

N. 31

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2011-2012

15 JULI 2012

Vragen
en
Antwoorden

Vragen en Antwoorden
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Gewone zitting 2011-2012

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

SESSION ORDINAIRE 2011-2012

15 JUILLET 2012

Questions
et
Réponses

Questions et Réponses
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Session ordinaire 2011-2012

INHOUD

SOMMAIRE

In fine van het bulletin is een zaakregister afgedrukt

Un sommaire par objet est reproduit *in fine* du bulletin

Minister-President belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking	30	Ministre-Président chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement
Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen	44	Ministre chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures
Minister belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid, Stadsvernieuwing, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en Huisvesting	46	Ministre chargée de l'Environnement, de l'Énergie et de la Politique de l'Eau, de la Rénovation urbaine, de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente et du Logement
Minister belast met Openbare Werken en Vervoer	70	Ministre chargée des Travaux publics et des Transports
Minister belast met Tewerkstelling, Economie, Buitenlandse Handel en Wetenschappelijk Onderzoek	121	Ministre chargé de l'Emploi, de l'Économie, du Commerce extérieur et de la Recherche scientifique
Staatssecretaris belast met Stedenbouw en Openbare Netheid	131	Secrétaire d'État chargé de l'Urbanisme et de la Propreté publique
Staatssecretaris belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging	–	Secrétaire d'État chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative
Staatssecretaris belast met Huisvesting en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp	–	Secrétaire d'État chargé du Logement et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente

I. Vragen waarop niet werd geantwoord binnen de tijd bepaald door het reglement

(Art. 106 van het reglement van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement)

I. Questions auxquelles il n'a pas été répondu dans le délai réglementaire

(Art. 106 du règlement du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale)

(Fr.): Vraag gesteld in het Frans – (N.): Vraag gesteld in het Nederlands

(Fr.): Question posée en français – (N.): Question posée en néerlandais

Minister-President belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking

Vraag nr. 2 van mevr. Françoise Schepmans d.d. 23 september
2009 (Fr.) :

Samenstelling en organisatie van uw kabinet.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 1, blz. 3.

Vraag nr. 15 van mevr. Viviane Teitelbaum d.d. 29 september
2009 (Fr.) :

*De kosten van de installatie van de ministeriële kabinetten
voor de nieuwe zittingsperiode.*

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 1, blz. 4.

Vraag nr. 53 van mevr. Viviane Teitelbaum d.d. 14 december
2009 (Fr.) :

Mobiliteitsplan van het bestuur.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 4, blz. 4.

Ministre-Président chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement

Question n° 2 de Mme Françoise Schepmans du 23 septembre
2009 (Fr.) :

La composition et l'organisation de votre cabinet.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 1, p. 3.

Question n° 15 de Mme Viviane Teitelbaum du 29 septembre
2009 (Fr.) :

*Les coûts d'installation des cabinets ministériels pour la nou-
velle législature.*

La question a été publiée dans le Bulletin n° 1, p. 4.

Question n° 53 de Mme Viviane Teitelbaum du 14 décembre
2009 (Fr.) :

Le plan de mobilité relatif à votre administration.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 4, p. 4.

Vraag nr. 54 van mevr. Viviane Teitelbaum d.d. 14 december 2009 (Fr.) :

Gebruik van de MIVB door de ambtenaren van het bestuur

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 4, blz. 4.

Vraag nr. 85 van mevr. Els Ampe d.d. 5 februari 2010 (N.) :

Het op te richten Observatorium voor Onveiligheidspreventie.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 5, blz. 10.

Vraag nr. 93 van de heer Walter Vandenbossche d.d. 1 maart 2010 (N.) :

Deficit van het gemeentelijk onderwijs.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 6, blz. 7.

Vraag nr. 98 van de heer Mohammadi Chahid d.d. 18 maart 2010 (Fr.) :

De « buurtsportvoorzieningen ».

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 7, blz. 8.

Vraag nr. 99 van de heer Olivier de Clippele d.d. 19 maart 2010 (Fr.) :

Gemeentelijke dotaties aan de OCMW's en dienstjaren 2008 en 2009.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 7, blz. 8.

Vraag nr. 100 van mevr. Annemie Maes d.d. 19 maart 2010 (N.) :

De fietsvoorzieningen en -vergoedingen voor werknemers van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 7, blz. 9.

Question n° 54 de Mme Viviane Teitelbaum du 14 décembre 2009 (Fr.) :

L'utilisation de la STIB par les fonctionnaires de votre administration.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 4, p. 4.

Question n° 85 de Mme Els Ampe du 5 février 2010 (N.) :

La mise en place de l'Observatoire pour la Prévention de l'Insécurité.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 5, p. 10.

Question n° 93 de M. Walter Vandenbossche du 1^{er} mars 2010 (N.) :

Le déficit de l'enseignement communal.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 6, p. 7.

Question n° 98 de M. Mohammadi Chahid du 18 mars 2010 (Fr.) :

Les équipements sportifs dits de proximité.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 7, p. 8.

Question n° 99 de M. Olivier de Clippele du 19 mars 2010 (Fr.) :

Dotations communales aux Centres Publics d'Aide Sociale et Exercices 2008 et 2009.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 7, p. 8.

Question n° 100 de Mme Annemie Maes du 19 mars 2010 (N.) :

Les aménagements et indemnités vélo pour les travailleurs de la Région de Bruxelles-Capitale.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 7, p. 9.

Vraag nr. 138 van de heer René Coppens d.d. 19 mei 2010 (N.) :

De taalopleidingen ingericht door de Gewestelijke School voor Openbaar Bestuur (GSOB) ter voorbereiding op de taalexamen van Selor.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 9, blz. 7.

Vraag nr. 150 van de heer Vincent Vanhalewyn d.d. 14 juni 2010 (Fr.) :

Tabellen betreffende het personeel van de gemeentebesturen.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 10, blz. 8.

Vraag nr. 151 van mevr. Bianca Debaets d.d. 14 juni 2010 (N.) :

De promotie van Brussel als congresstad.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 10, blz. 8.

Vraag nr. 205 van mevr. Brigitte De Pauw d.d. 12 oktober 2010 (N.) :

De professionele inschakeling van jongeren uit instellingen voor alternerend onderwijs bij de gemeentebesturen.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 13, blz. 8.

Vraag nr. 215 van mevr. Carla Dejonghe d.d. 25 oktober 2010 (N.) :

De organisatie van een cursus voor vrouwelijke gemeentelijke mandatarissen.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 13, blz. 11.

Question n° 138 de M. René Coppens du 19 mai 2010 (N.) :

Les formations linguistiques organisées par l'École régionale d'Administration publique (ERAP) en vue de préparer les examens linguistiques du Selor.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 9, p. 7.

Question n° 150 de M. Vincent Vanhalewyn du 14 juin 2010 (Fr.) :

Les tableaux relatifs au personnel des administrations communales.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 10, p. 8.

Question n° 151 de Mme Bianca Debaets du 14 juin 2010 (N.) :

La promotion de Bruxelles en tant que ville de congrès.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 10, p. 8.

Question n° 205 de Mme Brigitte De Pauw du 12 octobre 2010 (N.) :

Insertion professionnelle de jeunes issus de l'alternance au sein des administrations communales.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 13, p. 8.

Question n° 215 de Mme Carla Dejonghe du 25 octobre 2010 (N.) :

Organisation d'un cours pour les femmes mandataires communales.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 13, p. 11.

Vraag nr. 232 van mevr. Annemie Maes d.d. 6 december 2010 (N.) :

De fietsvoorzieningen en -vergoedingen voor de werknemers van alle instellingen van openbaar nut en parastatalen die onder de bevoegdheid van Minister-President Picqué vallen, zoals het Brussels Gewestelijk Fonds voor de Herfinanciering van de Gewestelijke Thesaurieën, het ATO, BIP, enz.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 14, blz. 11.

Vraag nr. 249 van mevr. Els Ampe d.d. 21 januari 2011 (N.) :

De taalpremies van de ambtenaren van de Brusselse steden, gemeenten en gemeentelijke vzw's.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 16, blz. 7.

Vraag nr. 256 van mevr. Els Ampe d.d. 1 februari 2011 (N.) :

De taalpremies van de ambtenaren in de pararegionale instelling Brussels Gewestelijk Fonds voor de Herfinanciering van de Gemeentelijke Thesaurieën van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 16, blz. 8.

Vraag nr. 259 van de heer Emin Özkara d.d. 4 februari 2011 (Fr.) :

Het fiscaal compensatiefonds.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 16, blz. 10.

Vraag nr. 262 van de heer Walter Vandenbossche d.d. 16 februari 2011 (N.) :

Dienstdoende regeling bij gemeentelijk personeel in Brussel-Stad.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 17, blz. 8.

Vraag nr. 269 van de heer Emin Özkara d.d. 25 februari 2011 (Fr.) :

Kinderopvang in Brussel.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 17, blz. 10.

Question n° 232 de Mme Annemie Maes du 6 décembre 2010 (N.)

Les aménagements cyclables et les indemnités vélo pour les travailleurs de tous les organismes d'intérêt public et parastataux qui relèvent de la compétence du Ministre-Président Picqué, tels que le Fonds régional bruxellois de Refinancement des Trésoreries communales, l'ADT, le BIP, etc.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 14, p. 11.

Question n° 249 de Mme Els Ampe du 21 janvier 2011 (N.) :

Les primes linguistiques accordées aux fonctionnaires des villes, communes et ASBL communales de Bruxelles.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 16, p. 7.

Question n° 256 de Mme Els Ampe du 1^{er} février 2011 (N.) :

Les primes linguistiques accordées aux fonctionnaires de l'organisme pararéional Fonds régional bruxellois de Refinancement des Trésoreries communales de la Région de Bruxelles-Capitale.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 16, p. 8.

Question n° 259 de M. Emin Özkara du 4 février 2011 (Fr.) :

Fonds de compensation fiscale.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 16, p. 10.

Question n° 262 de M. Walter Vandenbossche du 16 février 2011 (N.) :

Le régime de « faisant fonction » pour le personnel communal de la Ville de Bruxelles.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 17, p. 8.

Question n° 269 de M. Emin Özkara du 25 février 2011 (Fr.) :

Accueil de la petite enfance à Bruxelles.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 17, p. 10.

Vraag nr. 295 van de heer Olivier de Clippele d.d. 2 maart 2011 (Fr.) :

Budgettaire en boekhoudkundige follow-up van de projecten op de begroting van de buitengewone dienst.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 17, blz. 28.

Vraag nr. 300 van de heer Vincent Vanhalewyn d.d. 16 mei 2011 (Fr.) :

De overdrachten tussen het Gewest en de gemeenten.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 20, blz. 7.

Vraag nr. 319 van mevr. Barbara Trachte d.d. 25 maart 2011 (Fr.) :

De opdracht betreffende het elektronisch stelsysteem, de evaluatie van het prototype en de audit van het materieel.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 18, blz. 11.

Vraag nr. 330 van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven d.d. 7 april 2011 (Fr.) :

Het beleid inzake werkgelegenheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 18, blz. 18.

Vraag nr. 344 van mevr. Brigitte De Pauw d.d. 16 juni 2011 (N.) :

Aantal personeelsleden bij de Gewestelijke School voor Openbaar Bestuur (GSOB).

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 21, blz. 12.

Vraag nr. 361 van mevr. Françoise Schepmans d.d. 20 juli 2011 (Fr.) :

Vervoer van nucleair materieel langs het spoor.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 21, blz. 23.

Question n° 295 de M. Olivier de Clippele du 2 mars 2011 (Fr.) :

Suivi budgétaire et comptable des projets inscrits au budget du service extraordinaire.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 17, p. 28.

Question n° 300 de M. Vincent Vanhalewyn du 16 mai 2011 (Fr.) :

Les transferts entre la Région et les communes.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 20, p. 7.

Question n° 319 de Mme Barbara Trachte du 25 mars 2011 (Fr.) :

Le marché relatif au vote électronique, à l'évaluation du prototype et à l'audit du matériel.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 18, p. 11.

Question n° 330 de M. Gaëtan Van Goidsenhoven du 7 avril 2011 (Fr.) :

La répartition des politiques d'emploi en Région de Bruxelles-Capitale.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 18, p. 18.

Question n° 344 de Mme Brigitte De Pauw du 16 juin 2011 (N.) :

Le nombre de membres du personnel au sein de l'École régionale d'Administration publique (ERAP).

La question a été publiée dans le Bulletin n° 21, p. 12.

Question n° 361 de Mme Françoise Schepmans du 20 juillet 2011 (Fr.) :

Le passage de convois ferroviaires transportant des matières nucléaires.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 21, p. 23.

Vraag nr. 374 van mevr. Annemie Maes d.d. 19 september 2011 (N.) :

De verwijzing van een schepen naar de correctionele recht-bank.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 23, blz. 10.

Vraag nr. 383 van de heer Johan Demol d.d. 10 oktober 2011 (N.) :

Cameratoezicht in de Brusselse gemeenten.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 24, blz. 9.

Vraag nr. 384 van mevr. Greet Van Linter d.d. 13 oktober 2011 (N.) :

Het nieuwe crècheplan Brussel en de kadernota kinderop-vang van de kabinetten Picqué en Grouwels.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 24, blz. 9.

Vraag nr. 389 van mevr. Greet Van Linter d.d. 20 oktober 2011 (N.) :

De premies voor elektrische fietsen.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 24, blz. 11.

Vraag nr. 396 van de heer Johan Demol d.d. 3 november 2011 (N.) :

Het dragen van religieuze en gelaatsverhullende kledij door voorzitter, bijzitters en secretarissen op kiesbureaus bij de gemeenteraadsverkiezingen van oktober 2012.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 24, blz. 12.

Vraag nr. 397 van mevr. Françoise Schepmans d.d. 10 november 2011 (Fr.) :

Subsidie van 60.000 EUR aan de Vereniging van de Stad en de Gemeenten voor de Europese week van de lokale democratie.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 25, blz. 10.

Question n° 374 de Mme Annemie Maes du 19 septembre 2011 (N.) :

Le renvoi d'un échevin devant le tribunal correctionnel.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 23, p. 10.

Question n° 383 de M. Johan Demol du 10 octobre 2011 (N.) :

La surveillance par caméra dans les communes bruxelloises.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 24, p. 9.

Question n° 384 de Mme Greet Van Linter du 13 octobre 2011 (N.) :

Le nouveau Plan crèches bruxellois et la note-cadre « accueil de la petite enfance » des cabinets Picqué et Grouwels.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 24, p. 9.

Question n° 389 de Mme Greet Van Linter du 20 octobre 2011 (N.) :

Les primes pour vélos électriques.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 24, p. 11.

Question n° 396 de M. Johan Demol du 3 novembre 2011 (N.) :

Le port de vêtements religieux et masquant le visage par le président, les assesseurs et les secrétaires des bureaux de vote lors des élections communales d'octobre 2012.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 24, p. 12.

Question n° 397 de Mme Françoise Schepmans du 10 novembre 2011 (Fr.) :

Le subside de 60.000 EUR à l'Association de la Ville et des Communes pour la semaine européenne de la démocratie locale.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 25, p. 10.

Vraag nr. 402 van mevr. Greet Van Linter d.d. 22 november 2011 (N.) :

Het in schabouwend Nederlands opgestelde persbericht van de Brusselse burgemeester.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 25, blz. 11.

Vraag nr. 415 van mevr. Annemie Maes d.d. 8 december 2011 (N.) :

Geweld tegen bestuurders en veiligheidspersoneel van de MIVB.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 25, blz. 16.

Vraag nr. 419 van de heer Walter Vandenbossche d.d. 20 december 2011 (N.) :

De tewerkstelling van mensen met een handicap.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 26, blz. 11.

Vraag nr. 429 van de heer Dominiek Lootens-Stael d.d. 7 februari 2012 (N.) :

Het toezicht van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op de correcte toepassing van de taalwetgeving door de Brusselse gemeenten.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 27, blz. 11.

Vraag nr. 457 van de heer René Coppens d.d. 23 februari 2012 (N.) :

Het gebruik van verschillende configuraties inzake de stemcomputers voor de gemeenteraadsverkiezingen van oktober 2012.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 28, blz. 13.

Vraag nr. 471 van mevr. Brigitte De Pauw d.d. 23 maart 2012 (N.) :

Financiële middelen voor de opmaak van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 29, blz. 14.

Question n° 402 de Mme Greet Van Linter du 22 novembre 2011 (N.) :

Le communiqué de presse du bourgmestre de Bruxelles rédigé dans un néerlandais lamentable.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 25, p. 11.

Question n° 415 de Mme Annemie Maes du 8 décembre 2011 (N.) :

Les actes de violence à l'encontre des conducteurs et du personnel de sécurité de la STIB.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 25, p. 16.

Question n° 419 de M. Walter Vandenbossche du 20 décembre 2011 (N.) :

L'emploi des personnes présentant un handicap.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 26, p. 11.

Question n° 429 de M. Dominiek Lootens-Stael du 7 février 2012 (N.) :

L'application correcte de la législation linguistique par les communes bruxelloises.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 27, p. 11.

Question n° 457 de M. René Coppens du 23 février 2012 (N.) :

L'utilisation de différentes configurations pour les ordinateurs de vote destinés aux élections communales d'octobre 2012.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 28, p. 13.

Question n° 471 de Mme Brigitte De Pauw du 23 mars 2012 (N.) :

Les moyens financiers consacrés à l'élaboration du Plan régional de développement durable.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 29, p. 14.

Vraag nr. 480 van mevr. Bianca Debaets d.d. 16 april 2012 (N.) :

Het Parlement van de Wereldreligies.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 30, blz. 10.

Vraag nr. 482 van mevr. Françoise Schepmans d.d. 20 april 2012 (Fr.) :

Uitvoering van de ordonnantie op de openbare archieven.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 30, blz. 11.

Minister belast met Openbare Werken en Vervoer

Vraag nr. 98 van mevr. Olivia P'tito d.d. 18 december 2009 (Fr.) :

Jaarverslag over de gewestelijke verdeling van de personen die een gewestelijk en een gemeentelijk overheidsambt bekleeden.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 4, blz. 9.

Vraag nr. 145 van de heer Philippe Pivin d.d. 1 februari 2010 (Fr.)

Ventilatiesystemen in de Brusselse tunnels.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 5, blz. 20.

Vraag nr. 315 van mevr. Julie de Grootte d.d. 20 oktober 2010 (Fr.) :

Maatregelen in geval van brand bij de MIVB.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 13, blz. 14.

Question n° 480 de Mme Bianca Debaets du 16 avril 2012 (N.) :

Le Parlement des religions du monde.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 30, p. 10.

Question n° 482 de Mme Françoise Schepmans du 20 avril 2012 (Fr.) :

La mise en œuvre de l'ordonnance sur les archives publiques.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 30, p. 11.

Ministre chargée des Travaux publics et des Transports

Question n° 98 de Mme Olivia P'tito du 18 décembre 2009 (Fr.) :

Rapport annuel établissant la répartition régionale des personnes occupant un emploi public régional et communal.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 4, p. 9.

Question n° 145 de M. Philippe Pivin du 1^{er} février 2010 (Fr.) :

Les systèmes de souffleries de ventilation des tunnels bruxellois.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 5, p. 20.

Question n° 315 de Mme Julie de Grootte du 20 octobre 2010 (Fr.) :

Le dispositif de lutte contre les incendies au sein de la STIB.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 13, p. 14.

Vraag nr. 327 van mevr. Carla Dejonghe d.d. 28 oktober 2010 (N.) :

Het verwijderen van brandblussers in de metrostellen.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 13, blz. 16.

Vraag nr. 585 van de heer Walter Vandenbossche d.d. 20 oktober 2011 (N.) :

Bewegwijzering bij Brusselse wegenwerken.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 24, blz. 16.

Vraag nr. 611 van mevr. Françoise Schepmans d.d. 15 november 2011 (Fr.) :

Partnership van de MIVB bij de organisatie van Winterpret.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 25, blz. 22.

Vraag nr. 612 van mevr. Françoise Schepmans d.d. 15 november 2011 (Fr.) :

De opwekking van elektriciteit tijdens het afremmen van de metrostellen.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 25, blz. 22.

Vraag nr. 690 van de heer Vincent De Wolf d.d. 6 februari 2012 (Fr.) :

Registratie van de topleveldomeinen .brussels, .bruxelles en .brussel.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 27, blz. 25.

Vraag nr. 721 van de heer Joël Riguelle d.d. 15 maart 2012 (Fr.) :

Gratis MIVB-kaart voor OCWM-raadsleden.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 29, blz. 19.

Question n° 327 de Mme Carla Dejonghe du 28 octobre 2010 (N.) :

Suppression des extincteurs dans les rames du métro.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 13, p. 16.

Question n° 585 de M. Walter Vandenbossche du 20 octobre 2011 (N.) :

Signalisation des travaux de voirie à Bruxelles.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 24, p. 16.

Question n° 611 de Mme Françoise Schepmans du 15 novembre 2011 (Fr.) :

Le partenariat de la STIB pour l'organisation des festivités Plaisirs d'Hiver.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 25, p. 22.

Question n° 612 de Mme Françoise Schepmans du 15 novembre 2011 (Fr.) :

La production d'électricité lors du freinage des rames de métro.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 25, p. 22.

Question n° 690 de M. Vincent De Wolf du 6 février 2012 (Fr.) :

Enregistrement des extensions .brussels, .bruxelles et .brussel.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 27, p. 25.

Question n° 721 de M. Joël Riguelle du 15 mars 2012 (Fr.) :

L'octroi de la carte libre-parcours de la STIB aux conseillers CPAS.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 29, p. 19.

Vraag nr. 749 van mevr. Viviane Teitelbaum d.d. 2 april 2012 (Fr.) :

Personneelsbewegingen bij de Haven van Brussel in 2011.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 29, blz. 26.

Vraag nr. 776 van mevr. Mahinur Ozdemir d.d. 20 april 2012 (Fr.) :

De energieleveranciers van de gewestelijke instellingen van openbaar nut (ION).

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 30, blz. 16.

Vraag nr. 791 van mevr. Françoise Schepmans d.d. 11 mei 2012 (Fr.) :

Toegang tot de illegale sites voor het downloaden van culturele producten.

Zijn er in het ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bijzondere maatregelen genomen om de toegang tot de illegale sites voor het downloaden van culturele producten te verbieden (zoals muziekalbums en films). Welke maatregelen zijn er concreet genomen om illegaal kopiëren met computers van het Gewest te voorkomen ?

