop dat de nieuwe vereisten niet beperkt blijven tot de naleving van de strengste normen. Ik hoop dat er, net zoals bij andere voertuigen, wordt gestreefd naar het verbannen van diesel. U kunt immers een stoutmoedig besluit nemen en bepalen dat de nieuwe bussen op gas, elektriciteit of een andere brandstof moeten rijden.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

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

betreffende "het voorkeepsrecht voor landbouwgronden".

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

Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Naar aanleiding van de herziening van het Brussels Wetboek van ruimtelijke ordening (BWRO) is bepaald dat de overheid een voorkeepsrecht heeft bij de verkoop van landbouwgronden. Dat kan een

pour piloter la politique agricole et permettre à de jeunes agriculteurs d'avoir plus aisément accès à des terres, il faut toutefois veiller à ce que les pouvoirs publics n'entrent pas en concurrence avec des agriculteurs ou augmentent la spéculation. En effet, le droit de préemption ne suffit pas en soi à faire pression sur les prix.

En France, le système des sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural (Safer) peut être utilisé pour réguler les prix en plus du droit de préemption. Ces sociétés sans but lucratif d'intérêt public sont sous la tutelle de l'État. Elles peuvent utiliser leur droit de préemption pour acheter un lopin de terre au prix proposé ou faire une offre à un prix inférieur. Si le vendeur n'est pas d'accord avec ce prix, il peut retirer le terrain du marché. Toutefois, les Safer ne peuvent utiliser ce droit de préemption que dans certains cas précis et moyennant l'accord de deux commissaires du gouvernement.

Le système des Safer a toujours relativement bien fonctionné en France. Nous ne pouvons qu'espérer que le droit de préemption, tel qu'il est défini dans le Cobat, aura un effet aussi positif.

Vous aviez dit que l'objectif était que les terres acquises au moyen de ce droit de préemption servent à des projets d'agriculture durable, dont vous deviez encore fixer les critères en avril 2016. Vous aviez aussi déclaré que la forme concrète du droit de préemption n'était pas encore déterminée mais qu'une première étude serait lancée en 2016.

Les critères à remplir par un projet d'agriculture durable sont-ils à présent clairs ?

De quelle manière - vente, bail à ferme... - mettez-vous les terres à disposition ? La Région s'en occupera-t-elle ou confiera-t-elle cette mission à d'autres acteurs ?

Quels acteurs ont-ils été consultés au cours de l'étude sur la forme concrète du droit de préemption ?

Quelles sont les principales conclusions de l'étude ? Qui peut activer le droit de préemption au bénéfice de quelle structure et qui gérera les terres ?

Avez-vous examiné les effets négatifs potentiels du

intéressant middel zijn voor de overheid om het landbouwbeleid te sturen. Ze kan zo jonge landbouwers gemakkelijker toegang bieden tot gronden. Toch moet er voorzichtig mee worden omgesprongen. Het kan bijvoorbeeld niet de bedoeling zijn dat de overheid de concurrentie met landbouwers aangaat om gronden te verwerven. Ook zou het onoordeelkundig aanwenden van dit voorkeepsrecht ertoe kunnen leiden dat speculatie net in de hand wordt gewerkt en de prijzen niet worden gedrukt, maar de hoogte ingaan.

Een voorkeepsrecht is op zich niet voldoende om de prijzen te drukken. In Frankrijk bestaat al lang het systeem van de zogenaamde 'Safer' (sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural), die naast het voorkeepsrecht kunnen worden gebruikt om de prijzen te reguleren. Safer zijn nv's zonder winstoogmerk met openbaar nut die onder het toezicht van de staat vallen. Ze kunnen hun voorkeepsrecht gebruiken door een te koop aangeboden stuk grond te kopen aan de voorgestelde prijs, of een lagere prijs voor te stellen als ze de voorgestelde prijs te hoog vinden. Indien de verkoper niet met deze prijs akkoord gaat, kan hij de grond van de markt terugtrekken.