Vraag nr. 792 van mevr. Viviane Teitelbaum d.d. 11 mei 2012 (Fr.) :

Organisatie van een Brussels Job Day Havengebied.

Op 25 mei 2012 zal er een Brussels Job Day Havengebied gehouden worden met het oog op ontmoetingen en uitwisselingen tussen potentiële kandidaten en bedrijven die actief zijn in het havengebied, namelijk in de sectoren transport, logistiek, heftruckmechaniek, goederenbehandeling, expeditie en administratie.

Onder de organisatoren die dit initiatief steunen vinden we BECI, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de Brusselse Havengemeenschap, de Haven van Brussel en Iris TL.

Ik wens u hierover de volgende vragen te stellen :

1. Hoe staat het met de betrokkenheid, de verantwoordelijkheid en de steun van elk van de voornoemde partners ?
2. Wat is het totale budget voor dit initiatief ? Wie financiert het ? Volgens welke regeling en tot welk bedrag ?
3. Wat is de doelstelling inzake deelname van de bedrijven en de potentiële kandidaten ?

Question n° 749 de Mme Viviane Teitelbaum du 2 avril 2012 (Fr.) :

Les mouvements de personnel en 2011 au Port de Bruxelles.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 29, p. 26.

Question n° 776 de Mme Mahinur Ozdemir du 20 avril 2012 (Fr.) :

Les fournisseurs d'énergie des organismes d'intérêt public régionaux (OIP).

La question a été publiée dans le Bulletin n° 30, p. 16.

Question n° 791 de Mme Françoise Schepmans du 11 mai 2012 (Fr.) :

L'accès aux sites illégaux de téléchargement de produits culturels.

Je souhaiterais savoir si des mesures particulières ont été prises au sein du ministère de la Région de Bruxelles-Capitale pour interdire l'accès aux sites illégaux de téléchargement de produits culturels (par exemple albums musicaux et œuvres cinématographiques). Concrètement, quels sont les dispositifs appliqués ce jour pour prévenir le piratage par le biais des ordinateurs de la Région ?

Question n° 792 de Mme Viviane Teitelbaum du 11 mai 2012 (Fr.) :

L'organisation d'un Brussels Job Day domaine portuaire.

Le 25 mai 2012 un « Brussels Job Day domaine portuaire » sera organisé pour permettre rencontres et échanges entre candidats potentiels et sociétés actives dans le domaine portuaire, à savoir notamment le transport, la logistique, la mécanique de clark, la manutention, l'expédition ou encore l'administration.

Parmi les organisateurs et soutiens à cette initiative, on retrouve BECI, la Région de Bruxelles-Capitale, la Communauté portuaire bruxelloise, le Port de Bruxelles ou encore Iris TL.

Madame la Ministre, voici donc mes questions :

1. Quels sont l'implication, la responsabilité et le soutien de chacun des partenaires précités ?
2. Quel est le budget global de cette initiative ? Qui la finance, comment et à hauteur de combien ?
3. Quel est l'objectif visé en termes de participation tant des sociétés que des candidats potentiels ?

4. Wordt bij de organisatie bijzondere aandacht besteed aan de genderdimensie, met andere woorden is er een specifieke actie met het oog op de rekrutering van vrouwelijke kandidaten ?
5. Hoe zit het met de informatie ? Langs welke kanalen werd dit initiatief meegedeeld aan de potentiële werkgevers en werknemers ? Werden er doelgerichte en specifieke boodschappen geprogrammeerd ?
6. Hoe staat het met de Pre-Job Day ? Gaat het om een innovatie in vergelijking met de vorige edities ? Kunt u ons meer toelichtingen verschaffen over de inhoud en de uitgetrokken middelen ?

Vraag nr. 794 van de heer Emin Özkara d.d. 11 mei 2012 (Fr.) :

Veiligheid van de MIVB-reizigers in de omgeving van de haltes Masui en Zavel.

De veiligheid van de MIVB-reizigers aan de tramhaltes Masui en Zavel is mij tweemaal opgevallen.

Wanneer men aan deze haltes in- of uitstapt komt men tegenover het autoverkeer terecht. De kans op ongevallen is er hoger omdat er geen enkele signalisatie is voor de autobestuurders en de reizigers. De aandacht van de autobestuurders zou gevestigd kunnen worden op de tramhalte door het aanbrengen van bijvoorbeeld wegmarteringen.

Bent u op de hoogte van de toestand ? Heeft uw bestuur klachten ontvangen over die toestand ? Kan de minister een kaart bezorgen met de problematische haltes in de 19 gemeenten ? Denkt men aan aangepaste wegmarteringen ?

Vraag nr. 802 van mevr. Françoise Schepmans d.d. 30 mei 2012 (Fr.) :

Projecten gerealiseerd in het kader van de steun Interreg IV-B.

De Haven krijgt steun onder meer in het kader van het programma Interreg IV en zou onder meer het project « Watertruck » uittesten, waarbij gebruikgemaakt wordt van kleine duwbotten.

Het project Watertruck zou gevolgd worden door 11 partners. Er zou eveneens een ander project uitgevoerd worden : Connecting Citizen Ports, dat door 7 partners wordt gevolgd.

Naast die twee dossiers die door Interreg IV gefinancierd worden, had de Haven een studie aangekondigd over de mogelijkheden inzake gepalettiseerd transport over het water en een haalbaarheidsstudie van roro-transport voor voertuigen.

Kan de minister in dat verband de volgende vragen beantwoorden :

4. Au niveau de l'organisation, une attention particulière a-t-elle été apportée à la dimension genrée, à savoir y a-t-il une action spécifique envers le recrutement féminin ?
5. Qu'en est-il par rapport à l'information ? Par quels biais cette opération a-t-elle été communiquée tant à l'égard des candidats employeurs que des candidats travailleurs ? Des communications ciblées et spécifiques ont-elles été programmées ?
6. Quid également du « Pre-Job Day » ? S'agit-il d'une innovation par rapport aux éditions précédentes ? Pouvez-vous nous éclairer sur son contenu et sur les moyens y consacrés ?

Question n° 794 de M. Emin Özkara du 11 mai 2012 (Fr.) :

La sécurité des usagers de la STIB aux abords des arrêts Masui et Sablon.

J'ai été interpellé à deux reprises par la sécurité des usagers de la STIB singulièrement dans les arrêts de tram Masui et Sablon.

En effet, lorsqu'on descend ou on monte à ces arrêts, l'utilisateur fait face aux voitures en circulation. Il en résulterait un risque d'accident accru car aucun signalement ne précise l'arrêt ni aux automobilistes, ni aux usagers. L'attention des automobilistes pourrait être attirée sur la présence d'un arrêt de tram par des marquages au sol par exemple.

Êtes-vous au courant de la situation ? Votre administration a-t-elle recueilli des plaintes relatives à cette situation ? Pouvez-vous me faire une cartographie des arrêts de bus ou de tram problématiques au niveau de 19 communes ? Des travaux de marquages sont-ils prévus en ce sens ?

Question n° 802 de Mme Françoise Schepmans du 30 mai 2012 (Fr.) :

Les projets réalisés dans le cadre d'aides Interreg IV B.

Le Port bénéficie de certaines aides accordées notamment dans le cadre du programme Interreg IV. Il testerait entre autres un concept appelé « Watertruck » portant sur l'usage de petites barges poussées.

Ce projet « Watertruck » serait suivi par 11 partenaires. Un autre projet serait également en cours et dénommé Connecting Citizen Ports suivi dans ce cas par 7 partenaires.

En dehors de ces 2 dossiers financés par Interreg IV, le Port avait annoncé une étude quant aux possibilités de développement d'un transport par palettes via la voie d'eau et une étude de faisabilité d'un transport RoRo pour véhicules.

Madame la Ministre voudrait-elle apporter les réponses aux questions ci-après :

- Hoe staat het met de vier voornoemde projecten ?
- Op welke datums zullen de vier projecten voltooid zijn ?
- Welke middelen zijn aan elk project toegewezen ?
- Hoeveel steun krijgt elk project ?
- Wanneer is de Haven van plan om weer werk te maken van het project « Huis van de Haven », waarvoor steun van het EFRO werd verkregen en verloren, omdat de follow-up van het dossier te wensen overliet ?

Vraag nr. 804 van de heer Vincent De Wolf d.d. 4 juni 2012 (Fr.) :

Contrôles van de MIVB op het traject van de 20 km van Brussel.

Op 27 mei, ter gelegenheid van de 20 km van Brussel, stuurde de MIVB een groot aantal controleurs op pad voor gerichte controles die veel stof deden opwaaien in de pers, maar ook bij de MIVB en bij de meerderheid binnen de regering.

In tegenstelling tot de voorgaande jaren, is dit jaar kennelijk geen enkele overeenkomst gesloten tussen de organisatoren van dit evenement met internationale uitstraling voor ons Gewest en de MIVB. De reden daarvoor verdient enige aandacht, met name inzake de evolutie van de kosten ervan.

Desalniettemin moet ook de voluntaristische houding van het Gewest in vraag gesteld worden in het kader van een activiteit die in de eerste plaats het imago van Brussel en het beoefenen van sport in de stad bevordert.

Volgens de cijfers die de MIVB verschaftte, werden een honderdtal boetes uitgeschreven voor lopers met een rugnummer. U hebt gereageerd door de verschillende partijen te vragen een overeenkomst met terugwerkende kracht te sluiten, en tevens geklaagd over de veroordeling van deze controles door de ondervoorzitter van de MIVB.

Graag stelde ik de minister de volgende vragen :

- Hoeveel boetes werden precies uitgeschreven tegen deelnemers aan de 20 km van Brussel ? Hoeveel klachten heeft de MIVB daarover ontvangen ?
- Welke repressieve regeling heeft de MIVB ten uitvoer gelegd op het traject van de 20 km ?
- Hoeveel tot controle gemachtigde beampten werden op de been gebracht ?

- Quel est l'état d'avancement des 4 projets précités ?
- À quelle date est prévue la finalisation de chacun d'eux ?
- Quel est le montant de l'engagement pour chacun des projets ?
- Quel est le montant de l'aide obtenue pour chacun des projets ?
- Quand le Port compte-t-il réactiver le projet de la Maison du Port pour laquelle une aide Feder avait été obtenue et perdue faute d'un suivi dans ce dossier ?

Question n° 804 de M. Vincent De Wolf du 4 juin 2012 (Fr.) :

Contrôles opérés par la STIB sur le parcours des 20 km de Bruxelles.

La STIB a mobilisé un grand nombre de ses contrôleurs de titres de transport, le 27 mai, à l'occasion des 20 km de Bruxelles. Ces contrôles ciblés ont suscité la polémique dans la presse, mais également au sein même de la STIB et de la majorité gouvernementale.

Contrairement aux années précédentes, il semblerait qu'aucune convention n'ait, cette année, lié les organisateurs de cet événement à rayonnement international pour notre Région et la STIB. Il y a lieu de s'interroger sur les circonstances de cette absence de convention, notamment quant à l'évolution du coût nécessaire à une telle en-tête.

Nonobstant cela, l'attitude volontariste de la Région pose également question dans le cadre d'une activité qui promet, avant tout, l'image de Bruxelles et la pratique du sport en ville.

Selon les chiffres annoncés par la STIB, une centaine d'amendes auraient été dressées envers des coureurs porteurs d'un dossard 20 km. En réaction à cette polémique, vous avez invité les différentes parties à conclure une convention qui sortirait rétroactivement ses effets. Vous avez également dénoncé la condamnation de ces contrôles, portée par le vice-président de la STIB.

Aussi, Madame la Ministre, je souhaiterais vous adresser les questions suivantes :

- Combien d'amendes ont précisément été dressées à l'encontre de participants aux 20 km de Bruxelles ? Combien de réclamations la STIB a-t-elle reçues quant à celles-ci ?
- Quel a été le dispositif répressif mis en œuvre par la STIB sur le parcours des 20 km ?
- Combien d'agents habilités à contrôler les billets ont ainsi été mobilisés ?

- Welke preventieve regeling heeft de MIVB ten uitvoer gelegd op het traject van de 20 km ?
- Hoeveel preventiebeambten werden uitgestuurd, met name in het station Merode en Montgomery. Werden bewustmakingsboodschappen gegeven ?
- Inzake het aanbod van de MIVB om eventueel opnieuw een partnerschapovereenkomst zoals die van de vorige jaren te hernieuwen, wat waren de voorwaarden ervan ?
- Inzake datzelfde voorstel, hoe evolueert de kostprijs die de organisatoren van de 20 km hadden moeten betalen ? Kan u de details ervan geven ?
- Was een akkoord inzake gratis vervoer voor de lopers gebonden aan een promotieregeling (customisation van een tram onder andere) of een andere regeling ? Dewelke ?
- Zou het Gewest meewerken aan een dergelijk akkoord, voor dit evenement of voor andere ? Geeft het Gewest soms een financiële bijdrage om dergelijke overeenkomsten te vergemakkelijken, met het oog op een betere mobiliteit of promotie van zijn openbaar vervoer ?
- Hebt u inlichtingen waaruit blijkt dat de beslissing van de MIVB om controleurs uit te sturen te maken heeft met het al dan niet sluiten van een dergelijke overeenkomst ?
- Bent u op de hoogte van het sluiten van een akkoord tussen de MIVB en de organisatoren van de 20 km van Brussel ? Wat is daarvan aan ?
- Heeft de MIVB de boetes kwijtgescholden of ervan afgezien ? Heeft de regering een punt gemaakt of zelfs een beslissing genomen over uw verwijten ten aanzien van de ondervoorzitter van de MIVB ? Welke maatregelen hebt u genomen of daden hebt u getroffen ingevolge uw uitlatingen in de pers ?
- Hebt u enige andere politieke daad gesteld inzake het onderwerp van deze vraag ?

Vraag nr. 805 van de heer Vincent De Wolf d.d. 7 juni 2012 (Fr.) :

Full Integrated Police Actions.

Onlangs heeft de MIVB meegewerkt aan een controle-actie van het type Full Integrated Police Action (FIPA) door de politiediensten in het Brussels Gewest. Dit type actie dient onder meer om de criminaliteit in het openbaar vervoer tegen te gaan.

Een mededeling van de federale politie preciseerde dat 191 politieagenten en 108 leden van de veiligheidsdiensten van De Lijn, de NMBS, de MIVB en de TEC deelnamen aan de actie. Meer dan 19.000 gebruikers van het openbaar vervoer werden gecontroleerd. 384 personen werden grondiger gecontroleerd door de politiediensten.

- Quel a été le dispositif préventif mis en œuvre par la STIB sur le parcours des 20 km ?
- Combien d'agents de prévention ont été mobilisés, notamment au sein des stations Mérode et Montgomery ? Des messages de sensibilisation étaient-ils délivrés ?
- Quant à l'offre faite par la STIB afin de reconduire, éventuellement, une convention de partenariat similaire à celle des années antérieures, quels en étaient les termes ?
- Quant à cette même proposition, quelle est l'évolution du coût qu'auraient dû supporter les organisateurs des 20 km ? Quel était le coût détaillé proposé ?
- Plus particulièrement, un accord lié à l'obtention d'une gratuité pour les coureurs était-il lié à un dispositif de promotion (customisation d'un tram ou autre) ou autre ? Qu'en était-il ?
- Pour cet événement comme pour d'autres, la Région est-elle ou aurait-elle été partie prenante d'un tel accord ? La Région intervient-elle parfois financièrement afin de faciliter de telles conventions visant alors l'objectif d'une meilleure mobilité ou d'une promotion de son transport public ?
- Avez-vous des informations selon lesquelles la décision de la STIB de placer ses contrôleurs est liée à la non-conclusion d'une telle convention ?
- Avez-vous été informée qu'un accord a été conclu entre la STIB et les organisateurs des 20 km de Bruxelles ? Qu'en est-il ?
- La STIB a-t-elle renoncé ou levé les amendes dressées dans le cadre de cette question ? Vos reproches à l'encontre du vice-président de la STIB, ayant dénoncé les contrôles, a-t-elle fait l'objet d'un point voire d'une décision au sein du gouvernement ? Quelles mesures ou actes avez vous posés suite à vos propos dans la presse ?
- Avez-vous posé tout autre acte politique à l'égard de l'objet de cette question ?

Question n° 805 de M. Vincent De Wolf du 7 juin 2012 (Fr.) :

Opérations « Full Integrated Police Action ».

Tout dernièrement, la STIB a collaboré à une opération de contrôle FIPA – pour Full Integrated Police Action – menée, par les forces de police, en Région bruxelloise. Ce type d'opérations a notamment pour objectif de peser sur la criminalité dans et aux alentours des transports publics.

Un communiqué de la police fédérale a précisé que cette opération mobilisait 191 policiers et 108 membres des services de sécurité de De Lijn, de la SNCB, de la STIB et des TEC. Plus de 19.000 usagers des transports publics ont, à cette occasion, été contrôlés; et 384 personnes ont été contrôlées de manière plus approfondie par les forces de police.

Binnenkort zou het aantal acties in het kader van deze samenwerking en machtsontplooiing stijgen van 4 tot 12 per jaar, dus 1 actie per maand.

In dat verband wens ik u de volgende vragen te stellen :

- Welke personele en technische middelen zet de MIVB in voor een FIPA ?
- In welke stations en op welke lijnstukken van het MIVB-net werd de FIPA uitgevoerd ?
- Wat waren voor de MIVB de resultaten van de FIPA ?
- Binnen welke termijnen en onder welke voorwaarden zal het aantal FIPA's worden opgedreven ?

Vraag nr. 806 van de heer Vincent De Wolf d.d. 7 juni 2012 (Fr.) :

Maatregelen inzake zichtbaarheid van de trams en het beheer van het risico op ongevallen.

Ik heb vernomen dat de Raad van Bestuur van de MIVB op 29 mei laatstleden verscheidene maatregelen heeft genomen om MIVB-trams meer zichtbaar te maken, zodat het risico op ongevallen met voetgangers of voertuigen lager wordt.

Op die manier wil de MIVB een antwoord bieden op het hoge aantal botsingen waarbij de laatste tijd voetgangers gewond werden of zelfs het leven hebben gelaten.

Graag stelde ik de volgende vragen ter aanvulling van mijn vorige parlementaire vragen :

- Welke maatregelen heeft de raad van bestuur van de MIVB precies voorgesteld ?
- Welke beslissingen heeft de regering dientengevolge genomen ?
- Wat zijn de budgettaire gevolgen van die maatregelen ?
- Welke campagnes gaan eventueel gevoerd worden voor het « grote publiek » ?
- Op welke wijze wordt de doeltreffendheid van die maatregelen geëvalueerd bij de MIVB en daarbuiten ?
- Welke adviezen worden gevraagd inzake die maatregelen, met name aan de instellingen die belast zijn met verkeersveiligheid ?
- Wat is de planning voor de uitvoering van die maatregelen ?

Cette collaboration et de tels déploiements devraient prochainement augmenter, pour passer de 4 opérations par an à 12, soit 1 par mois.

À ce sujet, je souhaiterais vous poser les questions suivantes :

- Quels sont les moyens humains et techniques de la STIB mobilisés lors d'une opération de contrôle FIPA ?
- Quels ont été, quant au réseau de la STIB, les stations et tronçons de lignes visés par cette opération ?
- Quels ont été, pour la STIB, les résultats de cette opération ?
- Sous quels délais et sous quelles conditions vont s'intensifier les opérations FIPA ?

Question n° 806 de M. Vincent De Wolf du 7 juin 2012 (Fr.) :

Mesures prises en termes de visibilité des trams de la STIB et de gestion des risques d'accidents.

J'ai été informé qu'en sa séance du 29 mai dernier, le conseil d'administration de la STIB a arrêté diverses mesures visant à améliorer la visibilité des trams de la STIB et, ce faisant, à réduire les risques d'accidents avec des piétons ou véhicules.

Par cela, la STIB entend apporter une réponse au grand nombre de collisions ayant – ces derniers mois – impliqué, blessé voire regrettamment entraîné le décès de piétons heurtés par un tram.

En complément de mes précédentes questions parlementaires, je souhaiterais vous poser les quelques questions suivantes :

- Quelles sont précisément les mesures proposées par le conseil d'administration de la STIB ?
- Quelles sont les décisions prises par le gouvernement à la suite de celles-ci ?
- Quelles sont les implications budgétaires de ces mêmes mesures ?
- Quelles sont les éventuelles campagnes « grand public » qui vont être menées ?
- Quelles sont les formes d'évaluation de l'efficacité de ces mesures, au sein de la STIB ou en dehors de celle-ci ?
- Quels sont les avis sollicités quant à ces mêmes mesures, notamment aux organismes en charge de la sécurité routière ?
- Quel est, enfin, le calendrier complet de mise en œuvre de ces mesures ?

Vraag nr. 808 van mevr. Isabelle Molenberg d.d. 7 juni 2012 (Fr.) :

Aanleg van een beveiligd fietspad op de Brand Whitlocklaan en de Sint-Michielslaan.

Meer en meer weggebruikers kiezen voor de fiets als vervoermiddel, vooral de scholieren.

Op sommige drukke wegen is het echter onmogelijk te fietsen zonder gevaar te lopen gelet op de snelheid van sommige autobestuurders en het gebrek aan beveiligde infrastructuur. Het gebeurt dat de fietsers op het trottoir rijden om aan het verkeer te ontsnappen.

Om de toegang mogelijk te maken tot de talrijke scholen in de buurt van de Brand Whitlocklaan en de Sint-Michielslaan, zou het nodig zijn om een beveiligd fietspad aan te leggen dat duidelijk gescheiden is van het wegverkeer.

Kan de minister me meedelen :

- Welke maatregelen overweegt de minister om de snelheid op die as te verminderen ?
- Is er een heraanleg gepland om het fietsverkeer mogelijk te maken ? Zo ja, binnen welke termijn ?

Minister belast met Tewerkstelling, Economie, Buitenlandse Handel en Wetenschappelijk Onderzoek

Vraag nr. 176 van de heer Didier Gosuin d.d. 25 maart 2010 (Fr.) :

Communicatiekosten sinds 2005.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 7, blz. 15.

Vraag nr. 506 van mevr. Françoise Schepmans d.d. 19 juli 2011 (Fr.) :

Begeleiding door Actiris en toetreding van de jonge werkkzoekenden die onderworpen zijn aan de verplichte constructie van het beroepsproject tot de opleidingsstructuren van de Cocof en de VDAB.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 21, blz. 48.

Question n° 808 de Mme Isabelle Molenberg du 7 juin 2012 (Fr.) :

Création d'une piste cyclable sécurisée sur les boulevards Brand Whitlock et Saint-Michel.