Het gebruik van het voorkeepsrecht van de Safer is aan tal van voorwaarden verbonden. Zo moeten ze het gebruik van hun voorkeepsrecht verdedigen bij twee regeringscommissarissen, die allebei hun instemming moeten geven. De Safer kunnen bovendien slechts in een aantal gevallen van hun voorkeepsrecht gebruikmaken:

- voor de installatie, herinstallatie of het behoud van landbouwers;
- voor het vergroten van bepaalde landbouwbedrijven;
- voor het bewaren van een evenwicht van landbouwbedrijven;
- om het familiale karakter van een landbouwbedrijf te behouden;
- om prijspeculatie tegen te gaan;
- om een bestaand landbouwbedrijf te behouden;
- voor de bescherming van bossen.

*droit de préemption sur la spéculation foncière ?
Quelles mesures prendrez-vous pour contrer ces
effets ?*

Het systeem van de Safer heeft in Frankrijk altijd relatief goed gefunctioneerd. We kunnen alleen maar hopen dat het voorkeepsrecht zoals het nu in het BWRO wordt beschreven, een even positief effect zal hebben.

U zei al dat het de bedoeling is om de gronden die worden verworven dankzij het voorkeepsrecht, toe te vertrouwen aan bezielers van duurzame landbouwprojecten. De criteria moest u in april 2016 nog vastleggen. U verklaarde toen ook dat de concrete vorm van het voorkeepsrecht nog niet was vastgelegd, maar dat er in 2016 een eerste studie van start zou gaan.

Is het ondertussen al duidelijk aan welke criteria een duurzaam landbouwproject moet voldoen?

Op welke wijze zult u de gronden ter beschikking stellen? Zal dat gebeuren door middel van verkoop, pacht of op andere manieren? Zal het gewest daar zelf voor zorgen, of vertrouwt het deze opdracht toe aan andere spelers?

Welke actoren werden geraadpleegd tijdens de studie over de concrete vorm van het voorkeepsrecht?

Wat zijn de voornaamste conclusies van de studie? Wie kan het voorkeepsrecht activeren ten gunste van welke structuur en wie zal de gronden beheren?

Onderzocht u het mogelijke negatieve effect van het voorkeepsrecht op prijspeculatie? Welke maatregelen neemt u om zo'n effect eventueel tegen te gaan?

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

Mme Céline Fremault, ministre *(en néerlandais).*- *Les résultats de l'étude à laquelle vous faites référence, et qui vise à analyser les obstacles et les leviers sur les plans juridique et urbanistique et à produire différents outils pratiques, ne seront connus qu'au début de 2018. Les conditions que devront remplir les futurs agriculteurs ne sont donc pas encore fixées.*

(poursuivant en français)

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister.- De studie die u vermeldt, is nog niet afgerond. Het gaat om een studie die de obstakels en hefboomen op juridisch en stedenbouwkundig vlak in kaart brengt en die verschillende praktische werkinstrumenten zal opleveren. De resultaten zullen begin 2018 bekend zijn. Er zijn dus nog geen voorwaarden vastgelegd voor de toekomstige landbouwers in het kader van het voorkeepsrecht.

(verder in het Frans)

Cependant, dans le cadre du projet du Fonds européen de développement régional (Feder) "Boeren Brussel Paysans", deux appels aux candidats agriculteurs ont déjà été lancés. Les candidats ont été sélectionnés selon les critères suivants :

- avoir une formation en maraîchage, soit par le biais d'une formation professionnalisante, soit par une expérience personnelle probante ;
- disposer d'un statut légal permettant la commercialisation des produits ;
- avoir la volonté de s'installer professionnellement dans la Région ;
- présenter un projet solide ;
- avoir la capacité de gérer le projet sur le plan technique, financier, etc.

En outre, l'octroi d'un subside pour l'appel à projets d'agriculture urbaine durable dans le cadre de la stratégie Good Food est soumis à certaines conditions précisées dans le règlement qui peut être consulté sur le site portail de Bruxelles Économie et Emploi (BEE).

(poursuivant en néerlandais)

En ce qui concerne le mode de mise à disposition des terres, le Parlement bruxellois a adopté la semaine dernière l'inscription dans le Cobat du droit de préemption en faveur de la Région lors de la vente de terres agricoles.

(poursuivant en français)

Les différentes options de mise à disposition de terres doivent encore être examinées de manière plus approfondie et font également partie du troisième volet de l'étude. Les expériences acquises dans le cadre de l'appel à projets du projet du Feder serviront également de base à l'établissement des conditions des futures terres.

L'asbl Terre-en-vue a rédigé, à l'intention des agriculteurs, un guide contenant les différents types de contrats de location et d'utilisation des terres, ainsi que les modèles y afférents. Ce guide pratique peut contribuer à orienter le choix de la convention à signer entre la Région et les futurs

In het kader van het EFRO-project 'Boeren Brussel Paysans' werden twee oproepen naar kandidaat-landbouwers gedaan. De kandidaten werden op basis van volgende criteria geselecteerd:

- een opleiding in de tuinbouw hebben genoten (professionele opleiding of op basis van aangetoonde ervaring);*
- over een wettelijk statuut beschikken om producten te verhandelen;*
- zijn onderneming in het gewest willen vestigen;*
- een degelijk project voorstellen;*
- over de nodige financiële en technische capaciteiten beschikken.*

Daarnaast zijn er voorwaarden om in aanmerking te komen voor een subsidie in het kader van de projectoproep Goodfoodstrategie. Die staan in het reglement, dat via de portaalsite van Brussel Economie en Werkgelegenheid (BEW) kan worden geraadpleegd.

(verder in het Nederlands)

U vroeg ook op welke wijze we de gronden ter beschikking zullen stellen. Het Brussels parlement stemde vorige week in met een aanpassing van het Brussels Wetboek van ruimtelijke ordening (BWRO) met het oog op de invoering van een recht van voorkoop voor het gewest bij de verkoop van landbouwgrond.

(verder in het Frans)

De opties voor het ter beschikking stellen van gronden zullen in het derde deel van de studie verder aan bod komen. Ook de ervaringen in het kader van het EFRO-project zullen ons helpen om de juiste voorwaarden te bepalen.

De vzw Terre-en-vue heeft een gids samengesteld voor landbouwers, met daarin typecontracten en voorbeelden voor het huren of gebruiken van gronden. Die gids kan ons ook helpen om te bepalen welke vorm de overeenkomst tussen gewest en landbouwers moet aannemen.

(verder in het Nederlands)

agriculteurs.

(poursuivant en néerlandais)

Une dizaine d'acteurs ont été consultés dans le cadre de l'étude. Ils ont été choisis en fonction de la diversité de leurs activités dans le domaine de l'agriculture urbaine.

(poursuivant en français)

Le but de la consultation de ces acteurs est surtout d'identifier les obstacles et les leviers en matière d'agriculture.

Pour répondre à vos quatrième et cinquième questions, comme je l'ai déjà précisé, les conclusions de l'étude seront connues début 2018. Cette étude comprendra différents aspects, dont :

- l'analyse de l'interaction entre le droit de préemption de la Région et le droit de préemption du locataire (fermier) ;
- l'analyse du risque que ce droit de préemption ne favorise la spéculation, ce qui pourrait engendrer une augmentation du prix des terres agricoles ;
- les mesures d'accompagnement ;
- le développement d'une politique de terres régionale ;
- l'opportunité d'une vérification de la législation, voire d'une institution de gestion pour les terres agricoles concernées.

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

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais)*.- *Je note que l'examen de cette thématique se poursuit. Je vous réinterrogerai, au début de 2018, sur les résultats engrangés.*

L'information publiée par Bruzz la semaine dernière, selon laquelle Bruxelles Environnement aurait acheté les terres à Neerpede, était donc erronée.