De plus en plus d'usagers de la route font le choix d'utiliser le vélo comme mode de déplacement, et en particulier les écoliers.

Or, certains axes routiers, particulièrement fréquentés, ne permettent pas la pratique du vélo sans courir un réel danger au regard de la vitesse pratiquée par certains automobilistes, et de l'absence d'aménagements sécurisés. Il n'est d'ailleurs pas rare de voir les cyclistes emprunter les trottoirs pour échapper à cette circulation.

Afin de permettre l'accès, notamment aux nombreux établissements scolaires situés à proximité des axes Brand Whitlock et Saint-Michel, il serait nécessaire de créer une piste cyclable sécurisée, clairement séparée du trafic routier.

Madame la Ministre peut-elle m'indiquer :

- Les dispositions qu'elle prévoit de prendre pour diminuer la vitesse sur cet axe ?
- Si des aménagements sont planifiés afin de permettre le déplacement des cyclistes ? Si oui, dans quel délai ?

Ministre chargé de l'Emploi, de l'Économie, du Commerce extérieur et de la Recherche scientifique

Question n° 176 de M. Didier Gosuin du 25 mars 2010 (Fr.) :

Frais de communication depuis 2005.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 7, p. 15.

Question n° 506 de Mme Françoise Schepmans du 19 juillet 2011 (Fr.) :

L'accompagnement par Actiris et l'entrée des jeunes demandeurs d'emploi, soumis à la « Construction de projet professionnel » obligatoire, dans les structures de formation de la Cocof et du VDAB.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 21, p. 48.

Vraag nr. 674 van mevr. Françoise Schepmans d.d. 3 februari 2012 (Fr.) :

Label « Anysurfer » voor de website van Actiris.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 27, blz. 29.

Vraag nr. 690 van mevr. Céline Fremault d.d. 10 februari 2012 (Fr.) :

De bezoldiging van de leidinggevende personen van openbare organen onder uw toezicht.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 28, blz. 26.

Vraag nr. 712 van de heer Vincent De Wolf d.d. 23 maart 2012 (Fr.) :

Promotiecampagne van Actiris « De weg naar werk »/« Au cœur de l'emploi ».

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 29, blz. 29.

Vraag nr. 714 van mevr. Anne-Charlotte d'Ursel d.d. 23 maart 2012 (Fr.) :

Evolutie in 2011 van de knelpuntvacatures in het Brussels Gewest.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 29, blz. 31.

Vraag nr. 789 van mevr. Mahinur Ozdemir d.d. 20 april 2012 (Fr.) :

De energieleveranciers van de gewestelijke instellingen van openbaar nut (ION).

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 30, blz. 22.

Vraag nr. 791 van mevr. Françoise Schepmans d.d. 24 april 2012 (Fr.) :

Betaling van cofinanciering van het ESF door Actiris.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 30, blz. 23.

Question n° 674 de Mme Françoise Schepmans du 3 février 2012 (Fr.) :

Le label « Anysurfer » pour le site internet d'Actiris.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 27, p. 29.

Question n° 690 de Mme Céline Fremault du 10 février 2012 (Fr.) :

Les rémunérations des dirigeants d'organismes publics sous votre tutelle.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 28, p. 26.

Question n° 712 de M. Vincent De Wolf du 23 mars 2012 (Fr.) :

Campagne de promotion d'Actiris « Au cœur de l'emploi » / « De weg naar werk ».

La question a été publiée dans le Bulletin n° 29, p. 29.

Question n° 714 de Mme Anne-Charlotte d'Ursel du 23 mars 2012 (Fr.) :

L'évolution en 2011 des emplois vacants à hautes difficultés de recrutement en Région bruxelloise.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 29, p. 31.

Question n° 789 de Mme Mahinur Ozdemir du 20 avril 2012 (Fr.) :

Les fournisseurs d'énergie des organismes d'intérêt public régionaux (OIP).

La question a été publiée dans le Bulletin n° 30, p. 22.

Question n° 791 de Mme Françoise Schepmans du 24 avril 2012 (Fr.) :

Les paiements des cofinancements FSE par l'opérateur Actiris.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 30, p. 23.

Vraag nr. 792 van mevr. Françoise Schepmans d.d. 24 april 2012 (Fr.) :

De antenne van Actiris te Koekelberg.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 30, blz. 23.

Vraag nr. 793 van mevr. Françoise Schepmans d.d. 20 april 2012 (Fr.) :

Mogelijke jobs in het kader van het project Uplace.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 30, blz. 24.

Vraag nr. 805 van mevr. Sfia Bouarfa d.d. 7 juni 2012 (Fr.) :

De Brusselse beroepsopleiding na het institutionele akkoord.

Het institutionele akkoord van oktober 2011 voorziet in de mogelijkheid voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om te zorgen voor een bijkomende beroepsopleiding naast die waarvoor de Franse Gemeenschapscommissie of de Federatie Wallonië-Brussel bevoegd zijn, rekening houdend met de specifieke aard ervan.

Een en ander is evenwel nog onduidelijk en graag had ik meer uitleg van uwwege. Onzekerheid leidt immers tot ongerustheid en dat is voor het ogenblik het geval voor de actoren van de socio-economische inschakeling in het bijzonder.

Een en ander is al vastgesteld wat betreft criteria voor het specifieke aanbod naar de partners-operatoren van Brussel Formation, zoals de verplichting om rekening te houden met een knelpuntberoep zoals vastgesteld door het Brussels Observatorium voor de Werkgelegenheid, te beantwoorden aan de eisen inzake kwaliteit van de Brusselse openbare operator voor de beroepsopleiding en/of zich te schikken naar bij de prioriteiten van het Ministerie voor Beroepsopleiding.

Hebben uw diensten concreet al werk gemaakt van die nieuwe mogelijkheid die door het institutionele akkoord wordt geboden ? Is het Brussels Gewest vragende partij ?

Alle partners uit het onderwijs en de beroepsopleiding willen een opleiding aanbieden die transparent en objectief is en die gebaseerd is op de referentiepunten van de Service francophone des Métiers et Qualifications (SFMQ).

Wat is de balans van de huidige opleidingsaanbod ? Pleegt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op dit ogenblik overleg met de opleidingspartners met het oog op een aanpassing van dat aanbod of overweegt het om een beroep te doen op nieuwe opleidingsoperatoren ?

De sector van de socio-economische inschakeling speelt een bijzonder belangrijke rol in ons Gewest. Hoe heeft het Gewest die sector tot op heden betrokken bij het opleidingsaanbod ?

Question n° 792 de Mme Françoise Schepmans du 24 avril 2012 (Fr.) :

L'antenne Actiris à Koekelberg.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 30, p. 23.

Question n° 793 de Mme Françoise Schepmans du 20 avril 2012 (Fr.) :

Les emplois potentiels dans le cadre du projet Uplace.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 30, p. 24.

Question n° 805 de Mme Sfia Bouarfa du 7 juin 2012 (Fr.) :

La formation professionnelle bruxelloise après l'accord institutionnel.

L'accord institutionnel d'octobre 2011 évoque la possibilité pour la Région de Bruxelles-Capitale d'organiser une offre de formation professionnelle complémentaire à celle relevant des compétences de la Commission communautaire française ou de la Fédération Wallonie-Bruxelles, en tenant compte de sa spécificité.

Ce nouvel espace d'initiative reste encore flou et je souhaite avoir des clarifications de votre part. En effet, l'incertitude éveille toujours de l'inquiétude, et c'est le cas actuellement pour les opérateurs de l'économie sociale d'insertion en particulier.

Des critères de déploiement de l'offre spécifique aux opérateurs partenaires de Bruxelles Formation ont déjà été élaborés, telle que l'obligation de répondre à une fonction critique répertoriée par l'Observatoire bruxellois de l'Emploi, de correspondre aux exigences de qualité de l'opérateur public bruxellois de la formation professionnelle et/ou s'inscrire dans les priorités du ministère de la formation professionnelle.

Vos services ont-ils entamé la traduction en actes de cette possibilité nouvelle offerte par l'accord institutionnel ? La Région bruxelloise était-elle demandeuse de cette possibilité ?

L'ensemble des partenaires de l'enseignement et de la formation professionnelle tend à s'inscrire dans la démarche référentielle pour offrir une offre de formation qualifiante et transparente et objectivée autour de référentiels produits par le Service francophone des Métiers et des Qualifications (SFMQ).

Quel bilan faites-vous de l'offre de formation actuelle ? La Région de Bruxelles-Capitale consulte-t-elle actuellement ses partenaires de formation en vue d'adapter cette offre ou envisage-t-elle de faire appel à de nouveaux opérateurs de formation ?

Le secteur de l'économie sociale d'insertion joue un rôle particulièrement appréciable dans notre Région. Comment la Région l'a-t-elle jusqu'à présent associé à l'offre de formation ?

**Staatssecretaris belast met Stedenbouw en
Openbare Netheid**

**Vraag nr. 98 van de heer Arnaud Pinxteren d.d. 26 januari
2011 (Fr.) :**

De vuilnisbakanalyse van het Agentschap Net Brussel.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 16, blz. 30.

**Vraag nr. 120 van de heer Herman Mennekens d.d. 16 juni
2011 (N.) :**

De strijd tegen zwerfvuil.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 21, blz. 57.

**Vraag nr. 129 van mevr. Bianca Debaets d.d. 30 augustus 2011
(N.) :**

De stedenbouwkundige vergunningen en attesten.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 22, blz. 39.

**Vraag nr. 187 van mevr. Sfia Bouarfa d.d. 1 maart 2012
(Fr.) :**

Vestiging van een grootwarenhuis in de Dansaertwijk.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 28, blz. 35.

**Vraag nr. 188 van mevr. Greet Van Linter d.d. 9 maart 2012
(N.) :**

De sortering van afval.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 29, blz. 42.

Vraag nr. 189 van mevr. Els Ampe d.d. 9 maart 2012 (N.) :

*De recente gebeurtenissen te Molenbeek in verband met de
ophaling van grof huisvuil.*

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 29, blz. 42.

**Secrétaire d'État chargé de l'Urbanisme et
de la Propreté publique**

**Question n° 98 de M. Arnaud Pinxteren du 26 janvier 2011
(Fr.) :**

L'« analyse poubelle » de l'ABP.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 16, p. 30.

**Question n° 120 de M. Herman Mennekens du 16 juin 2011
(N.) :**

La lutte contre les déchets sauvages.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 21, p. 57.

**Question n° 129 de Mme Bianca Debaets du 30 août 2011
(N.) :**

Les permis et certificats d'urbanisme.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 22, p. 39.

**Question n° 187 de Mme Sfia Bouarfa du 1^{er} mars 2012
(Fr.) :**

Les implantations de grande surface dans le quartier Dansaert.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 28, p. 35.

**Question n° 188 de Mme Greet Van Linter du 9 mars 2012
(N.) :**

Le tri des déchets.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 29, p. 42.

Question n° 189 de Mme Els Ampe du 9 mars 2012 (N.) :

*Les récents événements de Molenbeek en matière de collecte
d'encombrants.*

La question a été publiée dans le Bulletin n° 29, p. 42.

Vraag nr. 193 van mevr. Françoise Schepmans d.d. 23 maart 2012 (Fr.) :

Lijst van de studies waartoe Net Brussel in 2011 opdracht heeft gegeven.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 29, blz. 43.

Vraag nr. 195 van mevr. Greet Van Linter d.d. 23 maart 2012 (N.) :

Nederlandstalige stedenbouwkundige aanvragen in Brussel.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 29, blz. 44.

Vraag nr. 204 van de heer Walter Vandenbossche d.d. 9 mei 2012 (N.) :

Sluikstorten in de Bietenstraat te Anderlecht.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 30, blz. 28.

Vraag nr. 205 van mevr. Gisèle Mandaila d.d. 25 mei 2012 (Fr.) :

Arbeidsongevallen in de sector van Net-Brussel.

Het gevaar van een arbeidsongeval is een van de grote zorgen van de werknemers.

In de sector van de netheid wijzen de werknemers in de containerparken, de vuilnisophalers erop dat verwondingen de belangrijkste arbeidsongevallen zijn.

Voor die werknemers is de fysieke inzet hun grootste troef en werkinstrument en de ongevallen die hun fysieke integriteit aantasten kunnen tot dramatische gevolgen leiden (verlies van autonomie, gedwongen inactiviteit ...).

Die toestand leidt ook tot kosten, zowel voor de werkgever als voor de werknemer (vergoeding, betaling van lijfrente ...).

Graag had ik geweten :

1. Hoeveel arbeidsongevallen zijn er geregistreerd in 2010-2011 ?
2. Welk soort ongevallen, naast de verwondingen, komen er voor in de sector ?
3. Welke preventieacties worden er georganiseerd om de arbeidsongevallen zoveel mogelijk te voorkomen ?

Question n° 193 de Mme Françoise Schepmans du 23 mars 2012 (Fr.) :

La liste des études commanditées par l'opérateur Bruxelles Propreté en 2011.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 29, p. 43.

Question n° 195 de Mme Greet Van Linter du 23 mars 2012 (N.) :

Les demandes de permis d'urbanisme introduites en néerlandais à Bruxelles.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 29, p. 44.

Question n° 204 de M. Walter Vandenbossche du 9 mai 2012 (N.) :

Les dépôts clandestins dans la rue des Betteraves à Anderlecht.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 30, p. 28.

Question n° 205 de Mme Gisèle Mandaila du 25 mai 2012 (Fr.) :

Les accidents de travail dans le secteur de Bruxelles-Propreté.

Le risque d'accidents représente une des grandes craintes des travailleurs.

Dans le secteur de la propreté, les travailleurs de parcs à conteneurs, ainsi que les éboueurs, pointent les blessures comme la première cause d'accidents de travail.

Pour ces travailleurs, « le physique » est leur atout majeur et leur outil de travail, et les accidents qui surviennent et portent atteinte à leur intégrité physique peuvent entraîner des situations dramatiques (perte d'autonomie, inactivité forcée, ...).

Cette situation entraîne également des coûts, tant pour l'employeur que pour le travailleur (versement d'indemnité, paiement de rente viagère, ...).

Au vu de ce qui précède :

1. Monsieur le Secrétaire d'État peut-il me dire combien d'accidents de travail ont été comptabilisés pour l'année 2010-2011 ?
2. Quels sont, outre les blessures, les autres types d'accidents que l'on rencontre dans le secteur ?
3. Quelles sont les actions de prévention qui sont mises en place pour éviter au maximum les risques d'accidents de travail ?

**Staatssecretaris belast met Huisvesting en
 Brandbestrijding en
 Dringende Medische Hulp**

Vraag nr. 92 van de heer Mohamed Ouriaghli d.d. 22 maart 2010 (Fr.) :

Procedure ter verhoging van de kwantiteit en de kwaliteit van de woningen bij de GOMB, de gewestelijke Grondregie en de gemeentelijke grondregies.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 7, blz. 18.

Vraag nr. 288 van mevr. Elke Van den Brandt d.d. 6 september 2011 (N.) :

De reglementen voor de toewijzing van gemeentelijke woningen.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 22, blz. 44.

Vraag nr. 291 van de heer Vincent De Wolf d.d. 12 september 2011 (Fr.) :

Gewestelijke wetgeving inzake brandpreventie.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 22, blz. 46.

Vraag nr. 293 van de heer Vincent De Wolf d.d. 9 september 2011 (Fr.) :

Resultaten en conclusies van het onderzoek naar de brand op de schietstand van de federale politie in de Géruzet-kazerne.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 22, blz. 48.

Vraag nr. 295 van de heer Vincent De Wolf d.d. 22 september 2011 (Fr.) :

Normen en procedures voor de vergunningen voor tijdelijke installaties.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 23, blz. 32.

**Secrétaire d'État chargé du Logement et
 de la Lutte contre l'Incendie et
 l'Aide médicale urgente**

Question n° 92 de M. Mohamed Ouriaghli du 22 mars 2010 (Fr.) :

Procédures visant à l'accroissement du nombre et de la qualité des logements dans le cadre de la SDRB, la Régie foncière régionale et les Régies communales.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 7, p. 18.

Question n° 288 de Mme Elke Van den Brandt du 6 septembre 2011 (N.) :

Les règlements d'attribution des logements communaux.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 22, p. 44.

Question n° 291 de M. Vincent De Wolf du 12 septembre 2011 (Fr.) :

Caducité de la législation régionale en matière de prévention incendie.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 22, p. 46.

Question n° 293 de M. Vincent De Wolf du 9 septembre 2011 (Fr.) :

Résultats et conclusions de l'enquête relative à l'incendie du stand de tir de la police fédérale à la caserne Géruzet.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 22, p. 48.

Question n° 295 de M. Vincent De Wolf du 22 septembre 2011 (Fr.) :

Les normes et procédures relatives aux autorisations des installations temporaires.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 23, p. 32.

Vraag nr. 315 van de heer Johan Demol d.d. 15 november 2011 (N.) :

De bewoning van de Brusselse huisvestingsmaatschappijen.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 25, blz. 59.

Vraag nr. 327 van de mevr. Françoise Schepmans d.d. 9 december 2011 (Fr.) :

Vermindering van het aantal verslagen op papier in de besturen.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 26, blz. 30.

Vraag nr. 338 van mevr. Annemie Maes d.d. 3 februari 2012 (N.) :

Verplaatsingswijzen van werknemers van het Woningfonds, de BGHM en de DBDMH.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 27, blz. 41.

Vraag nr. 340 van de heer Vincent De Wolf d.d. 3 februari 2012 (Fr.) :

Toekenning van een bijkomende kapitaalsdotatie aan het Woningfonds.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 27, blz. 43.

Vraag nr. 342 van de heer Alain Hutchinson d.d. 3 februari 2012 (Fr.) :

Het aantal leegstaande woningen die eigendom zijn van de overheid.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 27, blz. 44.

Vraag nr. 344 van mevr. Céline Fremault d.d. 10 februari 2012 (Fr.) :

De bezoldiging van de leidinggevende personen van openbare organen onder uw toezicht.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 28, blz. 38.

Question n° 315 de M. Johan Demol du 15 novembre 2011 (N.) :

L'occupation dans les sociétés de logement bruxelloises.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 25, p. 59.

Question n° 327 de Mme Françoise Schepmans du 9 décembre 2011 (Fr.) :

La réduction du nombre de rapports papier dans les administrations.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 26, p. 30.

Question n° 338 de Mme Annemie Maes du 3 février 2012 (N.) :

Les modes de déplacement des travailleurs du Fonds du Logement, de la SLRB et du SIAMU.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 27, p. 41.

Question n° 340 de M. Vincent De Wolf du 3 février 2012 (Fr.) :

Octroi d'une dotation en capital supplémentaire au Fonds du Logement.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 27, p. 43.

Question n° 342 de M. Alain Hutchinson du 3 février 2012 (Fr.) :

Le nombre de logements vides propriété des pouvoirs publics.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 27, p. 44.

Question n° 344 de Mme Céline Fremault du 10 février 2012 (Fr.) :

Les rémunérations des dirigeants d'organismes publics sous votre tutelle.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 28, p. 38.

Vraag nr. 346 van de heer Bertin Mampaka d.d. 17 februari 2012 (Fr.) :

Het aantal grote overheidswoningen.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 28, blz. 40.

Vraag nr. 349 van mevr. Sfia Bouarfa d.d. 1 maart 2012 (Fr.) :

De BGHM en huisvesting voor gehandicapten en senioren.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 28, blz. 41.

Vraag nr. 350 van mevr. Bianca Debaets d.d. 9 maart 2012 (N.) :

Genderquota in de raden van bestuur van de OVM's.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 29, blz. 48.

Vraag nr. 351 van mevr. Elke Roex d.d. 9 maart 2012 (N.) :

De studentenhuisvesting in Brussel.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 29, blz. 49.

Vraag nr. 359 van mevr. Viviane Teitelbaum d.d. 2 april 2012 (Fr.) :

Personeelsbewegingen bij de BGHM in 2011.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 29, blz. 51.

Vraag nr. 361 van mevr. Mahinur Ozdemir d.d. 20 april 2012 (Fr.) :

De energieleveranciers van de gewestelijke instellingen van openbaar nut (ION).

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 30, blz. 31.

Question n° 346 de M. Bertin Mampaka du 17 février 2012 (Fr.) :

Le nombre de grands logements publics.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 28, p. 40.

Question n° 349 de Mme Sfia Bouarfa du 1^{er} mars 2012 (Fr.) :

La SLRB et le logement des handicapés et des seniors.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 28, p. 41.

Question n° 350 de Mme Bianca Debaets du 9 mars 2012 (N.) :

Les quotas de femmes dans les conseils d'administration des SISP.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 29, p. 48.

Question n° 351 de Mme Elke Roex du 9 mars 2012 (N.) :

Le logement étudiant à Bruxelles.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 29, p. 49.

Question n° 359 de Mme Viviane Teitelbaum du 2 avril 2012 (Fr.) :

Les mouvements de personnel en 2011 à l'Agence Bruxelles Propreté.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 29, p. 51.

Question n° 361 de Mme Mahinur Ozdemir du 20 avril 2012 (Fr.) :

Les fournisseurs d'énergie des organismes d'intérêt public régionaux (OIP).

La question a été publiée dans le Bulletin n° 30, p. 31.

Vraag nr. 362 van mevr. Mahinur Ozdemir d.d. 20 april 2012 (Fr.) :

Huurtoelagen.

De huurtoelage werd ingevoerd in de Brusselse wetgeving door het besluit van de Brusselse regering van 6 maart 2008, en heeft tot doel het verschil te betalen tussen de huur die de gemeente vraagt en het derde van de maandelijkse inkomens van het gezin.

Tot nog toe lijkt die toelage weinig te worden gebruikt.

Kunt u me meedelen :

- Welke gemeenten hebben al gebruik gemaakt van het systeem ?
- Hoeveel huurtoelagen werden toegekend in 2009, 2010 en 2011 in elke Brusselse gemeente ?
- Welk budget werd toegekend per gemeente in het kader van dit beleid in 2009, 2010 en 2011 ?
- Hoeveel aanvragen werden in dezelfde periode geweigerd per gemeente ? Om welke reden ?
- Wat is het gemiddeld bedrag van de betaalde huurtoelage ?
- Wat is het gemiddeld inkomen van de huurders voor wie die toelage gegeven wordt ?
- Op welke wijze wordt promotie gemaakt voor die toelage ?

Vraag nr. 363 van mevr. Bianca Debaets d.d. 11 mei 2012 (N.) :

De rol van sociale verhuurkantoren inzake studentenhuisvesting in het Brussels Gewest.

Op 3 mei 2011 stelden verschillende Nederlandstalige en Franstalige studentenorganisaties een New Deal voor. Daarin werden onder andere de schaarste aan studentenwoningen en de stijgende huurprijzen aangekaart.

Tijdens de commissies Huisvesting van 20 december 2011 en 17 april 2012 verklaarde u het aanbod aan studentenkoten te willen uitbreiden via een projectoproep die binnen de sociale verhuurkantoren kan worden gelanceerd.

- 1) Binnen welke termijn zal u deze projectoproep lanceren ?
- 2) Welke andere initiatieven worden er genomen om sociale verhuurkantoren te belasten met het beheer van studentenwoningen ? Tijdens de commissie Huisvesting van 17 april verklaarde u daarover momenteel overleg te hebben met de sector. Welke resultaten komen uit deze consultaties naar voren ?
- 3) Wordt de piste om één specifieke SVK te belasten met studentenhuisvesting, verder uitgewerkt ?

Question n° 362 de Mme Mahinur Ozdemir du 20 avril 2012 (Fr.) :

Les allocations-loyer.

L'allocation-loyer a été introduite dans la législation bruxelloise par l'arrêté du gouvernement bruxellois du 6 mars 2008. Celle-ci doit permettre de couvrir la différence entre le loyer demandé par la commune et le tiers des revenus mensuels du ménage.

À ce jour, cette allocation semble peu utilisée.

Pourriez-vous me dire :

- Quelles sont les communes ayant déjà fait usage de ce mécanisme ?
- Combien d'allocations-loyer ont-elles été allouées en 2009, 2010 et 2011 pour chaque commune bruxelloise ?
- Par commune, quel est le budget octroyé dans le cadre de cette politique en 2009, 2010 et 2011 ?
- Par commune et selon les mêmes périodes, combien de demandes d'allocation furent refusées ? Quelles en sont les raisons ?
- Quel est le montant moyen des allocations-loyer versées ?
- Quel est le revenu moyen des locataires pour lesquels cette allocation est perçue ?
- Quels sont les modes de promotion de cette allocation que vous avez initiés ?

Question n° 363 de Mme Bianca Debaets du 11 mai 2012 (N.) :

Le rôle des agences immobilières sociales en matière de logement étudiant en Région bruxelloise.

Le 3 mai 2011, diverses organisations étudiantes francophones et néerlandophones ont présenté un New Deal. Elles y soulignaient notamment la pénurie de logements étudiants et l'augmentation des loyers.

Lors des réunions de la commission du Logement du 20 décembre 2011 et du 17 avril 2012, vous avez déclaré vouloir élargir l'offre de kots à travers un appel à projets pouvant être lancé dans le cadre des agences immobilières sociales (AIS).

- 1) Dans quel délai lancerez-vous cet appel à projets ?
- 2) Quelles autres initiatives sont-elles prises afin de confier aux AIS la gestion des logements étudiants ? Lors de la commission du Logement du 17 avril, vous avez déclaré que la concertation avec le secteur était en cours. Sur quels résultats ces consultations débouchent-elles ?
- 3) La piste consistant à charger une AIS précise du logement étudiant est-elle développée plus en détail ?

Vraag nr. 365 van de heer Jef Van Damme d.d. 25 mei 2012 (N.) :

Het akkoord inzake een publiek-private samenwerking voor de Ninoofsepoort.

De Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij (BGHM) en BesixRed zijn beiden eigenaar van de gronden aan de Ninoofsepoort. Zij zullen een gezamenlijk richtschema uitwerken om hun respectieve projecten te ontwikkelen. Dit werd door u aangekondigd op 1 maart 2012.

De focus van de projecten zal liggen op huisvesting, duurzame ontwikkeling, milieuprestaties en sociale mix. De projecten zullen op een participatieve manier tot stand komen.

De gronden zijn al jaren een doorn in het oog voor de bewoners van de buurt rond de Ninoofsepoort. Het project van de Watan-kantoorstoren werd voorgesteld maar afgeschoten in 2006. Het project van de Nautea-kantoorstoren werd afgeschoten in 2009. Na de terecht opgeborgene plannen op deze gronden kan deze nieuwe samenwerking een hefboom worden voor een nieuwe dynamiek in deze wijk. De Ninoofsepoort kan verdichten, maar mag geen kantoorwijk worden, de focus op woningen is daarom belangrijk.

Vandaar mijn vragen :

- Wat houdt de publiek-private samenwerking tussen BesixRed en BGHM in ?
- Wat is de concrete invulling van het project ? Wat is het percentage kantoren, wonen, stedelijke functies ?
- Is de stedenhouwkundige eenheid gegarandeerd ? Wordt de relatie met de openbare ruimte enerzijds en met het kanaal anderzijds duurzaam uitgebouwd ?
- Om hoeveel gebouwen, om hoeveel woontorens en om hoeveel woningen gaat het ? Hoe hoog zullen de woontorens zijn ? Hoe garandeert u de sociale mix ?
- Moet er een Bijzonder Bestemmingsplan (BBP) worden aangepast ? Zo ja, welk BBP en op welke manier moet dat gewijzigd worden ?
- Wat is de totale kostprijs voor deze projecten ? Hoe groot is het deel van de kostprijs voor de overheid ?
- Wat is de planning van de verschillende fases in dit project ? Wanneer is de start van de bouw gepland ? Wanneer zal het project opgeleverd worden ?

Vraag nr. 366 van mevr. Gisèle Mandaila d.d. 25 mei 2012 (Fr.) :

Aantal gebouwen in het Brussels Gewest waar het gebrand heeft en de controle op de brandveiligheidsnormen op de private huurmarkt.

Tijdens mijn interpellatie in de commissie huisvesting van 28 februari over de verplichting om rookdetectoren te plaatsen in

Question n° 365 de M. Jef Van Damme du 25 mai 2012 (N.) :

Un partenariat public-privé pour la porte de Ninove.

La Société du Logement de la Région de Bruxelles-Capitale (SLRB) et BesixRed sont tous deux propriétaires des terrains situés à la porte de Ninove. Ils élaboreront un schéma directeur conjoint afin de développer leurs projets respectifs. C'est ce que vous avez annoncé le 1^{er} mars 2012.

Les projets mettront l'accent sur le logement, le développement durable, les performances environnementales et la mixité sociale. Les projets seront élaborés sur un mode participatif.

Ces terrains sont depuis des années déjà une source permanente d'exaspération pour les riverains de la porte de Ninove. Le projet d'immeuble de bureaux Watan a été présenté, mais torpillé en 2006. Le projet d'immeuble de bureaux Nautea a été torpillé en 2009. Après les projets pour ces terrains, remisés à juste titre, ce nouveau partenariat peut créer un nouvel effet de levier et assurer une nouvelle dynamique dans le quartier. La porte de Ninove peut certes se densifier, mais on ne doit pas en faire un quartier de bureaux. C'est pourquoi il importe de mettre l'accent sur le logement.

Mes questions sont dès lors les suivantes :

- En quoi consiste le partenariat public-privé BesixRed / SLRB ?
- Quelle est la teneur concrète du projet ? Quel est le pourcentage de bureaux, de logements, de fonctions urbaines ?
- L'uniformité urbanistique est-elle garantie ? La relation avec, d'une part, l'espace public et, d'autre part, le canal, est-elle construite de façon durable ?
- De combien d'immeubles, de tours d'habitation et de logements parle-t-on ? Quelle hauteur auront les tours d'habitation ? Comment garantirez-vous la mixité sociale ?
- Un plan particulier d'affectation du sol (PPAS) devra-t-il être adapté ? Dans l'affirmative, lequel, et de quelle manière devra-t-il être modifié ?
- Quel est le coût total de ces projets ? Quelle part de ce coût sera-t-elle assumée par les pouvoirs publics ?
- Quel est le calendrier des différentes phases de ce projet ? Quand le début des travaux de construction est-il prévu ? Quand le projet sera-t-il livré ?

Question n° 366 de Mme Gisèle Mandaila du 25 mai 2012 (Fr.) :

Le nombre d'immeubles incendiés en Région bruxelloise et le contrôle de normes de sécurité incendie du marché privé locatif.

À mon interpellation en commission du Logement du 28 février sur l'obligation d'installer des détecteurs de fumée dans les loge-

de huurwoningen, heb ik de staatssecretaris onder andere gevraagd hoeveel in gebouwen in het Gewest het gebrand heeft. De staatssecretaris beschikte toen niet over cijfers en heeft toen voorgesteld om die schriftelijk te bezorgen.

Er is ook sprake geweest van de controle op de private huurmarkt op de normen voor brandveiligheid en de plaatsing van rookdetectoren. In zijn antwoord heeft de staatssecretaris gezegd dat de controle reeds gebeurde op de openbare huurmarkt, dat wil zeggen in de sociale woningen, maar voor de private huurmarkt zou de staatssecretaris kunnen optreden telkens het gebouw te huur aangeboden wordt.

Vandaar mijn vragen :

1. Kan u mij zeggen in hoeveel gebouwen in het Brussels Gewest het gebrand heeft ?
2. Is de controle op de private huurmarkt nu begonnen ? Hoeveel woningen zijn er gecontroleerd ? Zo niet, wordt er gedacht aan een actieplan ? Wat is de kalender voor het begin van de inspecties ?
3. U hebt gezegd dat er 82.000 detectoren aanwezig zijn in 38.500 woningen. Wat is het aandeel van de openbare woningen met een detector in dat cijfer ?

Vraag nr. 367 van de heer Vincent De Wolf d.d. 30 mei 2012 (Fr.) :

Plaatsing van gsm-antennes op een gebouw met sociale woningen.

Eind maart 2012 hebben 150 personen waaronder heel wat leerlingen gestaakt als protest tegen de gsm-antennes op het dak van een gebouw met sociale woningen in de buurt van de gemeenteschool van Anderlecht De Asters.

De huurdersvereniging stelt vast dat steeds meer antennes geplaatst worden op de daken van gebouwen met sociale woningen zonder overleg met de huurders of de omwonenden.

Volgens de woordvoerder van de minister voor leefmilieu biedt de wet verschillende mogelijkheden aan de omwonenden om hun mening te geven over de plaatsing van die antennes.

In het kader van het openbaar onderzoek over de afgifte van de milieuvergunning zouden de gemeente en de eigenaar (Anderlechtse Haard) een ongunstig advies uitgebracht hebben.

Toch zou de milieuvergunning voor deze antennes van de Asterhoek afgegeven zijn, wat impliceert dat de emissienormen van de antennes nageleefd zijn.

De operator zou de installatiewerken 's nachts hebben uitgevoerd zonder het voorafgaand akkoord van de eigenaar.

Graag stelde ik volgende vragen :

ments mis en location, je vous demandais, entre autres, le nombre d'immeubles incendiés en Région bruxelloise. Vous n'aviez alors pas le chiffre et proposiez de l'envoyer par écrit.

Il avait également été question du contrôle du marché privé locatif en matière de normes de sécurité incendie et d'installation de détecteurs de fumée. Dans votre réponse, vous affirmez que le contrôle se faisait déjà au niveau du marché locatif public, c'est-à-dire les logements sociaux, mais pour le marché privé locatif, vous pourriez travailler à chaque fois que le bien sera mis en location.

Dès lors,

1. Pourriez-vous m'indiquer le nombre d'immeubles incendiés en Région bruxelloise ?
2. Pourriez-vous me préciser, concernant le marché privé locatif, si à ce stade le contrôle a commencé ? Et combien de logements ont déjà fait l'objet de ce contrôle ? Si non, un plan d'action est-il envisagé ? Quel est le timing du début des inspections ?
3. Pour ce qui est du nombre de logements possédant un détecteur, vous avez annoncé un chiffre de 82.000 détecteurs pour 38.500 logements. Pourriez-vous me dire quelle est la part du logement public possédant les détecteurs dans ce chiffre ?

Question n° 367 de M. Vincent De Wolf du 30 mai 2012 (Fr.) :

Installation d'antennes relais GSM sur un immeuble de logements sociaux.

Fin mars dernier, 150 personnes, dont de nombreux élèves, ont fait grève pour protester contre l'existence d'antennes GSM installées sur le toit d'un immeuble de logements sociaux à proximité de l'école communale anderlechtoise des Asters.

Le syndicat des locataires constate « que de plus en plus de ces antennes sont placées au-dessus des buildings de logements sociaux et ce sans aucune concertation avec les locataires ou les riverains ».

Selon le porte-parole de la ministre de l'Environnement, « différentes méthodes sont prévues dans la loi pour permettre aux riverains de donner leur avis sur l'emplacement des ces antennes ».

Dans le cadre de l'enquête publique relative à la délivrance du permis d'environnement, il semblerait que la commune et le propriétaire (le Foyer anderlechtois) aient rendu un avis défavorable.

Néanmoins, le permis d'environnement pour l'installation des antennes du clos des Asters aurait été délivré, ce qui présuppose que les normes d'émission des antennes soient respectées.

Par ailleurs, il semblerait que l'opérateur ait fait effectuer les travaux d'installation la nuit et sans l'accord préalable du propriétaire.

À ce sujet, je souhaiterais vous poser les questions suivantes :

- Heeft de eigenaar ingestemd met de installatie van gsm-antennes op het gebouw ?
- Zo niet, is het akkoord van de eigenaar niet nodig voor elke plaatsing van gsm-antennes op het gebouw die zijn eigendom is ?
- Heeft de eigenaar ermee ingestemd dat de werken 's nachts uitgevoerd worden ?
- Zijn de huurders geraadpleegd voorafgaand aan de plaatsing ?
- Heeft de adviesraad voor de huurders een advies uitgebracht over de installatie van deze antennes ?
- Welke procedures worden er in het algemeen gevolgd voor de plaatsing van gsm-antennes op de sociale woningen ?
 - Worden de sociale huurders op de hoogte gebracht en voorafgaandelijk geraadpleegd over alle beslissingen over de plaatsing van gsm-antennes op het gebouw waar zij wonen ?
 - Wordt de adviesraad voor de huurdersvereniging voorafgaandelijk geraadpleegd over alle beslissingen over de plaatsing van gsm-antennes ?

Vraag nr. 368 van de heer Vincent De Wolf d.d. 30 mei 2012 (Fr.) :

Kadaster van de gsm-antennes op de gebouwen met sociale woningen.

Ik verneem dat veel gsm-antennes geplaatst zijn op de gebouwen met sociale woningen. Deze antennes brengen natuurlijk heel wat geld op voor de eigenaar van het gebouw.

Graag stelde ik volgende vragen :

- Op hoeveel gebouwen met sociale woningen staan er gsm-antennes ? Wat is het percentage daarvan in het totaal van de gebouwen met sociale woningen ?
- Hoeveel antennes staan er op elk van die gebouwen ?
- Hoeveel brengt de plaatsing van een gsm-antenne op ?
- Waarvoor worden die ontvangsten gebruikt ?
- Hoe en door wie worden die bestemmingen beslist ?

- Le propriétaire a-t-il donné son accord à l'installation d'antennes GSM sur l'immeuble ?
- Dans la négative, l'accord du propriétaire n'est-il pas indispensable avant toutes installations d'antennes GSM sur le toit d'un immeuble lui appartenant ?
- Le propriétaire a-t-il autorisé que les travaux s'effectuent durant la nuit ?
- Les locataires ont-ils été consultés préalablement à l'installation des antennes ?
- Le Conseil consultatif des locataires a-t-il émis un avis concernant l'installation des antennes ?
- De manière générale, quelles sont les procédures prévues en matière de placement d'antennes GSM sur les logements sociaux ?
 - Les locataires sociaux sont-ils informés et consultés préalablement à toutes décisions concernant l'installation d'antennes relais GSM sur l'immeuble qu'ils occupent ?
 - Le Conseil consultatif des locataires est-il consulté préalablement à toutes décisions relatives à l'installation d'antennes relais GSM ?

Question n° 368 de M. Vincent De Wolf du 30 mai 2012 (Fr.) :

Cadastre des antennes relais GSM installées sur les immeubles de logements sociaux.

Il me revient que de nombreuses antennes relais GSM sont installées sur les immeubles de logements sociaux. Bien entendu, le placement de ces antennes génère un revenu non négligeable pour le propriétaire de l'immeuble.

Pour compléter mon information je voudrais vous poser les questions suivantes :

- Combien d'immeubles de logements sociaux bruxellois sont-ils pourvus d'antennes relais GSM ? Quelle part du parc de logements sociaux bruxellois cela représente-t-il ?
- De combien d'antennes chacun de ces immeubles est-il pourvu ?
- À combien s'élèvent les recettes générées par le placement d'antennes relais GSM ?
- À quoi ces recettes sont-elles affectées ?
- Comment et par qui ces affectations sont-elles décidées ?

II. Vragen waarop een voorlopig antwoord verstrekt werd

II. Questions auxquelles une réponse provisoire a été fournie

(Fr.): Vraag gesteld in het Frans – (N.): Vraag gesteld in het Nederlands
(Fr.): Question posée en français – (N.): Question posée en néerlandais

Staatssecretaris belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve vereenvoudiging

Vraag nr. 1 van mevr. Greet Van Linter d.d. 29 juli 2009
(N.):

De inkrimping van de kabinetten.

De vraag en het voorlopig antwoord werden gepubliceerd in
Bulletin nr. 1, blz. 37.

Secrétaire d'État chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative

Question n° 1 de Mme Greet Van Linter du 29 juillet 2009
(N.):

Réduction de la taille des cabinets.

La question et la réponse provisoire ont été publiées dans le
Bulletin n° 1, p. 37.

III. Vragen van de Volksvertegenwoordigers en antwoorden van de Ministers

III. Questions posées par les Députés et réponses données par les Ministres

(Fr.): Vraag gesteld in het Frans – (N.): Vraag gesteld in het Nederlands

(Fr.): Question posée en français – (N.): Question posée en néerlandais

Minister-President belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking

Vraag nr. 422 van de heer Dominiek Lootens-Stael d.d.
19 januari 2012 (N.) :

De GSOB.

De GSOB, de Gewestelijke School van Openbare Besturen, geeft zoals bekend opleiding aan gewestelijke en lokale ambtenaren. Kan de Minister-President mij over de GSOB het volgende meedelen :

1. Aan welke criteria moeten de lesgevers voldoen om les te mogen geven aan de GSOB ? Welke diplomavooraarden worden gesteld en wat is de reglementaire basis daarvoor ?
2. Hoeveel lesgevers zijn er momenteel aan de GSOB ? Hoeveel van hen zijn Nederlands-, respectievelijk Franstalig ?
3. Zijn er gemeentesecretarissen lesgever in deze school en zo ja van welke gemeenten ? Is er nog ander gemeentelijk personeel lesgever aan deze school en zo ja welk ?
4. Welk statuut hebben deze lesgevers en valt dit samen te rijmen met het statuut van gemeentesecretaris of gemeentelijk ambtenaar ?
5. Worden deze lessen tijdens de werkuren gegeven en zo ja, valt dit voor gemeentelijke ambtenaren samen te rijmen met de naar ik aanneem voltijdse functie die betrokkenen in hun respectieve gemeenten uitoefenen ?

Ministre-Président chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement

Question n° 422 de M. Dominiek Lootens-Stael du 19 janvier
2012 (N.) :

L'ERAP.

Comme chacun sait, l'ERAP (École régionale d'administration publique) propose des formations aux fonctionnaires régionaux et locaux. Le ministre-président peut-il me donner les informations suivantes au sujet de l'ERAP ?

1. Quels critères les formateurs doivent-ils remplir pour pouvoir donner cours à l'ERAP ? Quelles sont les exigences en termes de diplôme, et quelle est la base réglementaire à cet égard ?
2. Combien de formateurs l'ERAP compte-t-elle actuellement ? Combien d'entre eux sont-ils francophones, et combien néerlandophones ?
3. Des secrétaires communaux donnent-ils cours dans cette école, et dans l'affirmative, de quelles communes viennent-ils ? D'autres membres du personnel communal enseignent-ils dans cette école, et dans l'affirmative, lesquels ?
4. Quel est le statut de ces enseignants, et est-il compatible avec le statut de secrétaire communal ou d'agent communal ?
5. Ces formations ont-elles lieu pendant les heures de travail et, dans l'affirmative, cela est-il compatible avec les fonctions (à temps plein, je suppose) que les agents communaux concernés occupent dans leur commune respective ?

6. Welke vergoedingen krijgen deze lesgevers en welke regeling is ter zake van toepassing ?
7. Welke steun krijgt dit instituut van de gewestelijke overheid en op welke begrotingspost is dat ingeschreven ?
8. Hoeveel cursussen werden er in 2011 in respectievelijk het Nederlands en het Frans gegeven ? Hoeveel Nederlandstalige, respectievelijk Franstalige deelnemers waren er aan deze cursussen ?
9. Hoeveel Nederlandstaligen volgden een Franstalige cursus en hoeveel Franstaligen een Nederlandstalige (2011) ? Wat was de reden hiervoor ?
10. Worden er vergoedingen aan de leden van de raad van bestuur betaald ? Zo ja, via welke regeling en hoeveel bedraagt de vergoeding ?

Antwoord : Gelieve hierbij het antwoord te vinden op uw vragen :

1. De criteria waaraan de lesgevers moeten voldoen om les te mogen geven aan de GSOB hangen af van de inhoud, het publiek en het doel van de opleiding in kwestie. Voor opleidingen die leiden tot een certificaat (bijvoorbeeld de opleiding die de nodige kredieten toekent om een bewijs van beroepsbekwaamheid te behalen of te behouden voor beroepschauffeurs van het goederenvervoer of het personenvervoer (voertuigen categorie C en D) of de opleiding die leidt tot de titel « gemeenschapswacht ») worden de criteria die in acht genomen moeten worden voor de selectie van de lesgevers bepaald door de bevoegde FOD (in deze gevallen gaat het om de FOD Mobiliteit en Vervoer en de FOD Binnenlandse Zaken). Voor de andere opleidingen worden de doelstellingen van de opleidingen, de gehanteerde methode, het pedagogische materiaal waaraan de voorkeur wordt gegeven, de duur en de inhoud besproken met :

- de vormingscellen en de directies van de betrokken diensten van de administraties tijdens werkvergaderingen en specifieke contacten,
- het Wetenschappelijk College – dat professionals verenigt uit de opleidingssector en uit het Brusselse universiteitsmilieu (Bruxelles Formation, St-Louis, VUB, ULB, ICHEC, Economisch hogeschool Sint Aloysius, Katholieke universiteit Brussel), de gemeentesecretarissen en OCMW-secretarissen en de GSOB,
- de raad van bestuur, die bestaat uit burgemeesters, vertegenwoordigers van de gewestregering, een vertegenwoordiger van de VSGB en, met adviserende stem, de vakbondsorganisaties.