- *L'incident est clos.*

U vroeg ook welke betrokkenen er werden geraadpleegd naar aanleiding van de studie. Het gaat om een tiental partijen, die werden geselecteerd op basis van de diversiteit van hun activiteiten in de stadslandbouw.

(verder in het Frans)

Er werd hun gevraagd welke elementen de stadslandbouw in de hand werken of tegenwerken.

De conclusies van de juridische en stedenbouwkundige studie zullen begin 2018 bekend zijn. Tal van aspecten zullen er aan bod komen:

- *de wisselwerking tussen het voorkeurecht van het gewest en het voorkeurecht van de huurder (pachter);*
- *een risico-analyse van mogelijke speculatie op basis van dat voorkeurecht;*
- *begeleidende maatregelen;*
- *de ontwikkeling van een gewestelijk beleid ter zake;*
- *eventuele meerwaarde van nieuwe wetgeving of een beheersorgaan voor de stadslandbouwgronden.*

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Deze kwestie wordt dus vervolgd. Begin 2018 zal ik u een nieuwe vraag stellen over de resultaten.

Ik heb nog een opmerking over een artikel dat vorige week in Bruzz verscheen. Daarin stond dat de terreinen in Neerpede werden aangekocht door Leefmilieu Brussel. Blijkbaar was dat dus verkeerde informatie.

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

concernant "le suivi de la décision de l'inscription de la Forêt de Soignes au patrimoine mondial de l'Unesco".

Mme la présidente.- À la demande de l'auteur, excusé, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTENDAELE

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

concernant "la transposition de la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs".

Mme la présidente.- À la demande de l'auteur, la question orale est retirée.

QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

betreffende "de follow-up van de beslissing tot inschrijving van het Zoniënwoud op de Werelderfgoedlijst van de Unesco".

Mevrouw de voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTENDAELE

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

betreffende "de omzetting van de richtlijn 2014/94/EU betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen".

Mevrouw de voorzitter.- Op verzoek van de indiener wordt de mondelinge vraag ingetrokken.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELID EN DIENEN-

BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "l'enregistrement des chats domestiques".

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

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais).*- *En 2015, 36% des chats placés en refuge ont été euthanasiés. Ce pourcentage contraste fortement avec celui des chiens, dont l'enregistrement est obligatoire depuis 1998. Quelque 85% des chiens placés en refuge retrouvent un foyer, contre seulement 5% des chats.*

C'est donc une bonne chose que vous rendiez désormais obligatoire l'identification et l'enregistrement des chats et, mieux encore, que vous entamiez une collaboration avec les autres Régions pour réaliser une base de données centrale. Le plus important est maintenant d'y identifier et d'y enregistrer le plus rapidement possible tous les chats de la Région.

Combien de chats sont-ils enregistrés et identifiés dans la Région ? Quelle est leur proportion parmi la population générale des chats domestiques ?

Quelles mesures prenez-vous pour veiller à ce que tous les chats domestiques soient rapidement identifiés et enregistrés dans notre Région ?

Qu'en est-il de la création d'une base de données centrale pour l'enregistrement de tous les chats domestiques en Belgique ? Quand sera-t-elle opérationnelle ?

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

WELZIJN,

betreffende "de registratie van de huiskatten".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Een kat die van huis wegloopt, vindt niet altijd haar weg terug, vaak tot groot verdriet van het gezin waarbij het dier woonde. En ook voor de kat zelf loopt het niet altijd goed af: van de katten die in het asiel terechtkomen, werd in 2015 nog 36% geëuthanaseerd. Alles bij elkaar ging het om zo'n 900 katten.

Dit staat in schril contrast met honden, die al sinds 1998 verplicht geregistreerd worden. Liefst 85% procent van de honden die in het asiel terechtkomen, belandt weer bij het gezin, tegenover slechts een schamele 5% van de katten.

Daarom is het een goede zaak dat u nu ook voor katten identificatie en registratie verplicht maakt. Nog beter is dat u een samenwerking aangaat met de andere gewesten met het oog op een centrale databank.