De selectiecriteria voor de lesgevers (ervaring als lesgever, als professional in de beoogde sector, in een verwant domein, met het beoogde instrument of de beoogde techniek, ...) hangen dus af van die doelstellingen, van het doelpubliek, van de geplande methode en van de inhoud die in de bestekken vermeld staat.

Telkens de wet zulks oplegt, wordt een overheidsopdracht gepubliceerd en wordt er een vergelijkende nota van de ontvangen offertes voorgelegd aan de raad van bestuur van de vzw. In dit

6. De quelle rémunération ces formateurs bénéficient-ils, et quel est le règlement d'application en la matière ?
7. Quelle aide cet établissement reçoit-il de l'autorité régionale et sous quel poste budgétaire est-elle inscrite ?
8. Combien de cours ont-ils été donnés en 2011, en français et en néerlandais ? Combien de francophones et de néerlandophones ont-ils suivi ces cours ?
9. Combien de néerlandophones ont-ils suivi un cours en français, et combien de francophones ont-ils suivi un cours en néerlandais en 2011 ? Pour quelle raison ?
10. Des indemnités sont-elles versées aux membres du conseil d'administration ? Dans l'affirmative, au titre de quel régime, et quel est le montant de cette indemnité ?

Réponse : Veuillez trouver ci-après la réponse à vos questions :

1. Les critères que doivent remplir les formateurs pour pouvoir dispenser des cours à l'ERAP dépendent du contenu, du public et de la finalité de la formation en question. Pour les formations « certifiantes » (par exemple celle attribuant les crédits nécessaires à l'obtention et la conservation du certificat d'aptitude professionnelle pour les chauffeurs professionnels de transport de marchandises ou de personnes (véhicules de catégories C et D) ou celle délivrant le titre de gardien de la paix), les critères à observer pour la sélection des formateurs sont prévus par le SPF compétent (dans ces cas-ci, le SPF Mobilité et le SPF Intérieur). Pour les autres formations, les objectifs des formations, la méthodologie utilisée, les supports pédagogiques privilégiés, la durée et le contenu sont discutés :

- avec les cellules de formation et les directions des services concernés des administrations lors des réunions de travail et des contacts spécifiques,
- avec le Collège scientifique – qui réunit des professionnels de la formation et du monde académique bruxellois (Bruxelles Formation, St-Louis, VUB, ULB, ICHEC, Economisch hogeschool Sint Aloysius, Katholieke universiteit Brussel), des secrétaires communaux et de CPAS et l'ERAP,
- avec le Conseil d'administration qui se compose de bourgmestres, de représentants du gouvernement régional, d'un représentant de l'AVCB et, avec voix consultative, des organisations syndicales.

Les critères de sélection des formateurs (expérience en tant qu'enseignant, en tant que professionnel du secteur ciblé, d'un domaine connexe, de l'outil ou de la technique envisagés, ...) dépendent donc de ces objectifs, du public-cible, de la méthodologie envisagée et du contenu repris dans les cahiers des charges.

Chaque fois que la loi l'impose, un marché est publié et une note comparative des offres reçues est présentée au Conseil d'administration de l'ASBL. Dans ce cadre, l'adéquation du profil des

kader wordt uiteraard onderzocht of het profiel van de lesgevers overeenstemt met de eisen van het bestek.

2. Voor elke opleiding die de GSOB aanbiedt, moeten er verplicht zowel Franse als Nederlandse sessies voorzien worden voor dezelfde prijs. Dit houdt uiteraard in dat zowel de Franstalige als de Nederlandstalige lesgevers moeten voldoen aan de criteria die besproken worden bij vraag 1. De basiscyclus gemeentelijk management en de perfectioneringsseminaries met verblijf werken dan weer volgens de leidende beginselen van het ideologische pluralisme (de twee onderwijsnetten) en van passieve tweetaligheid. De groepen zijn dus gemengd qua moedertaal en de lesgevers zijn (ongeveer en momenteel) voor 70 % Franstalig en voor 30 % Nederlandstalig.

Momenteel verstrekken een honderdtal lesgevers de opleidingen die de GSOB aanbiedt. Voor bepaalde programma's moeten meerdere lesgevers samenwerken : elke lesgever kan gekozen worden voor een specifieke module (gemeenschapswachten, nieuwe personeelsleden, voorbereiding op het taalcertificaat van Selor, ...) en de offerte van de opdrachtnemer voorziet, over het algemeen, dat minstens twee lesgevers kunnen worden ingezet.

3. Voor bepaalde opleidingen krijgen experts die vertrouwd zijn met de gemeentelijke realiteit de voorkeur (gemeentelijk recht, administratief recht, relatie verkozen-ambtenaar, nieuwe personeelsleden, overheidsopdrachten in de praktijk, de werking van de gemeenteraden, bepaalde opleidingen in verband met human resources management, ...). De GSOB heeft dus, sinds haar oprichting, al regelmatig een beroep gedaan op de kennis van zaken van bepaalde gemeentesecretarissen en van ervaren gemeentepersoneel.

Een greep uit de personeelsleden van wie de hulp wordt ingeroepen: verantwoordelijken van de personeelsdienst, ontvangers, coördinatoren van cellen die gewijd zijn aan de opvolging van overheidsopdrachten van het bestuur, personeelsleden die betrokken zijn bij de preventie- en veiligheidsketen, gemeentelijke stedenbouwkundigen, ...

De vijf gemeentesecretarissen die cursussen geven, komen uit de volgende gemeenten :

- Evere
- Etterbeek
- Schaarbeek
- Vorst (waarnemend gemeentesecretaris)
- Jette

4. De vzw betaalt de vergoedingen van de lesgevers op basis van een factuur of van een schuldvordering in hun naam en niet in naam van het bestuur waaronder ze vallen. Op één uitzondering na, voor wie de vzw voor elke sessie een arbeidsovereenkomst opstelt, staan de lesgevers niet op de loonlijst van de GSOB. De vzw bezorgt hen elk jaar een inkomstenverklaring (fiche 281.50) zodat ze hun belastingaangifte kunnen invullen. Voor de rest verklaart de vzw dat ze niets weet dat in tegenspraak zou kunnen zijn met de eer van de ambtenaar, de reputatie van de gemeente of het ambtenarenstatuut. Als een kandidaat-lesgever reageert op een offerteoproep, vindt de vzw dat die persoon zelf zijn specifieke situatie in overweging moet nemen.

formateurs aux exigences du cahier des charges est évidemment analysée.

2. Chaque formation proposée à l'ERAP doit l'être en prévoyant obligatoirement des sessions en français et en néerlandais au même prix. Ceci suppose bien sûr l'adéquation aux critères évoqués à la question 1 tant pour les intervenants francophones que néerlandophones. Le cycle de base en management communal ainsi que les séminaires résidentiels de perfectionnement fonctionnent, eux, selon les principes directeurs du pluralisme idéologique (les deux réseaux d'enseignement) et du bilinguisme réceptif. Les groupes sont donc mixtes au niveau linguistique et les intervenants sont (environ et pour le moment) à 70 % francophones et 30 % néerlandophones.

Actuellement une centaine de formateurs dispensent les formations proposées par l'ERAP. Certains programmes nécessitent la cohabitation de plusieurs formateurs : chacun pouvant être choisi pour un module en particulier (gardiens de la paix, agents entrant en fonction, préparation au brevet linguistique du Selor, ...) et l'offre de l'adjudicataire prévoit, en général, l'intervention possible d'au moins deux formateurs.

3. Pour certaines formations, le recours à des experts-praticiens de la réalité communale est privilégié (droit communal, droit administratif, relation élu-fonctionnaire, agents entrant en fonction, pratique des marchés publics, fonctionnement des assemblées communales, certaines formations en lien avec la gestion des ressources humaines, ...). L'ERAP, depuis sa création, a donc régulièrement fait appel à la compétence de certains secrétaires communaux et d'agents communaux expérimentés.

Ces agents sont, de manière non exhaustive, des responsables du service du personnel, des receveurs, des coordinateurs de cellules consacrées au suivi des marchés publics de l'administration, des agents impliqués dans la chaîne de prévention et de sécurité, des urbanistes communaux, ...

Les cinq secrétaires communaux chargés de cours sont issus des communes de :

- Evere
- Etterbeek
- Schaerbeek
- Forest (secrétaire communale ff)
- Jette

4. L'ASBL s'acquitte des honoraires des formateurs sur la base de la réception d'une facture ou d'une note de créance faite en leur nom et non au nom de l'administration dont ils sont issus. À l'exception d'un seul pour lequel l'ASBL établit un contrat de travail à chaque session, les formateurs n'entrent pas dans le « payroll » de l'ERAP. L'ASBL transmet annuellement une déclaration de revenus (fiche 281.50) afin de leur permettre de remplir leur déclaration fiscale. Pour le reste, l'ASBL déclare ignorer ce qui pourrait aller à l'encontre de l'honneur du fonctionnaire, de la réputation de la commune ou au statut de fonctionnaire. Lorsqu'un candidat formateur répond à un appel d'offres, l'ASBL considère que c'est à lui de prendre en considération sa situation particulière.

5. Het is niet de taak van de GSOB te weten welke regeling de personeelsleden en secretarissen treffen met hun werkgever als ze les komen geven aan de GSOB.

6. De meeste lesgevers worden gekozen via een overheidsopdracht. De vergoedingen die ze krijgen, zijn dus dezelfde die in hun offerte staan, die de raad van bestuur van de vzw de meest interessante offerte vond. Voor specifiekere of meer gerichte opleidingen waarvoor de lesgevers niet via een overheidsopdracht gekozen zijn, zijn de vergoedingen en de evolutie daarvan bepaald door de opeenvolgende raden van bestuur.

7. Zie tabel hieronder.

8. In 2011 :

- 244 sessies in het Frans + tweetalige basiscyclus en 10 tweetalige seminaries.
- 35 sessies in het Nederlands + tweetalige basiscyclus en 10 tweetalige seminaries.
- Waarvan :
 - Opleidingen voor het CALog-personeel van de politiediensten : 15 Nederlandstalige en 21 Franstalige sessies.
 - Cursus ter voorbereiding op het taalcertificaat van Selor : 44 Franstalige sessies.
 - Technische opleidingen voorbehouden voor de arbeidersniveaus en D-E : 3 Nederlandstalige en 46 Franstalige sessies.
 - Nieuwe personeelsleden : 16 Franstalige sessies ABC – 20 Franstalige sessies niveau D en E en 4 Nederlandstalige sessies ABC en 1 Nederlandstalige sessie niveau D en E.
 - Opleiding die leidt tot het attest van gemeenschapswacht: geen Nederlandstalige sessies (1 sessie met alle 7 kandidaten die erop wachten is gepland in 2012) en 12 Franstalige sessies (met 30 deelnemers).
 - Algemene opleidingen : 85 Franstalige sessies en 12 Nederlandstalige sessies.
- 3.557 mensen hebben in 2011 een opleiding aan de GSOB gevolgd in het Frans (wat echter niet betekent dat het uitsluitend om Franstaligen gaat).
- 279 mensen hebben deelgenomen aan de opleidingsprogramma's in het Nederlands (wat echter niet betekent dat het uitsluitend om Nederlandstaligen gaat).
- 226 mensen hebben deelgenomen aan de « gemengde » opleidingen (nl – fr) van de basiscyclus en de seminaries.

9. De inschrijvingen gebeuren via de cel opleiding van het bestuur dat de opleiding aanvraagt, en die brengt de vzw niet op de hoogte van het taalregime van het personeelslid, behalve als het de basiscyclus gemeentelijk management betreft (tweetalige opleiding), waarvoor de inschrijvingsproef een taaltest omvat om na te gaan of de kandidaten een aanvaardbare kennis hebben van de tweede taal.

5. Il n'appartient pas à l'ERAP de connaître les dispositions que les agents et secrétaires ont prises par rapport à leur employeur lorsqu'ils viennent donner cours à l'ERAP.

6. La plupart des formateurs sont choisis par marché public. Leurs honoraires sont donc ceux présentés dans leur offre, qui a été jugée la plus intéressante par le Conseil d'administration de l'ASBL. Pour les formations plus spécifiques ou ponctuelles pour lesquelles le choix des formateurs n'a pas fait l'objet d'un marché public, les honoraires et leur évolution ont été établis par les Conseils d'administration successifs.

7. Voir tableau plus bas.

8. En 2011 :

- 244 sessions en français + cycle de base et 10 séminaires bilingues.
- 35 sessions en néerlandais + cycle de base et 10 séminaires bilingues.
- Dont :
 - Formations destinées au personnel CALog des services de police : 15 sessions NI et 21 sessions Fr.
 - Cours de préparation au brevet linguistique Selor : 44 sessions Fr.
 - Formations techniques réservées aux niveaux ouvriers et D-E : 3 sessions NI et 46 sessions Fr.
 - Agents entrant en fonction : 16 sessions Fr ABC – 20 sessions Fr niveaux D et E et 4 sessions NI ABC et 1 session NI niveaux D et E.
 - Formation délivrant l'attestation de Gardien de la paix : 0 NI (1 session comprenant tous les 7 agents en attente est programmée en 2012) et 12 sessions Fr (de 30 participants).
 - Formations générales : 85 sessions Fr et 12 sessions NI.
- 3.557 personnes ont suivi une formation en français à l'ERAP en 2011 (ce qui ne signifie toutefois pas qu'il s'agisse uniquement de francophones).
- 279 personnes ont participé aux programmes de formation en néerlandais (ce qui ne signifie toutefois pas qu'il s'agisse uniquement de néerlandophones).
- 226 personnes ont assisté aux formations « mixtes » (fr – nl) du cycle de base et des séminaires.

9. Les inscriptions se font par le biais de la cellule de formation de l'administration cliente qui ne renseigne pas l'ASBL sur le régime linguistique de l'agent sauf en ce qui concerne le cycle de base en management communal (formation bilingue) pour lequel l'épreuve d'inscription prévoit un test de connaissance acceptable de la seconde langue.

De GSOB organiseert sessies ook al zijn deze niet volledig bezet om de Nederlandstalige personeelsleden in staat te stellen deze opleidingen toch te volgen.

10. De zitpenningen van de bestuurders bedragen 94,09 EUR bruto. De voorzitter van de raad van bestuur krijgt een maandelijkse vergoeding van 692,52 EUR bruto, waar dan nog eens de zitpenning voor de raad van bestuur en voor het Wetenschappelijk College bij komt.

Deze vergoedingen en de evolutie daarvan zijn bepaald door de opeenvolgende raden van bestuur.

Vraag 7. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft de volgende subsidies in 2011 toegekend :

L'ERAP organise des sessions même si celles-ci ne sont pas complètes afin de permettre aux agents néerlandophones de suivre ces formations.

10. Les jetons de présence des administrateurs s'élèvent à 94,09 EUR bruts. Le Président du Conseil d'administration reçoit une indemnité mensuelle de 692,52 EUR bruts à laquelle s'ajoute le jeton de présence au conseil d'administration et au collège scientifique.

Ces indemnités et leur évolution ont été fixées par les conseils d'administration successifs.

Question 7. La Région de Bruxelles-Capitale a octroyé les subventions suivantes en 2011 :

Subsidie – Subvention	Begrotingsallocatie – Allocation budgétaire	Periode – Période	Bedrag – Montant
Opleiding van het personeel van de plaatselijke besturen / Formation du personnel des pouvoirs locaux	10.003.23.01.33.00	1/01/2011 tot / au 31/12/2011	829.000,00 EUR
Cursus Frans en Nederlands / Cours de français et de néerlandais	10.003.23.02.33.00	1/05/2010 tot / au 30/06/2011	220.000,00 EUR
Cursus Frans en Nederlands / Cours de français et de néerlandais	10.003.23.02.33.00	Van / Du 1/07/2011 tot / au 31/12/2011	110.000,00 EUR
Opleidingen voor nieuwe personeelsleden / Formations destinées aux agents entrants	10.001.23.01.33.00	1/01/2011 tot / au 31/12/2011	320.000,00 EUR
Opleidingen voor het arbeiderspersoneel / Formations au personnel ouvrier	10.001.23.01.33.00	1/01/2011 tot / au 31/12/2011	325.000,00 EUR
Pilootproject tot ondersteuning van het openbaar beheer / Projet-pilote en matière d'aide à la gestion publique	10.001.23.01.33.00	1/12/2009 tot / au 30/04/2012	95.615,00 EUR
Opleidingen voor gemeenschapswachten / Formations aux gardiens de la paix	10.007.99.01.01.00	1/12/2010 tot / au 31/12/2013	344.925,00 EUR

Vraag nr. 440 van de heer Vincent De Wolf d.d. 6 februari 2012 (Fr.) :

Registratie van de topleveldomeinen .brussels, .bruxelles en .brussel.

Tijdens zijn vergadering van 16 december 2011 heeft de ministerraad beslist om bij ICANN (Internet Corporation for Assigned Names and Numbers) de drie topleveldomeinen .brussels, .bruxelles en .brussel te laten registreren.

VisitBrussels en het CIBG zijn aangesteld om aan de regering voor eind januari 2012 een dossier van kandidaatstelling voor te leggen.

Onlangs heeft de Vlaamse regering aangekondigd dat zij hetzelfde wil doen voor het topleveldomein .vlaanderen. De Vlaamse Minister-President heeft aangekondigd dat hij een private partner voor die operatie zoekt aangezien de aanvraag voor een topleveldomein alleen al ongeveer 129.000 EUR zou kosten.

Question n° 440 de M. Vincent De Wolf du 6 février 2012 (Fr.) :

Enregistrement des extensions .brussels, .bruxelles et .brussel.

En sa réunion du 16 décembre dernier, le Conseil des ministres a décidé de réserver auprès de l'ICANN (Internet Corporation for Assigned Names and Numbers) les trois noms de domaine : .brussels, .bruxelles et .brussel.

VisitBrussels et le CIRB ont été désignés afin de présenter au gouvernement, pour la fin du mois de janvier 2012, un dossier de candidature.

Récemment, le gouvernement flamand a annoncé sa pareille intention en ce qui concerne le nom de domaine .vlaanderen. Son Ministre-Président a annoncé chercher un partenaire privé à cette opération dès lors que la seule introduction d'une demande d'extension coûterait près de 129.000 EUR.

- Is er een formele aanvraag ingediend ?
- Wordt er een private partner betrokken bij het project om de Brusselse TLD's te verkrijgen ?
- Welk bedrag is noodzakelijk voor het Gewest voor de indiening van een dergelijke aanvraag ?
- Wat zijn de andere financiële implicaties van dit project ?

Antwoord : Mijnheer de volksvertegenwoordiger, zoals aangekondigd in december vorig jaar, werd bij de ICANN een dossier ingediend voor de registratie van de extensie .brussels. Gelet op de regels van het ICANN in verband met verwante namen (.brussels, .bruxelles, .brussel) heeft de regering evenwel beslist alleen de Engelse variant aan te vragen en daarmee de zichtbaarheid van ons Gewest op het internet te garanderen door in te zetten op het internationaal karakter ervan. Ook de kosten waarnaar u verwijst, waren voor ons een bijkomende reden om slechts één extensie te reserveren.

Het eigenlijke dossier werd ingediend door DNS.BE, die hiervoor geselecteerd werd na het uitschrijven van een concessieovereenkomst voor het leveren van diensten. Het CIBG en Visit Brussels blijven betrokken bij dit initiatief dat gelanceerd werd door de regering.

De concessieovereenkomst voorziet in geen enkele financiële last voor het Gewest en bepaalt dat DNS.BE instaat voor het beheer en de commercialisering van de domeinnamen met de extensie .brussels. De met DNS.BE gesloten overeenkomst voorziet echter in een valorisatie van .brussels door het Gewest. Deze valorisatie zal plaatsvinden in het kader van de gewestelijke city marketing.

Tot slot en volledigheidshalve deel ik u nog mee dat er gratis enkele duizenden domeinnamen gereserveerd zullen worden voor de overheidsinstellingen van het Gewest.

Vraag nr. 446 van mevr. Bianca Debaets d.d. 17 februari 2012 (N.) :

De toetreding van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot het « Slow City Supporters »-netwerk.

Op 15 juli 2011 werd het voorstel van resolutie betreffende de toetreding van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot het « Slow City Supporters »-netwerk goedgekeurd.

Het « Città Slow »-concept heeft aandacht voor een verhoogde levenskwaliteit op tal van terreinen (welzijn, gezondheid, ruimtelijke ordening, leefmilieu, urbanisme, lokale economie enz.). Doelstellingen zoals duurzame ontwikkeling, het bevorderen van het welzijn en de gezondheid van de Brusselaars, aandacht voor « zachte » vervoermiddelen en andere zijn overeenkomstig met die van de Slow Cities. Het gaat hierbij niet over dure maatregelen, maar over het ontwikkelen van een visie op de toekomst van onze stad. De toetreding tot het netwerk ligt dus in de lijn van het

À ce sujet, je souhaiterais vous poser les questions suivantes :

- Une demande d'extension a-t-elle été formellement introduite ?
- Un partenaire privé est-il associé au projet d'obtention de noms de domaine bruxellois ?
- Quel est le montant nécessaire, pour la Région, à l'introduction d'une telle demande ?
- Quelles sont les autres implications financières de ce projet ?

Réponse : Monsieur le député, comme annoncé en décembre dernier, un dossier a été introduit auprès de l'ICANN pour l'enregistrement du nom de l'extension .brussels. Cependant, vu les règles de l'ICANN concernant les noms proches (.brussels, .bruxelles, .brussel), le gouvernement a décidé de n'introduire que la version anglaise, afin de privilégier le caractère international de la Région en termes de visibilité sur l'internet. Les frais dont vous parlez nous ont également encouragés à ne réserver qu'une seule extension.

L'introduction du dossier proprement dit a été réalisée par DNS.BE, opérateur retenu au terme d'une concession de services. Le CIRB et VisitBrussels restent associés à cette initiative lancée par le gouvernement.

La concession ne prévoit aucune charge financière pour la Région, DNS.BE prenant en charge la gestion et la commercialisation des noms de domaine dans l'extension .brussels. Toutefois, l'accord conclu avec DNS.BE prévoit une mise en valeur de .brussels par la Région. Cette mise en valeur sera effectuée par l'entremise du city marketing régional.

Enfin, et pour votre information complète, plusieurs milliers de noms de domaine seront réservés à titre gratuit pour les institutions publiques de la Région.

Question n° 446 de Mme Bianca Debaets du 17 février 2012 (N.) :

L'adhésion de la Région de Bruxelles-Capitale au réseau « Città Slow Supporters ».

La proposition de résolution relative à l'adhésion de la Région de Bruxelles-Capitale au réseau « Città Slow Supporters » a été adoptée le 15 juillet 2011.

Le concept de « Città Slow » vise à augmenter la qualité de vie dans de nombreux domaines (bien-être, santé, aménagement du territoire, environnement, urbanisme, économie locale, etc.). Des objectifs tels que le développement durable, la promotion du bien-être et de la santé des Bruxellois, l'attention pour les modes de transport « doux », etc., sont conformes à ceux des Città Slow. En outre, il s'agit non pas de mesures onéreuses, mais du développement d'une vision pour l'avenir de notre ville. L'adhésion au réseau est donc dans le droit fil de l'accord de gouvernement. Le

regeerakkoord. Het « Slow City Supporters »-netwerk richt zich tot steden met meer dan 50.000 inwoners.

Graag leg ik u hierbij volgende vragen voor :

- Hoe ver is de procedure tot toetreding ondertussen gevorderd ?
- Had u hiertoe overleg met het netwerk van Slow Cities ?
- Wanneer zal het Brussels Hoofdstedelijk Gewest officieel kunnen toetreden tot het netwerk van « Slow City Supporters » ?

Antwoord : U moet weten dat het principe van de Slow Cities Supporters ontstaan is in Italië, uitgaand van de zogenaamde « Slow Cities », Città Slow in het Italiaans, dat aanvankelijk was voorbehouden voor steden van minder dan 50.000 inwoners. Vier Belgische steden maken deel uit van het netwerk van de Città Slow. Het label « Slow City Supporter » van zijn kant, slaat op steden van groter dan 50.000 inwoners.

Ook al is het Gewest geen lid van dit netwerk, toch bestaan er bij ons heel wat initiatieven die erbij aansluiten : de gewestelijke steun voor het Brussels convivium Slow Food, Karikol, dat ijvert voor een goede, rechtvaardige en zindelijke voeding en de organisatie van Proef Brussel, de week gewijd aan de ontdekking van slow food in Brusselse restaurants en productie-ateliers.

In de context van Brusselicious zijn er heel wat evenementen die aanzetten tot ontmoetingen en gezelligheid rond kwaliteitsvoeding : zo bijvoorbeeld de PiQniQ in een groot aantal Brusselse groene ruimten.

Wij hebben eveneens een actieprogramma uitgewerkt inzake duurzame voeding en de verbetering van het milieumanagement van evenementen.

Ten slotte gaat ook het lidmaatschap van het Gewest bij het netwerk van Gezonde Gewesten van de Wereldgezondheidsorganisatie in dezelfde richting.

Brussel werd zopas als vijfde gerangschikt van de achttien kandidaatsteden voor Groene Hoofdstad.

Ook moet worden opgemerkt dat de Brusselse gemeente Evere haar kandidatuur heeft gesteld bij de « Città Slow ». Het controlebezoek verbonden aan het dossier heeft plaats op 4 juli en het advies is a priori gunstig. De definitieve beslissing van Città Slow wordt verwacht tegen 20-22 oktober, naar aanleiding van hun Raad van bestuur nabij Bologna in Italië.

De gemeente Evere is de eerste stadsgemeente in Europa die zich kandidaat stelt.

Vraag nr. 483 van mevr. Françoise Schepmans d.d. 20 april 2012 (Fr.) :

Staat van de voorbereiding van de honderdste verjaardag van de Eerste Wereldoorlog.

Graag een staat van de voorbereiding van de honderdste verjaardag van de eerste wereldoorlog. Wat doet het Gewest ? Zijn

réseau « Città Slow Supporters » s'adresse aux villes de plus de 50.000 habitants.

À cet égard, je voudrais vous poser les questions suivantes :

- Où en est, entre-temps, la procédure d'adhésion ?
- Vous êtes-vous, à cette fin, concerté avec le réseau « Città Slow » ?
- Quand la Région de Bruxelles-Capitale pourra-t-elle adhérer officiellement au réseau « Città Slow Supporters » ?

Réponse : Il faut savoir que le principe de Slow Cities Supporters est un concept italien se greffant sur le principe de base de Slow Cities, Città Slow en italien, qui est au départ réservé à des villes de moins de 50.000 habitants. Quatre villes belges adhèrent à ce réseau de Città Slow. Le label « Slow City Supporter » s'adresse, lui, spécifiquement aux villes de plus de 50.000 habitants.

Même si la Région n'est pas membre de ce réseau, il y a bien évidemment plusieurs initiatives qui vont dans son sens : le soutien régional au convivium Slow Food bruxellois, Karikol, qui prône une alimentation « bonne, juste et propre » et l'organisation de Goûter Bruxelles, semaine dédiée à la découverte du slow food dans les restaurants et ateliers de production bruxellois.

Dans le cadre de Brusselicious, différents événements invitent à la rencontre et la convivialité autour d'une alimentation de qualité : par exemple les PiQniQ dans les espaces verts bruxellois.

Nous avons aussi développé un programme d'actions en matière d'alimentation durable et d'amélioration du management environnemental des événements.

Enfin, l'adhésion de la Région au réseau OMS Ville Région en santé va dans la même direction.

Bruxelles vient de se trouver classée 5^e sur 18 candidats à être Capitale verte.

Il est à signaler que la commune bruxelloise d'Evere a posé sa candidature auprès de Città Slow. La visite de contrôle du dossier aura lieu le 4 juillet prochain et l'avis est a priori favorable. La décision définitive de Città Slow se fera vers le 20-22 octobre lors de leur Conseil d'Administration près de Bologne en Italie.

La commune d'Evere est la première commune urbaine en Europe à poser sa candidature.

Question n° 483 de Mme Françoise Schepmans du 20 avril 2012 (Fr.) :

L'état des préparations des commémorations du centenaire de la Première Guerre mondiale.

Afin de compléter mon information, je souhaiterais obtenir un état actualisé des préparations des commémorations du centenaire

er initiatieven goedgekeurd? Hoe staat het met de programma's waarvoor rechtstreeks samengewerkt wordt met de Waalse, Vlaamse, federale overheden en de Gemeenschappen?

Antwoord: In 2011 wilde ik met mijn toenmalige collega Jean-Luc Vanraes een werkgroep oprichten die de regering voorstellen moest formuleren voor het organiseren van initiatieven of evenementen naar aanleiding van de honderdste verjaardag van de Eerste Wereldoorlog.

De werkgroep werd samengesteld uit deskundigen op het vlak van geschiedenis, erfgoed en de organisatie van evenementen.

Zij is verscheidene malen bijeengekomen en heeft een reeks voorstellen uitgewerkt met betrekking tot initiatieven of evenementen ter herdenking van de honderdste verjaardag van de Eerste Wereldoorlog, die zeer binnenkort voorgelegd zullen worden aan de regering.

Vertegenwoordigers van de Brusselse werkgroep hebben deelgenomen aan de bijeenkomsten die belegd werden door het federaal organisatiecomité en vertegenwoordigers van Wallonië, Vlaanderen en de Federatie Wallonië-Brussel werden uitgenodigd op bepaalde bijeenkomsten van de Brusselse werkgroep. Deze uitwisseling van informatie zou moeten uitmonden in een samenwerking, waarvan de modaliteiten nog nader bepaald moeten worden.

Vraag nr. 485 van de heer Paul De Ridder d.d. 24 april 2012 (N.):

Dienstdoende regeling.

De dienstdoende regeling is een maatregel die door een betrokken overheid kan genomen worden wanneer een vastbenoemde ambtenaar van hogere functie door tijdelijke afwezigheid zijn functie niet kan uitoefenen. Een andere persoon kan dan belast worden met de uitoefening van de voorgenoemde functies om de continuïteit van de openbare dienst en de uitvoering van zijn opdrachten te verzekeren.

Enkel een personeelslid dat voldoet aan de voorwaarden om benoemd te worden, mag in de betrekking worden aangesteld om een hogere functie uit te oefenen. Wanneer geen enkel personeelslid voldoet aan de vereiste voorwaarden – ook inzake taalkennis – mag ook een ander personeelslid worden aangesteld via een met redenen omkleed besluit. De keuze moet daarbij steeds vallen op het bekwaamste personeelslid. De duur voor de uitoefening van de hogere functies is in principe beperkt tot zes maanden, maar kan, indien de dienst dat vereist, worden verlengd tot een jaar. In het Sociaal Handvest van de Gemeenten staat echter het recht geformuleerd om langer dan twaalf maanden in functie te blijven. Vraag is dan ook of geen misbruik wordt gemaakt van dit systeem.

In het kader van het parlementair debat hierover in de Commissie Binnenlandse Zaken (1 maart 2012) deed u als

de la Première Guerre mondiale. Concrètement, quels sont les acquis pour la Région bruxelloise dans ce dossier? Des actions ont-elles déjà été retenues? Qu'en est-il des programmes qui seront menés en collaboration directe avec les autorités wallonne, flamande, fédérale et les Communautés?

Réponse: En 2011, j'ai souhaité, avec mon collègue de l'époque Jean-Luc Vanraes, qu'un groupe de travail puisse se constituer afin de formuler au gouvernement des propositions d'actions ou d'événements dans le cadre du centenaire de la Première Guerre mondiale.

Le groupe de travail a été constitué en fonction de compétences liées notamment à l'histoire, au patrimoine et à l'organisation d'événements.

Il s'est réuni à plusieurs reprises et a élaboré un ensemble de propositions d'actions ou d'événements dans le cadre du centenaire de la Première Guerre mondiale, qui seront soumises tout prochainement au gouvernement.

Des représentants du groupe de travail bruxellois ont participé aux réunions organisées par le Comité d'organisation fédéral et des représentants wallons, flamands et ceux de la Fédération Wallonie-Bruxelles ont été invités à participer à certaines réunions du groupe de travail bruxellois. Cet échange d'informations devrait se poursuivre par une collaboration dont les modalités sont encore à déterminer.

Question n° 485 de M. Paul De Ridder du 24 avril 2012 (N.):

Le régime de « faisant fonction ».

Le régime de « faisant fonction » est une mesure qui peut être prise par une autorité concernée lorsqu'un fonctionnaire statutaire exerçant une fonction supérieure est temporairement absent du service et ne peut pas exercer sa fonction. Une autre personne peut alors être chargée de l'exercice des fonctions susmentionnées afin d'assurer la continuité du service public et l'exécution de ses missions.

Seul un agent remplissant les conditions pour être nommé dans l'emploi peut être désigné pour l'exercice d'une fonction supérieure. Si aucun agent ne remplit les conditions requises – notamment en matière linguistique –, un autre agent peut être désigné par un acte motivé. Le choix doit du reste toujours se porter sur l'agent le plus apte. La durée de l'exercice des fonctions supérieures est, en principe, limitée à six mois, mais peut être prorogée à un an si les nécessités du service l'exigent. La possibilité de proroger au-delà de douze mois est cependant inscrite dans la charte sociale des autorités locales. La question se pose dès lors de savoir si on n'abuse pas de ce système.

Lors du débat parlementaire sur le sujet qui s'est tenu en commission des Affaires intérieures (le 1^{er} mars 2012), vous avez pris,

Minister-President enkele toezeggingen. Daarover stelde ik u graag volgende vragen :

1. U zei bereid te zijn om samen met de vice-gouverneur een initiatief te nemen. « Ik ben ervan overtuigd dat de vice-gouverneur niet het recht heeft om aan alle gemeenten een overzicht te vragen. Ik kijk er alleszins naar uit om over een dergelijk overzicht te beschikken. Op die manier zouden we kunnen oordelen of een gemeente de taalwetgeving probeert te omzeilen of dat het eerder gaat om objectieve behoeften met betrekking tot de continuïteit van de dienst. »
 - a. Hebt u samen met de vice-gouverneur een initiatief genomen ? Welk initiatief ?
 - b. Hebt u intussen een dergelijk overzicht tot uwer beschikking ?
2. U zou de situatie « verder laten onderzoeken en de circulaire naar de gemeenten versturen. (...) Het zal interessant zijn om de argumenten van de gemeenten nader te bekijken en te oordelen of er al dan niet sprake is van misbruik. »
 - a. Hebt u een rondzendbrief gericht tot alle Brusselse gemeentelijke overheden ? Kan u die aan het parlement bezorgen als bijlage bij deze vraag ?
 - b. Hebt u de situatie verder onderzocht ? Tot welke vaststellingen bent u gekomen ? Is er sprake van misbruik ? In welke gemeenten ?
 - c. Van welke gemeenten hebt u reacties of « argumenten » ontvangen ?

Antwoord : Wat de grond van uw vraag betreft, kan ik u enkel verwijzen naar het antwoord dat ik op 1 maart jongstleden tijdens de parlementaire commissie binnenlandse zaken geformuleerd heb naar aanleiding van de interpellatie van uw collega W. Vandenbossche, die handelde over precies hetzelfde onderwerp.

Zoals ik reeds benadrukte, is er, bij gebrek aan klachten vanwege de zogenaamd betrokken personen, niets dat laat vermoeden dat de gemeentelijke overheden de regels niet zouden naleven.

Het bestuur Plaatselijke Besturen werd evenwel opgedragen na te gaan of de principes voor de toekenning van hogere functies in de gemeenten worden toegepast.

Ik zal niet nalaten de resultaten ervan bekend te maken, zodra deze mij zijn meegedeeld.

Vraag nr. 486 van de heer Paul De Ridder d.d. 24 april 2012 (N.) :

De klachtenbehandeling door de gemeenten.

Sinds 2007 zijn de Vlaamse gemeentebesturen verplicht om bij reglement een systeem van klachtenbehandeling te organise-

en votre qualité de ministre-président, quelques engagements. À cet égard, je voudrais vous poser les questions suivantes :

1. Vous déclariez être disposé à envisager une intervention concertée avec le vice-gouverneur. « Convaincu que le vice-gouverneur n'est pas en position d'exiger un rapport de la part de toutes autorités communales, je suis néanmoins impatient de disposer d'une telle vue d'ensemble, qui nous permettrait de déterminer dans quelle mesure des communes y recourent pour contourner la législation linguistique ou au contraire pour répondre à des besoins objectifs et assurer la continuité du service. »
 - a. Avez-vous pris une initiative concertée avec le vice-gouverneur ? Si oui, laquelle ?
 - b. Disposez-vous, dans l'intervalle, d'une telle vue d'ensemble ?
2. Vous déclariez encore : « J'examinerai ce dossier en profondeur et j'adresserai une circulaire aux communes à cet égard. Il sera intéressant d'examiner leurs justifications, qui nous permettront de déterminer les abus éventuels. »
 - a. Avez-vous adressé une circulaire à toutes les autorités communales bruxelloises ? Pouvez-vous la communiquer à ce Parlement en annexe à votre réponse ?
 - b. Avez-vous examiné ce dossier en profondeur ? Quelles sont vos conclusions ? Peut-on parler d'abus ? Dans quelles communes ?
 - c. Quelles communes vous ont-elles transmis des réactions ou des « justifications » ?

Réponse : Pour ce qui concerne le fond de votre question, je ne peux que vous renvoyer à la réponse réservée, le 1^{er} mars dernier, en commission des affaires intérieures du Parlement, à l'interpellation de votre collègue W. Vandenbossche qui portait exactement sur le même sujet.

Comme je l'ai souligné, en l'absence de plainte introduite par les personnes prétendument concernées, rien ne permet de suspecter les autorités communales de ne pas respecter les règles.

L'administration des Pouvoirs locaux a néanmoins été chargée de vérifier l'application des principes régissant l'attribution de fonctions supérieures au sein des communes.

Je ne manquerai pas d'en commenter les résultats lorsqu'ils m'auront été communiqués.

Question n° 486 de M. Paul De Ridder du 24 avril 2012 (N.) :

Le traitement des plaintes par les communes.

Depuis 2007, un règlement oblige les communes flamandes à organiser un système de traitement des plaintes. Les citoyens doi-

ren. Burgers moeten met al hun klachten over de werking van de gemeente terecht kunnen bij een ambtenaar die zo onafhankelijk mogelijk van de andere gemeentelijke diensten opereert.

In het gemeentedecreet van 15 juli 2005 (*Belgisch Staatsblad* van 31 augustus 2005) staat dit beschreven in de artikels 197 en 198 :

« HOOFDSTUK I – Klachtenbehandeling

Art. 197. – De gemeenteraad organiseert bij reglement een systeem van klachtenbehandeling.

Art. 198. § 1. – Het systeem van klachtenbehandeling moet worden georganiseerd op het ambtelijke niveau van de gemeente en maximaal onafhankelijk van de diensten waarop de klachten betrekking hebben.

§ 2. – Elke gemeente kan op een van de volgende wijzen een ombudsdienst oprichten :

1. in eigen beheer;
2. in samenwerking met het openbaar centrum voor maatschappelijk welzijn dat de gemeente bedient;
3. in het kader van een intergemeentelijk samenwerkingsverband, zoals bepaald in het decreet van 6 juli 2001 houdende de intergemeentelijke samenwerking;
4. via een overeenkomst met de Vlaamse Ombudsdienst opgericht bij decreet van 7 juli 1998. ».

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is dit tot op heden niet verplicht volgens de Brusselse versie van de Nieuwe Gemeentewet. Desalniettemin heeft de Brusselse gewestregering als toezichthoudende overheid wel zicht op de gemeenten die een dergelijk reglement hebben.

Mijn vragen zijn daarbij de volgende :

1. Welke gemeenten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben een bij reglement bepaald systeem van klachtenbehandeling in eigen beheer ?
2. Welke gemeenten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben een bij reglement bepaald systeem van klachtenbehandeling in samenwerking met het openbaar centrum voor maatschappelijk welzijn dat de gemeente bedient ?
3. Welke gemeenten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben een bij reglement bepaald systeem van klachtenbehandeling in het kader van een intergemeentelijk samenwerkingsverband ?
4. Welke gemeenten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben niet zo'n bij reglement bepaald systeem van klachtenbehandeling ?
5. Heeft de Brusselse regering reeds stappen gezet om een dergelijk reglement aan de gemeenten op te leggen ?
6. Waarom wel of waarom niet ?

vent pouvoir adresser toutes leurs plaintes sur le fonctionnement de la commune à un fonctionnaire le plus indépendant possible des autres services communaux.

Les articles 197 et 198 du décret communal du 15 juillet 2005 (*Moniteur belge* du 31 août 2005) décrivent ce système :

« CHAPITRE 1^{er}. – Traitement des plaintes.

Art. 197. – Le conseil communal organise par voie de règlement, un système de traitement des plaintes.

Art. 198. § 1^{er}. – Le système de traitement des plaintes doit être organisé au niveau administratif de la commune et être au maximum indépendant des services sur lesquels portent les plaintes.

§ 2. – Chaque commune peut constituer un service de médiation d'une des manières suivantes :

1. en gestion propre;
2. en collaboration avec le centre public d'aide sociale qui sert la commune;
3. dans le cadre d'une association intercommunale, telle que fixée au décret du 6 juillet 2001 portant réglementation de la coopération intercommunale;
4. par une convention avec le service de médiation flamand, créé par le décret du 7 juillet 1998. ».

En Région de Bruxelles-Capitale, à ce jour cette obligation ne vaut pas encore, d'après la version bruxelloise de la Nouvelle loi communale. Néanmoins le gouvernement bruxellois, en sa qualité d'autorité de tutelle, a toutefois connaissance des communes qui ont adopté un tel règlement.

Mes questions à ce sujet sont les suivantes :

1. Quelles communes de la Région de Bruxelles-Capitale ont-elles organisé par voie de règlement un système de traitement des plaintes en gestion propre ?
2. Quelles communes de la Région de Bruxelles-Capitale ont-elles organisé par voie de règlement un système de traitement des plaintes en collaboration avec le centre public d'aide sociale qui sert la commune ?
3. Quelles communes de la Région de Bruxelles-Capitale ont-elles organisé par voie de règlement un système de traitement des plaintes dans le cadre d'une association intercommunale ?
4. Quelles communes de la Région de Bruxelles-Capitale n'ont-elles pas organisé par voie de règlement un tel système de traitement des plaintes ?
5. Le gouvernement bruxellois a-t-il déjà pris des mesures afin d'imposer un tel règlement aux communes ?
6. Dans l'affirmative, pourquoi, et dans la négative, pourquoi pas ?

7. Zo ja, welke timing wordt hierbij vooropgesteld ?

Antwoord : In antwoord op zijn vraag heb ik de eer het geachte lid mee te delen dat er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geen enkel regelgevend kader bestaat dat bepaalt hoe de gemeenten de klachten die ze ontvangen, moeten behandelen. Deze materie valt dus onder de gemeentelijke autonomie. Elke gemeenteraad is dus bevoegd om zijn eigen regeling uit te werken, hoewel daartoe geen verplichting bestaat. Bij ontstentenis is het aan de gemeentesecretaris uit hoofde van zijn opdracht van algemeen bestuurder, om te beslissen over het gevolg dat wordt gegeven aan de klachten die de diensten hebben ontvangen.

De regering is niet van plan een regeling inzake deze materie op te stellen.

Vraag nr. 491 van de heer Emmanuel De Bock d.d. 2 mei 2012 (Fr.) :

Subsidies voor « Europese topontmoetingen ».

Sedert vele jaren kennen de gemeenten problemen met de vereffening van het bedrag van de subsidies in verband met de organisatie van Europese topontmoetingen.

Er is een groot verschil tussen de bedragen waarop de gemeenten in theorie aanspraak kunnen maken en de bedragen die werkelijk ontvangen worden op grond van bewijsstukken.

1. Zijn voornoemde problemen thans opgelost ?
2. Wat zijn de voornaamste redenen voor weigering op grond van de bewijsstukken die de gemeenten doorgeven ?
3. Kan de regering de bedragen die in theorie zijn toegekend aan de 19 gemeenten voor de « Europese topontmoetingen » voor 2008, 2009, 2010 en 2011 doorgeven ?
4. Kan de regering de bedragen van de subsidies aan de 19 gemeenten die werkelijk betaald zijn doorgeven ?

Antwoord : Als antwoord op de vraag over de Europese subsidies, kan ik het volgende meedelen :

Deze parlementaire vraag valt niet onder de gewestelijke bevoegdheden maar wel, op federaal niveau, onder die van de FOD Binnenlandse Zaken.