Nu is het vooral belangrijk om alle katten in het gewest zo snel mogelijk te identificeren en te registreren in deze centrale databank. Je zou bijvoorbeeld de dierenartsen ertoe kunnen verplichten om voor elke kat die bij hen langskomt, na te gaan of die al geregistreerd en geïdentificeerd is. Als dat nog niet gebeurde, moet er werk van worden gemaakt.

Hoeveel katten zijn er op dit moment geregistreerd en geïdentificeerd in het gewest? Wat is hun aandeel binnen de algemene populatie van huiskatten?

Welke maatregelen neemt u om ervoor te zorgen dat alle huiskatten in het gewest snel worden geïdentificeerd en geregistreerd?

Hoever staat u met de oprichting van een centrale databank voor de registratie van alle Belgische huiskatten? Wanneer wordt die operationeel?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Selon les chiffres du Service public fédéral (SPF) Économie, la Région bruxelloise compte environ 141.000 chats.*

Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).- *De quelle année date ce chiffre ? Il me semble dépassé.*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *C'est possible.*

Bruxelles Environnement ne connaît cependant pas le nombre exact de chats identifiés et stérilisés. À l'avenir, ces chiffres seront disponibles via une base de données centrale. En Belgique, une quarantaine de bases de données reprennent actuellement les données d'enregistrement des chats. La plus grande base de données privée, qui est celle de l'asbl ID Chips, recense environ 400.000 chats, toutes Régions confondues.

Toujours selon les chiffres du SPF Économie, la population totale des chats domestiques en Belgique avoisine les 2,2 millions. Partant du principe que la proportion des chats enregistrés à Bruxelles est similaire à celle des chats enregistrés dans toute la Belgique, on obtient 26.000 chats enregistrés sur un total de 141.000, soit 18%.

Le gouvernement a adopté le 7 juillet 2016 l'arrêté relatif à l'enregistrement et à l'identification obligatoires des chats domestiques. En 2018, cette obligation fera l'objet d'une campagne de sensibilisation.

Par ailleurs, les propriétaires de chats seront responsabilisés via le contrôle de la législation, notamment à l'initiative du service chargé du bien-être animal ou après une plainte déposée via le formulaire en ligne. Des brochures rappelleront également les nouvelles obligations.

Six communes sont déjà très actives en matière de bien-être animal, dont la commune de Molenbeek, où l'échevine Annalisa Gadaleta (Groen) joue un rôle de précurseur.

(Remarques)

Le marché pour la base de données belge a été

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Dit thema kwam daarnet al aan bod. Uit de cijfers die de FOD Economie bekendmaakte, blijkt dat het Brussels Gewest ongeveer 141.000 katten telt.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Van welk jaar dateert dat cijfer? Volgens mij is het achterhaald.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Dat is mogelijk.

Leefmilieu Brussel kan echter niet zeggen hoeveel van die katten werden geïdentificeerd en gesteriliseerd. Dankzij een centrale databank zal dat in de toekomst wel mogelijk zijn. De aanbesteding werd in overeenstemming met de geldende procedures toegekend aan Zetes NV. In België zijn er een veertigtal al dan niet digitale databanken met registratiegegevens van katten. In de grootste privédatabank van ons land, namelijk van de vzw ID Chips, zijn ongeveer vierhonderdduizend katten opgenomen, in alle gewesten samen.

We weten dankzij gegevens van de FOD Economie dat de populatie huiskatten in België ongeveer 2,2 miljoen dieren bedraagt. Als we ervan uitgaan dat de verhouding van de geregistreerde katten tot de totale kattenpopulatie in Brussel ongeveer dezelfde is als die in heel België, zou het hier gaan om 26.000 geregistreerde katten op een totaal van 141.000, of 18%.

Op 7 juli 2016 heeft de regering het besluit over de verplichte registratie en identificatie van huiskatten aangenomen. In 2018 wordt een bewustmakingscampagne over deze verplichting gevoerd. Zo weten de eigenaars van katten dat de nieuwe regeling vanaf volgend jaar verplicht wordt.

Daarnaast worden katteneigenaars tot verantwoordelijkheid aangezet door middel van het toezicht op de wetgeving. Dat gebeurt onder meer op initiatief van de dienst Dierenwelzijn of als er klachten worden ingediend met het onlineformulier. Er worden tevens brochures opgesteld waarin op de nieuwe verplichtingen wordt gewezen. Ze zullen worden verspreid via huisartsen, dierenartsen, gemeentebesturen enzovoort.

attribué à Zetes. La base de données est prête et sera en principe opérationnelle le 1er novembre.

Er zijn zes gemeenten die nu al heel actief zijn op vlak van dierenwelzijn. De gemeente Molenbeek, waar mevrouw Annalisa Gadaleta van Groen als schepen bevoegd is voor dierenwelzijn, speelt een voortrekkersrol. Er volgen er steeds meer.

(Opmerkingen)

Zoals u weet, werd de aanbesteding voor deze Belgische databank aan de firma Zetes gegund. De databank is klaar en kan in principe op 1 november van start gaan. De Privacycommissie geeft eerstdaags groen licht, of heeft dat al gedaan. De database zou dus een van de volgende weken operationeel kunnen worden.

Binnenkort zullen we dus een duidelijk beeld krijgen van de Brusselse kattenpopulatie. Nu moeten we werken met de verschillende beschikbare databanken, en de ene is misschien accurater dan de andere.

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

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais).*- Pour mener une politique, surtout en matière de stérilisation, il est indispensable de connaître le nombre total de chats. Le chiffre avancé de 141.000 me semble dépassé. De quelle année date-t-il ?

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Meten is weten. Om een beleid te kunnen voeren, zeker inzake kattensterilisatie, moet je ook een beeld hebben van het totale aantal katten. U had het over 141.000 katten, maar volgens mij is dat een oud cijfer. Van welk jaar dateert het?

La proportion de 18% est aussi une forme d'extrapolation à la Région bruxelloise.

Ook de verhouding van 18% waarvan sprake was, is een vorm van extrapolatie naar het Brussels Gewest: u gaat ervan uit dat katten op dezelfde manier worden geregistreerd in Brussel als in de rest van het land, terwijl dat niet per se zo is.

Je compte sur la mise en place rapide d'une base de données centrale et, surtout, sur une bonne communication.

Ik reken erop dat er zo snel mogelijk werk wordt gemaakt van een centrale databank en dat er vooral goed gecommuniceerd wordt. Iedereen heeft er immers baat bij om katten niet alleen te registreren, maar ook te laten steriliseren.

- L'incident est clos.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE MME DOMINIQUE DUFOURNY

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW DOMINIQUE DUFOURNY

À MME BIANCA DEBAETS,

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS,

SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "l'abattage sans étourdissement préalable".

QUESTION ORALE DE MME DOMINIQUE DUFOURNY

À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "les refuges animaliers et leur financement".

QUESTION ORALE DE MME DOMINIQUE DUFOURNY

À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "l'expérimentation animale et la visite de la Secrétaire d'État à l'hôpital universitaire de la VUB".

QUESTION ORALE DE M. ERIC BOTT

À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,

STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "het onverdoofd slachten".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW DOMINIQUE DUFOURNY

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de dierenasielen en hun financiering".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW DOMINIQUE DUFOURNY

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de dierenproeven en het bezoek van de staatssecretaris aan het universitair ziekenhuis van de VUB".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ERIC BOTT

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET

CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "le contrôle du respect du bien-être animal dans les abattoirs".

Mme la présidente.- À la demande des auteurs, excusés, et avec l'accord de la secrétaire d'État, les questions orales sont reportées à une prochaine réunion.

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de controle op respect voor dierenwelzijn in de slachthuizen".

Mevrouw de voorzitter.- Op verzoek van de indieners, die verontschuldigd zijn, en met instemming van de staatssecretaris, worden de mondelinge vragen naar een volgende vergadering verschoven.