Ik ben mij bewust van de moeilijkheden die de gemeenten ondervinden bij de uitbetaling van deze middelen, met name de vertraging in de analyse van de bewijsstukken en de weigeringen van bepaalde stukken. Ik heb hierover reeds verschillende gesprekken gehad met de minister van Binnenlandse Zaken. Ik wil er in dit verband aan herinneren dat wij werken aan de uitvoering van het institutioneel akkoord van 1 december 2011, waarin bepaald is dat het Gewest voortaan zal instaan voor de coördinatie van de preventie op het hele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en dat de beslissing over de toewijzing van de middelen van het fonds genomen zal worden door het Brussels

7. Dans l'affirmative, quel est le calendrier prévu à cette fin ?

Réponse : En réponse à sa question, il est porté à la connaissance de l'honorable membre qu'aucun cadre réglementaire n'impose en Région de Bruxelles-Capitale la manière dont les communes doivent traiter les plaintes qu'elles reçoivent. Cette matière relève donc de l'autonomie communale. Chaque conseil communal est dès lors compétent pour arrêter son propre règlement, sans que cela ne soit obligatoire. À défaut, il revient au secrétaire communal, dans sa mission d'administration générale, de décider de la suite à donner aux plaintes reçues dans les services.

Le gouvernement n'a aucun projet de réglementation en la matière.

Question n° 491 de M. Emmanuel De Bock du 2 mai 2012 (Fr.) :

Les subsides « Sommets européens ».

Depuis plusieurs années, les communes connaissent des problèmes de liquidation dans le montant des subsides liés à l'organisation des Sommets européens.

De grandes différences apparaissent entre les montants théoriques dont les communes peuvent bénéficier et les montants réellement perçus sur la base de justificatifs.

1. Les problèmes de liquidation sont-ils désormais résolus ?
2. Quels sont les plus gros problèmes identifiés quant aux refus sur la base des justificatifs transmis par les communes ?
3. Le gouvernement peut-il transmettre les montants théoriquement attribués aux 19 communes concernant les « Sommets européens » pour les années 2008, 2009, 2010 et 2011 ?
4. Le gouvernement peut-il transmettre les montants des subsides aux 19 communes qui ont été réellement liquidés aux 19 communes ?

Réponse : En réponse à la question relative aux subsides européens, je puis communiquer ce qui suit :

Cette question parlementaire ne relève pas des compétences régionales mais bien, au niveau fédéral, de celles du SPF Intérieur.

Je suis conscient des difficultés que rencontrent les communes dans le versement de ces moyens, et notamment du retard dans l'analyse des pièces justificatives et des refus de certaines de ces pièces. Je me suis déjà entretenu à plusieurs reprises avec la Ministre de l'Intérieur. À ce propos, je rappelle que nous travaillons à la mise en œuvre de l'accord institutionnel du 1^{er} décembre 2011 qui dispose que la Région assurera la coordination de la prévention sur l'ensemble du territoire régional de Bruxelles-Capitale et qui précise que la décision d'affectation des moyens du fonds sera dorénavant prise par la Région de Bruxelles-Capitale, après avis du fédéral. L'accord prévoit également que le champ des

Hoofdstedelijk Gewest, na advies van de federale regering. Het akkoord bepaalt tevens dat het bereik van de in aanmerking komende uitgaven van dit fonds uitgebreid zal worden teneinde alle uitgaven te dekken inzake veiligheid en preventie in verband met de nationale en internationale hoofdstedelijke functie van Brussel.

De toegekende bedragen zijn dezelfde als in 2008, 2009, 2010 en 2011 en worden hieronder opgesomd. Voor het saldo verzoek ik u contact op te nemen met de FOD Binnenlandse Zaken.

Gemeenten	Bedrag voorzien in het KB
Anderlecht	555.271,51 EUR
Oudergem	221.879,05 EUR
Sint-Agatha-Berchem	189.473,68 EUR
Brussel	1.374.321,77 EUR
Etterbeek	297.404,62 EUR
Evere	296.350,78 EUR
Vorst	361.829,44 EUR
Ganshoren	189.473,68 EUR
Elsene	323.004,31 EUR
Jette	189.473,68 EUR
Koekelberg	327 436,66 EUR
Sint-Jans-Molenbeek	474.477,21 EUR
Sint-Gillis	444 076,90 EUR
Sint-Joost-ten-Node	444.995,76 EUR
Schaarbeek	672 099,38 EUR
Ukke	270 010,51 EUR
Watermaal-Bosvoorde	189.473,68 EUR
Sint-Lambrechts-Woluwe	189.473,68 EUR
Sint-Pieters-Woluwe	189.473,68 EUR
Totaal	7 200 000,00 EUR

Vraag nr. 492 van de heer Emmanuel De Bock d.d. 18 mei 2012 (Fr.) :

Reclamekubussen in de gemeenten.

Overall in het Gewest staan nieuwe reclamekubussen in de gewestelijke en gemeentelijke openbare ruimten.

Vormt dat geen oneerlijke concurrentie met de traditionele reclameaffiches ? De reclamekubussen worden vaak gesponsord door privéfirma's.

1. Zijn de reclamekubussen in orde met de stedenbouwkundige wetgeving ? Zo ja, met welke wetgeving ?
2. De gemeenten heffen doorgaans belastingen op de publiciteitsruimte op hun grondgebied. Wat is de belastbare basis van de verplaatsbare reclamekubussen ?

Antwoord : 1. Krachtens artikel 98, § 1, 1°, van het BWRO is er een stedenbouwkundige vergunning vereist voor « het plaatsen van één of meerdere vaste inrichtingen, reclame-inrichtingen

dépenses éligibles de ce fonds sera élargi afin de couvrir toutes les dépenses de sécurité et de prévention en lien avec la fonction de capitale nationale et internationale de Bruxelles.

Les montants octroyés sont identiques pour les années 2008, 2009, 2010 et 2011 et sont énumérés ci-dessous. Pour le solde, je vous invite à prendre contact avec le SPF Intérieur.

Communes	Montant prévu dans l'AR
Anderlecht	555.271,51 EUR
Auderghem	221.879,05 EUR
Berchem-Ste-Agathe	189.473,68 EUR
Bruxelles	1.374.321,77 EUR
Etterbeek	297.404,62 EUR
Evere	296.350,78 EUR
Forest	361.829,44 EUR
Ganshoren	189.473,68 EUR
Ixelles	323.004,31 EUR
Jette	189.473,68 EUR
Koekelberg	327 436,66 EUR
Molenbeek-Saint-Jean	474.477,21 EUR
Saint-Gilles	444 076,90 EUR
Saint-Josse-ten-Noode	444.995,76 EUR
Schaerbeek	672 099,38 EUR
Uccle	270 010,51 EUR
Watermael-Boitsfort	189.473,68 EUR
Woluwé-Saint-Lambert	189.473,68 EUR
Woluwé-Saint-Pierre	189.473,68 EUR
Total	7 200 000,00 EUR

Question n° 492 de M. Emmanuel De Bock du 18 mai 2012 (Fr.) :

Les espaces publicitaires cubiques implantés dans les communes.

De nouveaux cubes publicitaires fleurissent aux quatre coins de la Région sur les espaces publics régionaux et communaux.

N'y a-t-il pas de concurrence déloyale vis-à-vis de l'affichage publicitaire traditionnel ? Ces espaces publicitaires sont sponsorisés bien souvent par des firmes privées.

1. Ces espaces publicitaires sont-ils conformes à la législation urbanistique ? Si oui, précisez la législation concernée.
2. Les communes taxent traditionnellement les espaces publicitaire sur leur territoire. Quelle est la base imposable de ces espaces publicitaires volants ?

Réponse : 1. L'article 98 § 1, 1°, du Cobat soumet à permis d'urbanisme « le placement d'une ou plusieurs installations fixes, en ce compris les dispositifs de publicité – ancré (au sol) – ou dont

inbegrepen, die (op de grond) zijn bevestigd of op de grond steun vinden ten behoeve van de stabiliteit en bestemd zijn om ter plaatse te blijven staan, al kunnen zij ook uit elkaar genomen of verplaatst worden ».

In sommige gevallen kunnen de reclamekubussen vrijgesteld worden van een vergunning, overeenkomstig het BBHR van 13 november 2008 betreffende de zogenaamde « werken van geringe omvang » (Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot bepaling van de handelingen en werken die vrijgesteld zijn van een stedenbouwkundige vergunning, van het advies van de gemachtigde ambtenaar, van de gemeente, van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen, van de overlegcommissie evenals van de speciale regelen van openbaarmaking of van de medewerking van een architect).

Zo kan overeenkomstig artikel 25/7 evenementgebonden reclame vrijgesteld worden van een vergunning, als er een reeks voorwaarden wordt nageleefd die in dit artikel opgesomd worden.

Wat publiciteit in de openbare ruimte aangaat, is het titel VI van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) waarin afgebakend wordt wat wel en wat niet kan.

2. Voor wat betreft de belastingen op de publicitaire inrichtingen beogen de gemeentereglementen op algemene wijze, elke drager, ruimte of middel ingezet, tot stand gebracht, ingericht of gebruikt om publiciteit te ontvangen, het zij door aanplakking, nieten, verankering, schilderen, verven, vasthechting, projectie of elk ander middel. Bijgevolg kunnen de door het geachte lid vermelde kubusvormige publicitaire ruimtes hierbij ondergebracht worden.

De belastbare basis van deze publicitaire ruimtes is dus gelijk aan die van de andere inrichtingen die door de gemeenten worden belast, namelijk de nuttige oppervlakte van de publicitaire inrichting (vaak vermeld in vierkante meter). Het bedrag van de belasting, wordt in voorkomend geval vermenigvuldigd met het aantal zichtbare of potentieel zichtbare publicitaire berichten of zijden, wanneer het stadsmeubilair met publicitaire doeleinden voorkomt onder de vorm van een rollende, draaiende of daarmee vergelijkbare inrichting.

Vraag nr. 493 van mevr. Caroline Persoons d.d. 25 mei 2012 (Fr.) :

Steun Festival.

Op 3 mei 2012 heeft de regering een subsidie van 100.000 EUR toegekend aan de vzw Paleis voor Schone Kunsten voor het Festival van Vlaanderen/European Galas.

Wat zijn in het totaal de subsidies van het Gewest voor het festival van Wallonië en het Festival van Vlaanderen voor 2010, 2011, 2012, wat zijn de precieze projecten en wie zijn de bestemmingen ?

Antwoord : Ik heb de eer het geachte lid te verwijzen naar het antwoord dat door minister Guy Vanhengel werd gegeven op zijn vraag.

l'appui au sol assure la stabilité, et destiné à rester en place alors même qu'il peut être démonté ou déplacé ».

Les cubes publicitaires peuvent dans certains cas être dispensés de permis, en application de l'AGRBC du 13 novembre 2008, dit de « minime importance » (arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale déterminant les actes et travaux dispensés de permis d'urbanisme, de l'avis du fonctionnaire délégué, de la commune, de la Commission royale des Monuments et des Sites, de la commission de concertation ainsi que des mesures particulières de publicité ou de l'intervention d'un architecte).

Ainsi, les publicités événementielles peuvent être dispensées de permis en application de l'article 25/7, si elles respectent une série de conditions énumérées dans cet article.

C'est le règlement régional d'urbanisme (RRU) qui, par son titre VI, chapitre 4, balise la publicité dans l'espace public.

2. En ce qui concerne la taxation des dispositifs de publicité, les règlements communaux visent de façon générale tout support, espace ou moyen mis en œuvre, établi, aménagé ou utilisé afin de recevoir de la publicité, que ce soit par collage, agrafage, peinture, accrochage, projection ou tout autre moyen. On peut dès lors y inclure également les espaces publicitaires cubiques évoqués par l'honorable membre.

La base imposable de ces espaces publicitaires est donc semblable à celle des autres dispositifs taxés par les communes, à savoir la surface utile du dispositif publicitaire (souvent exprimée en mètre carré). Le taux de la taxe est, le cas échéant, multiplié par le nombre de messages ou de faces publicitaires visibles ou potentiellement visibles, lorsque le mobilier urbain à caractère publicitaire se présente sous la forme d'un dispositif, déroulant, pivotant ou analogue.

Question n° 493 de Mme Caroline Persoons du 25 mai 2012 (Fr.) :

Soutien Festival.

Le 3 mai dernier, le gouvernement bruxellois a accordé un subside de 100.000 EUR à l'ASBL Palais des Beaux-Arts pour le Festival van Vlaanderen/European Galas.

L'honorable Ministre-Président peut-il m'indiquer de manière globale les subsides octroyés par la Région au Festival de Wallonie et au Festival van Vlaanderen pour les années 2010, 2011, 2012, les projets et destinataires précis y afférents ?

Réponse : J'informe l'honorable membre qu'il peut se référer à la réponse donnée à sa question par le ministre Guy Vanhengel.

Vraag nr. 494 van de heer Vincent De Wolf d.d. 8 juni 2012 (Fr.) :

Kennis van het Gewestelijk Observatorium voor Veiligheid en Preventie over de organisatie « Sharia4Belgium ».

Het Observatorium voor Veiligheid en Preventie heeft als taak kennis over de criminaliteit in het Brussels Gewest te vergaren en staat onder uw gezag.

Na het oproer en de rellen die onlangs Molenbeek hebben opgeschrikt en de plaatselijke burgemeester ertoe noopten een politieverordening uit te vaardigen om samenscholingen van meer dan 5 personen te verbieden, hebben verschillende veiligheidsactoren de organisatie « Sharia4Belgium » met de vinger gewezen, omdat die, onder meer met een sms-campagne, zou hebben aangezet tot haat en weerspanning tegen het openbaar gezag.

De invloed van die organisatie, die door sommigen als een criminele organisatie wordt beschouwd, op de oproerkraaiers lijkt bijzondere aandacht te krijgen van de politie- en veiligheidsdiensten. Wat doet het Gewestelijk Observatorium voor Veiligheid en Preventie ?

In dat verband wens ik u de volgende vragen te stellen :

- Wordt « Sharia4Belgium » onderzocht door het observatorium ?
- Heeft het observatorium bijzondere aanbevelingen of opmerkingen geformuleerd ?
- Heeft het de politie- en veiligheidsdiensten ingelicht over wat deze organisatie in het schild voert ?
- Hebt u als Minister-President de federale regering om bijzondere maatregelen jegens deze organisatie gevraagd ?

Antwoord : Gelieve hierbij het antwoord te vinden op uw vragen :

De organisatie « Sharia4Belgium » maakt geen voorwerp van een bijzonder studie van het Observatorium voor Preventie en Veiligheid.

De opvolging van extremistische bewegingen maakt geen deel uit van zijn opdrachtenpakket dat zich veeleer op het strategische niveau situeert. Het is echter wel een taak van de politie en de inlichtingendiensten, daarbij gecoördineerd door het OCAD.

De minister van Binnenlandse Zaken zorgt ervoor dat mij, via de verbindingsofficier die zij sinds 1 maart 2012 ter beschikking stelt van het kabinet van de Minister-President, informatie wordt doorgestuurd die zij van nut acht, zonder afbreuk te doen aan de vereiste vertrouwelijkheid voor de gevoeligste onderwerpen.

Question n° 494 de M. Vincent De Wolf du 8 juin 2012 (Fr.) :

Connaissances de l'Observatoire régional de la Sécurité et de la Prévention quant à l'organisation « Sharia4Belgium ».

L'Observatoire pour la Sécurité et la Prévention de la criminalité a pour vocation de constituer un centre de connaissance de la criminalité en Région bruxelloise. Il est placé sous votre autorité.

À la suite des actes de rébellions et d'émeutes ayant récemment agité la commune de Molenbeek et ayant nécessité la prise, par le bourgmestre local, d'une ordonnance de police interdisant tout rassemblement de plus de 5 personnes, divers acteurs de la sécurité ont pointé la responsabilité de l'organisation « Sharia4Belgium » laquelle aurait incité, par campagne de SMS notamment, à la violence et à la rébellion contre l'autorité publique.

L'influence de cette organisation, considérée par d'aucuns comme criminelle, sur les auteurs de troubles fait, semble-t-il, l'objet d'une attention particulière de la part des services de police et de sûreté. Qu'en est-il de l'Observatoire régional pour la Sécurité et la Prévention ?

Aussi, Monsieur le Ministre-Président, je souhaiterais vous adresser les questions suivantes :

- Cette organisation fait-elle l'objet d'une étude par cet observatoire ?
- Celui-ci a-t-il formulé des recommandations ou observations particulières ?
- Est-il intervenu auprès de services de police ou de sûreté quant aux agissements de cette organisation ?
- Comme Ministre-Président, avez-vous, vous-même, posé des actes particuliers vis-à-vis du gouvernement fédéral quant à cette même organisation ?

Réponse : Veuillez trouver ci-après la réponse à vos questions :

L'organisation « Sharia4Belgium » ne fait pas l'objet d'enquêtes spécifiques de la part de l'Observatoire bruxellois pour la Prévention et la Sécurité.

Le suivi des mouvements extrémistes n'est pas dans ses missions, qui se situent plus au niveau stratégique. En revanche ce suivi fait partie des tâches de la police et des services de renseignements, coordonnés par l'OCAM.

La ministre de l'Intérieur veille à me transmettre, notamment par le biais de l'officier de liaison qu'elle a mis à disposition du cabinet du Ministre-Président depuis le 1^{er} mars 2012, des informations qu'elle juge utiles sans compromettre la confidentialité requise pour les éléments les plus sensibles.

**Minister belast met Financiën,
 Begroting, Openbaar Ambt en
 Externe Betrekkingen**

**Vraag nr. 186 van mevr. Caroline Persoons d.d. 25 mei 2012
 (Fr.) :**

Steun Festival.

Op 3 mei 2012 heeft de regering een subsidie van 100.000 EUR toegekend aan de vzw Paleis voor Schone Kunsten voor het Festival van Vlaanderen/European Galas.

Wat zijn in het totaal de subsidies van het Gewest voor het festival van Wallonië en het Festival van Vlaanderen voor 2010, 2011, 2012, wat zijn de precieze projecten en wie zijn de bestemmingen ?

Antwoord : Ik kan het geachte parlementslid meedelen dat de vermelde toelage, door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering toegekend in het kader van de promotie van het nationaal en het internationaal imago op 3 mei 2012, de organisatie en de promotie betreft van vier concerten gebracht door absolute top orkesten uit Europa en Amerika, met in hun kielzog de meest vooraanstaande dirigenten en solisten. Deze concerten worden georganiseerd in en door BOZAR, in samenwerking met de ploeg van het Festival van Vlaanderen. De toelage wordt aangevraagd door en integraal toegekend aan BOZAR, die ter zake echter vaste afspraken heeft met het Festival van Vlaanderen dat, in functie van haar inbreng, op de helft van deze middelen kan rekenen.

Zoals al vaker aangegeven, zijn de subsidies die worden toegekend in het kader van de promotie van het nationaal en het internationaal imago, project-subsidies. Aanvragen voor toelagen worden dan ook beoordeeld op grond van het voorgestelde project en de promotionele opportuniteiten voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, niet op grond van de benaming van het project of de identificatie van de aanvrager.

Niet zo min als er parallellen te trekken zijn tussen, bijvoorbeeld, de verschillende stripfestivals, boekenbeurzen, filmfestivals, tennistornooien die op jaarbasis worden ondersteund, zijn er, in deze optiek, buiten de naamgeving, dan ook weinig tot geen parallellen te trekken tussen het « Festival de Wallonie » en het Festival van Vlaanderen.

Eerstgenoemde ontvangt op jaarbasis voor concerten in Flagey 8.000 EUR; laatstgenoemde ontwikkelt een waar stadsfestival met een programma waarbij gedurende 14 dagen dagelijks verschillende concerten op diverse locaties in Brussel worden opgezet, die ondersteund worden door een belangrijke mediacampagne. Voor het hele specifiek op Brussels gericht festival wordt op jaarbasis 140.000 EUR uitgetrokken.

Vraag nr. 187 van de heer Emmanuel De Bock d.d. 25 mei 2012 (Fr.) :

De vastgestelde successierechten.

De successierechten zijn een grote bron van inkomsten voor het Gewest.

**Ministre chargé des Finances,
 du Budget, de la Fonction publique et
 des Relations extérieures**

**Question n° 186 de Mme Caroline Persoons du 25 mai 2012
 (Fr.) :**

Soutien Festival.

Le 3 mai dernier, le gouvernement bruxellois a accordé un subside de 100.000 EUR à l'ASBL Palais des Beaux-Arts pour le Festival van Vlaanderen/European Galas.

L'honorable ministre peut-il m'indiquer de manière globale les subsides octroyés par la Région au Festival de Wallonie et au Festival van Vlaanderen pour les années 2010, 2011, 2012, les projets et destinataires précis y afférents ?

Réponse : Je peux communiquer à l'honorable députée que le subside mentionné, octroyé par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale dans le cadre de la promotion de l'image nationale et internationale le 3 mai 2012, concerne l'organisation et la promotion de quatre concerts interprétés par des orchestres de haut niveau d'Europe et d'Amérique, comptant dans leur sillage les chefs d'orchestre et solistes les plus prestigieux. Ces concerts sont organisés dans et par BOZAR, en collaboration avec l'équipe du Festival van Vlaanderen. Le subside est demandé par et intégralement octroyé à BOZAR qui, en la matière a toutefois des engagements formels avec le Festival van Vlaanderen, qui en fonction de son apport, peut compter sur la moitié de ces moyens.

Comme il a déjà été souvent signalé, les subsides, octroyés dans le cadre de la promotion de l'image nationale et internationale, sont des subsides de projet. Les demandes pour subsides sont évaluées sur la base du projet présenté et des opportunités promotionnelles pour la Région de Bruxelles-Capitale, et non pas sur la base du nom du projet ou de l'identité du demandeur.

Tout comme il n'y a pas de parallèles à faire par exemple entre les festivals de bande dessinée, les foires aux livres, les festivals de film, ou encore les tournois de tennis qui sont soutenus sur base annuelle, il n'y a, dans cette optique, exception faite du nom, aucun parallèle à faire entre le « Festival de Wallonie » et le « Festival van Vlaanderen ».

Le premier reçoit sur base annuelle pour des concerts à Flagey 8.000 EUR, le second organise un réel festival urbain avec un programme où pendant deux semaines, des concerts ont lieu tous les jours en différents endroits dans la capitale, qui sont soutenus par une importante campagne médiatique. Concernant le festival spécifiquement axé sur Bruxelles, un montant de 140.000 EUR est prévu sur une base annuelle.

**Question n° 187 de M. Emmanuel De Bock du 25 mai 2012
 (Fr.) :**

Les droits de succession constatés.

Les droits de succession constituent une recette importante pour la Région.

Wat zijn de vastgestelde rechten op het vlak van successierechten voor 2008, 2009, 2010, 2011 en de eerste zes maanden van 2012 ?

Antwoord : In antwoord op zijn vraag naar de vastgestelde rechten inzake successierechten voor de periode 2008 tot en met juni 2012, kan aan de geachte volksvertegenwoordiger de hierna volgende tabel worden meegedeeld.

De linkerkolom vermeldt de successierechten die werden geïnd voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in de periode 2008 tot 2011, alsmede tijdens de eerste vier maanden van 2012. Het vermelde bedrag omvat enkel de rechten (dus zonder interesten, fiscale boetes en fiscale regularisatie).

De rechterkolom betreft de vraag naar de vastgestelde rechten. Het gaat om de door de ontvangers berekende bruto successierechten (« bruto » want er wordt geen rekening gehouden met teruggaven). Ook hier omvat het vermelde bedrag enkel de rechten.

BHG	Geïnde rechten	Te betalen bruto-rechten
2008	319.373.146,26 EUR	311.233.389,71 EUR
2009	316.031.602,97 EUR	313.886.951,11 EUR
2010	318.044.330,44 EUR	294.227.564,44 EUR
2011	321.336.333,57 EUR	310.965.193,97 EUR
2012 (4 m)	96.283.682,85 EUR	127.033.217,92 EUR

Bron : FOD Financiën.

De geïnde rechten kunnen lager liggen dan de te betalen rechten wanneer men de twee kolommen op een bepaald moment met elkaar vergelijkt. Dat is onder meer het geval wanneer de erfgenamen talmen met de betaling van de verschuldigde successierechten of in geval van belangrijke teruggaven (zie Hoofdstuk XIV « Teruggaven » van het Wetboek der successierechten).

Wanneer er daarentegen provisies worden betaald in het kader van een nalatenschap, worden zulke provisies betaald vooraleer de successie is afgehandeld; deze ontvangst is dan terug te vinden in de « geïnde rechten », maar nog niet in de « te betalen rechten » zolang de successie niet is afgehandeld door de ontvanger.

Vraag nr. 188 van de heer Dominiek Lootens-Stael d.d. 25 mei 2012 (N.) :

De uitvoerlicenties van wapens en militair materiaal.

De Vlaamse overheid heeft vorig jaar (2011) 308 vergunningen voor de export van wapens uitgereikt. Die vergunde export was goed voor een totaalbedrag van 200,9 miljoen EUR, 37 procent minder dan in 2010. De uitvoer is vooral bestemd voor Europese landen (45 procent) en de VS (31 procent). Maar er werd ook voor 15,5 miljoen EUR militair materiaal aan het Midden-Oosten of de Maghreb vergund.

Graag had ik vernomen welke de Brusselse situatie is.

Le ministre peut-il communiquer les droits constatés en matière de droits de succession pour les années 2008, 2009, 2010, 2011 et les 6 premiers mois de 2012 ?

Réponse : En réponse à sa question sur les droits constatés en matière de droits de succession pour la période 2008 à juin 2012, je peux communiquer à l'honorable député le tableau suivant.

La colonne de gauche mentionne les droits de succession perçus pour la Région de Bruxelles-Capitale de 2008 à 2011, ainsi que pour les 4 premiers mois de 2012. Le chiffre mentionné concerne uniquement les droits (donc pas les intérêts, les amendes fiscales et la régularisation fiscale).

La colonne de droite concerne la demande, en l'occurrence les droits constatés. Il s'agit des droits de succession bruts liquidés par les receveurs (« bruts » car les restitutions n'interviennent pas dans ces chiffres). Ici également, le chiffre mentionné concerne uniquement les droits.

RBC	Recettes perçues	Droits bruts à payer
2008	319.373.146,26 EUR	311.233.389,71 EUR
2009	316.031.602,97 EUR	313.886.951,11 EUR
2010	318.044.330,44 EUR	294.227.564,44 EUR
2011	321.336.333,57 EUR	310.965.193,97 EUR
2012 (4 m)	96.283.682,85 EUR	127.033.217,92 EUR

Source : SPF Finances.

Les recettes nettes perçues peuvent être plus basses que les droits liquidés à un moment déterminé si on compare les deux colonnes. C'est par exemple le cas lorsque des héritiers tardent à payer les droits de succession liquidés, ou en cas d'importante restitution de droits de succession (voir le chapitre XIV « Restitutions » du Code des droits de succession).

En revanche, si une provision est payée dans le cadre d'une succession, elle est payée avant la liquidation d'une succession; cette recette se trouve donc parmi les « recettes perçues », mais pas encore dans les « droits bruts à payer » tant que la succession n'est pas liquidée par le receveur.

Question n° 188 de M. Dominiek Lootens-Stael du 25 mai 2012 (N.) :

Les licences d'exportation d'armes et de matériel militaire.

Le gouvernement flamand a délivré 308 licences d'exportation d'armes l'an dernier (2011). Ces exportations légales ont représenté un montant total de 200,9 millions EUR, soit 37 % de moins qu'en 2010. Les exportations sont surtout destinées à des pays européens (45 %) et aux États-Unis (31 %). Mais on a également autorisé l'exportation de 15,5 millions EUR de matériel militaire à destination du Moyen-Orient ou du Maghreb.

Je souhaiterais connaître la situation à Bruxelles.

- Hoeveel uitvoerlicenties werden er in 2011 uitgereikt, en hoe verhoudt zich dit tot de twee vorige jaren ?
- Welke was de totale waarde van de in 2011 vergunde uitvoerlicenties, en hoe verhoudt zich dit tot de twee vorige jaren ?
- Voor welke landen werd er een vergunning uitgereikt ?
- Welk soort, en hoeveel wapens werd er naar de diverse landen uitgevoerd in 2011 ?

Antwoord : Voor een antwoord op zijn vragen kan ik het geachte parlementslid verwijzen naar de verslagen, zoals die door de regering op grond van artikel 17 van de wet van 5 augustus 1991 betreffende de in-, uit- en doorvoer van en de bestrijding van illegale handel in wapens, munitie en speciaal voor militair gebruik of voor ordehandhaving dienstig materieel en daaraan verbonden technologie, zoals gewijzigd, aan het Brussels Parlement worden overgemaakt.

De twee semestriële verslagen van 2011 werden aan het Parlement overgemaakt op respectievelijk 13 september 2011 en 24 april 2012. Het jaarverslag 2011 zal na het zomerreces aan het Parlement bezorgd worden.

**Minister belast met Leefmilieu,
 Energie en Waterbeleid,
 Stadsvernieuwing,
 Brandbestrijding en
 Dringende Medische Hulp en Huisvesting**

Vraag nr. 478 van mevr. Françoise Bertieaux d.d. 18 mei 2012 (Fr.) :

Organisatie van de « Garden Party » gedurende de ganse zomer in het Jubelpark.

Na een interpellatie over de geluidshinder rond het Jubelpark hebt u in de commissie toegegeven dat er te veel activiteiten waren op eenzelfde openbare plaats – ongeveer 200 per jaar en al sinds enkele jaren – en dat de omwonenden van het park recht hadden op een zwak tot beperkt geluidsniveau.

Samen met het BIM organiseert een bedrijf sinds begin mei Garden Party's in dat park. Die evenementen vinden plaats op 14 zondagen tussen 6 mei en 9 september van 14 uur tot 22 uur. Het doel van die evenementen is volgens de site van de organisator feest te vieren, naar muziek te luisteren, alcohol te drinken ...

De dag na deze eerste activiteit heb ik klachten ontvangen voor geluidshinder. Volgens verschillende omwonenden is niet enkel het geluidsniveau van de muziek te hoog, maar de frequentie en de duur van de evenementen kunnen ook leiden tot fysieke en nerveuze vermoeidheid.

- Combien de licences d'exportation ont-elles été délivrées en 2011, et quelle évolution note-t-on par rapport aux deux années précédentes ?
- Quelle était la valeur totale des licences d'exportation délivrées en 2011, et quelle évolution note-t-on par rapport aux deux années précédentes ?
- Pour quels pays une licence a-t-elle été délivrée ?
- Quel type et quelle quantité d'armes ont-ils été exportés dans les différents pays en 2011 ?

Réponse : Pour une réponse à ses questions, je peux référer l'honorable député aux rapports, tels que transmis par le gouvernement au Parlement bruxellois sur la base de l'article 17 de la loi du 5 août 1991 relative à l'importation, à l'exportation et au transit d'armes, de munitions et de matériel devant servir spécialement à un usage militaire et de la technologie y afférente, telle que modifiée.

Les deux rapports semestriels de 2011 ont été transmis au Parlement respectivement en date du 13 septembre 2011 et du 24 avril 2012. Le rapport annuel 2011 sera remis après les vacances parlementaires au Parlement.

**Ministre chargée de l'Environnement,
 de l'Énergie et de la Politique de l'Eau,
 de la Rénovation urbaine,
 de la Lutte contre l'Incendie et
 l'Aide médicale urgente et du Logement**

Question n° 478 de Mme Françoise Bertieaux du 18 mai 2012 (Fr.) :

L'organisation des « Garden Party » pendant tout l'été dans le Parc du Cinquantenaire.

Suite à une interpellation sur les nuisances sonores autour du Parc du Cinquantenaire, vous aviez reconnu en commission, d'une part, que ces activités étaient trop nombreuses dans un même espace public – près de 200 événements par an depuis plusieurs années – et, d'autre part, qu'il était fondamental de respecter les riverains du Parc en assurant un niveau sonore faible à modéré.

En partenariat avec l'Institut bruxellois pour la Gestion de l'Environnement, une société organise, depuis le début du mois de mai, des « Garden Party » dans ce Parc. Ces événements auront lieu 14 dimanches, entre le 6 mai et le 9 septembre, de 14 h à 22 h. L'objectif de ces événements, selon le site de l'organisateur, est de faire la fête, écouter de la musique, boire de l'alcool, ...

Dès le lendemain de cette première activité, j'ai reçu des plaintes liées aux nuisances sonores. Selon plusieurs riverains, non seulement le volume de la musique est beaucoup trop important, mais la fréquence et la durée des événements risquent de créer à nouveau une fatigue physique et nerveuse.

- Welke concrete maatregelen hebt u genomen om het aantal evenementen in het Jubelpark te beperken ? Waarom vindt u het wenselijk om 14 Garden Party's te organiseren, naast alle andere activiteiten die al regelmatig georganiseerd worden ? Is dat geen slecht signaal gelet op uw politieke verbintenis om de geluidshinder rond het park te verminderen ? Hebt u de frequentie van die evenementen goedgekeurd ?
- Hebt u al klachten gekregen over de organisatie van de eerste Garden Party's ? Hoeveel ? Wat zijn de voornaamste motieven van die klachten ?
- Het regeerakkoord 2009-2014 bepaalt dat de vergunningen voor evenementen in gewestelijke groene ruimtes gecoördineerd zullen worden om activiteiten te bevorderen die van belang zijn voor het Gewest, de inwoners of de verenigingen. Welke maatregelen heeft u genomen om die 14 Party's te laten harmoniëren met de omwonenden en de verenigingen van de wijk ?
- De site van het evenement stelt een handvest van de omwonende voor. Het handvest bepaalt de verplichtingen van de organisatoren niet. Het herinnert er zijdelings enkel aan dat de organisatoren de openbare orde niet mogen verstoren door lawaai en late evenementen. Het is al te gemakkelijk om te herinneren aan deze vanzelfsprekendheden. Waarom herinnert het handvest niet aan de verantwoordelijkheid van de organisatoren van dit soort evenementen ?
- In verband met de late uren bedoeld in het handvest, welke maatregelen heeft u genomen om ervoor te zorgen dat het sluitingsuur gerespecteerd wordt ? Heeft u het startuur en het einduur van de evenementen goedgekeurd ? Welke sancties worden er genomen in geval van niet-naleving ?
- In verband met het lawaai welke maatregelen heeft u genomen om het volume van de muziek te beperken ? De organisatoren moeten onmiddellijk de grenzen gesteld door de overheid begrijpen. Heeft u controles laten uitvoeren tijdens de eerste data van het evenement om het geluidsniveau te meten ? Hebt u aan uw diensten gevraagd om geregeld metingen te doen ? Wat zijn de sancties in geval van niet-naleving ?

Antwoord : In antwoord op haar vraag deel ik het geachte lid de volgende elementen mede :

In het algemeen tracht Leefmilieu Brussel organisatoren van evenementen ertoe aan te zetten hun impact op het leefmilieu stapsgewijs te verbeteren. Leefmilieu Brussel gaat verschillende criteria na, waaronder die van het eco-event charter dat door elke organisator van een evenement in een gewestelijk park moet worden ondertekend : respect voor het leefmilieu, beperking van het geluidsniveau en van de feesturen, gebruik van recycleerbare bekertjes, droge toiletten, contract om de netheid van de site te garanderen, enz.

De aanvragen voor evenementen worden overigens op individuele basis geanalyseerd en een groot aantal wordt geweigerd naargelang de inhoud van de aanvraag en de capaciteit van het park waarin het evenement zou plaatsvinden.

Mes questions sont les suivantes :

- Quelles mesures concrètes avez-vous prises afin de limiter le nombre d'événements dans le Parc du Cinquantenaire ? Pourquoi estimez-vous opportun de permettre l'organisation de 14 « Garden Party », en plus de toutes les autres activités organisées régulièrement ? N'est-ce pas un mauvais signal quant à votre volonté politique de diminuer l'impact des nuisances sonores autour de ce parc ? Avez-vous approuvé la fréquence de ces événements ?
- Avez-vous déjà reçu des plaintes liées à l'organisation des premières « Garden Party » ? Combien en avez-vous reçu ? Quelles sont les motifs principaux de ces plaintes ?
- L'accord de gouvernement 2009-2014 prévoit que les autorisations d'organiser des événements au sein d'espaces verts régionaux seront coordonnées de manière à favoriser les activités ayant un intérêt pour la Région, ses habitants ou le tissu associatif. Quelles mesures avez-vous prises afin que ces 14 Garden Party s'organisent en harmonie avec les habitants et le tissu associatif du quartier ?
- Le site de l'événement présente une « Charte de Riverain ». Cette charte ne précise pas les obligations des organisateurs. Elle rappelle juste timidement que les participants ne peuvent troubler l'ordre public, par du bruit et des veillées tardives. Il est un peu facile de rappeler ces évidences. Pourquoi cette charte ne rappelle-t-elle pas la responsabilité des organisateurs de ce type d'événements ?
- Concernant les veillées tardives prévues dans cette charte, quelles mesures avez-vous prises afin de vous assurer du respect de l'heure de fermeture ? Avez-vous approuvé l'heure du début et de fin de ces événements ? Quelles sont les sanctions prévues en cas de non-respect ?
- Concernant le bruit, quelles mesures avez-vous prises afin de limiter le volume de la musique ? Les organisateurs doivent comprendre directement les limites fixées par les autorités publiques. Avez-vous réalisé des contrôles lors des premières dates de cet événement afin de mesurer l'impact sonore ? Avez-vous demandé à vos services de réaliser régulièrement ces mesures ? Quelles sont les sanctions prévues en cas de non-respect ?

Réponse : En réponse à sa question, je communique à l'honorable membre les éléments suivants :

D'une façon globale, Bruxelles Environnement oriente les organisateurs dans une démarche d'amélioration progressive de leur impact sur l'environnement. Parmi les critères analysés figurent ceux qui répondent à la charte « Eco Événement » que tout organisateur d'événement dans un parc régional doit signer : respect de l'environnement, limitation du niveau sonore et des plages horaires de festivités, utilisation de gobelets recyclables, de toilettes sèches, contrat pour garantir la propreté du site, etc.

D'un autre côté, les demandes d'événements sont analysées au cas par cas et bon nombre sont refusées, en fonction du contenu de la demande et de la capacité du parc qui devrait l'accueillir.

In het Jubelpark zijn bijvoorbeeld de volgende evenementen geweigerd :

- het uitzenden van voetbalwedstrijden (Euro 2012) op groot scherm;
- de nationale feestdag van Colombia (overlast in 2011);
- borrelfeesten met of zonder animatie.

Er mag echter niet uit het oog worden verloren dat de toegelaten evenementen belangrijk zijn voor het stadsleven en de animatie in parken. In een stad worden de parken uiteraard gebruikt om te pauzeren. De pauzes moeten gevarieerd zijn en de parken moeten kunnen worden gebruikt als plaatsen om tot rust te komen, te schuilen, te ontspannen, gezellige momenten te beleven en om andere Brusselaars te ontmoeten. In crisistijden zijn zulke evenementen ook een manier om besparingen te realiseren.

Ik zou eerst en vooral willen preciseren dat « La Garden Party » niet in partnerschap met Leefmilieu Brussel wordt georganiseerd. Leefmilieu Brussel treedt op als parkbeheerder en niet als partner. Het Instituut heeft dan ook de voorwaarden bepaald om de impact van dit evenement in en rond het park te beperken. Leefmilieu Brussel heeft de inhoud van deze voorwaarden aan de organisator uitgelegd.

« La Garden Party » is een familiaal, intergenerationeel project dat op zondagnamiddag plaatsvindt en tot maximum 22 uur duurt. Het richt zich tot iedereen, vrienden, burens, kortom mensen die willen samenkomen voor het plezier. De organisator heeft ermee ingestemd onze strenge voorwaarden na te leven. Voor ons is dit een gelegenheid om na te gaan of het mogelijk is om « zachtere » evenementen in onze parken te organiseren.

Het signaal is duidelijk en positief : beperken van de infrastructuur, feesturen, geluidsniveaus en opleggen van de principes van ecologisch beheer.

Het aantal edities van « La Garden Party » werd beperkt tot 14. Oorspronkelijk heeft de organisator 27 edities gevraagd.

Tot op heden heeft de afdeling Groene Ruimten van Leefmilieu Brussel één enkele klacht met betrekking tot « La Garden Party » ontvangen van een buurtbewoner. De klacht had betrekking op de last bezorgd door het afspelen van muziek in het park.

Zoals ik op uw vraag nr. 479 geantwoord heb, beschikt Leefmilieu Brussel momenteel niet over voldoende menselijke middelen om een eigen aanpak ten aanzien van evenementen in het Jubelpark te ontwikkelen.

Bij het ontvangen van de aanvragen zorgen de personeelsleden van Leefmilieu Brussel ervoor dat de organisatoren gesensibiliseerd worden zodat zijn het evenement goed kunnen afstemmen op de site en op het levenskader van de wijk.

De organisator heeft het charter uit eigen initiatief op zijn website gepubliceerd. Leefmilieu Brussel heeft de organisator niet verplicht het charter eco-event op zijn website te plaatsen. Het charter is te vinden op de website van Leefmilieu Brussel.

En particulier dans le parc du Cinquantenaire, parmi les événements refusés, citons :

- la diffusion de matchs de football (Euro 2012) sur écran géant;
- la fête nationale de Colombie (nuisances en 2011);
- diverses demandes d'apéros avec ou sans animations.

Il ne faut cependant pas perdre de vue que les événements autorisés sont importants pour la vie urbaine et l'animation des parcs. En effet, si les parcs sont indéniablement un lieu de pause dans la ville, la caractéristique de ces pauses doit pouvoir être variée, allant du calme au refuge, à la distraction, la convivialité et la rencontre entre les Bruxellois. De plus, ces événements génèrent une économie non négligeable en ces temps de crise.

Tout d'abord, il convient de corriger le fait que les « Garden Parties » ne sont pas organisées en « partenariat » avec Bruxelles Environnement. Bruxelles Environnement agit en tant que gestionnaire de parc, et non de partenaire, et a édicté les conditions visant à limiter l'impact de ces événements sur le parc et ses environs et en a expliqué le contenu à l'organisateur.

Le concept de la « Garden Party » est celui d'un événement familial, transgénérationnel, qui s'installe le dimanche après-midi et est limité à 22 h, pour le bonheur de ceux qui y participent, voisinage inclus, et aiment se retrouver. L'organisateur a accepté de respecter nos conditions sévères, ce qui permet d'évaluer la possibilité d'accueillir des événements plus doux dans nos parcs.

Le signal est particulièrement clair et positif, avec les réductions des infrastructures, des horaires, des niveaux sonores, les principes d'écogestion.

Le nombre de séances a été réduit à 14 alors que la demande originelle était de 27.

À ce jour, la division Espaces Verts de Bruxelles Environnement n'a connaissance que d'une seule plainte d'un riverain à l'égard de la « Garden party ». La plainte portait sur le désagrément ressenti suite à l'émission de musique dans le parc.

Ainsi que répondu à votre question écrite n° 479, Bruxelles Environnement n'a pas les moyens humains actuellement pour développer une démarche participative propre à l'égard des événements au parc du Cinquantenaire.

Les agents de Bruxelles Environnement veillent, lors de l'accueil des demandes, à ce que les organisateurs soient sensibilisés à la bonne adéquation de l'événement avec le site et à l'intégration dans la vie du quartier.

La charte présentée par l'organisateur sur son site internet est une initiative personnelle. Bruxelles Environnement n'a pas imposé la publication sur le site de la charte « Éco événement » de Bruxelles Environnement. Cette charte est consultable sur le site internet de Bruxelles Environnement.

Door het charter eco-event te ondertekenen, heeft de organisator er zich toe verbonden de principes van « duurzaamheid » na te leven en de instructies van de afdeling Groene Ruimten streng op te volgen.

Leefmilieu Brussel heeft het einduur van het evenement bepaald en personeelsleden ingeschakeld om na te gaan of het einduur wordt nageleefd.

De afdeling Territoriale Parken en Evenementen ziet erop toe dat deze verbintenis wel degelijk wordt uitgevoerd. Er worden onverwachte controles uitgevoerd. Ook in de toekomst zijn zulke controles gepland.

Tijdens de tweede editie van « La Garden Party » heeft de afdeling Groene Ruimten een informele geluidsmeting gerealiseerd. Hieruit is gebleken dat de normen werden nageleefd (minder dan 90 Db). De derde editie van « La Garden Party » heeft niet plaatsgevonden omwille van de weersomstandigheden.

De evaluatie van de vierde editie zal bepalend zijn voor de verdere organisatie van « La Garden Party ».

Vraag nr. 479 van mevr. Françoise Bertieaux d.d. 18 mei 2012 (Fr.) :

Coördinatie van de toelatingen om evenementen te organiseren in de gewestelijke groene zones.

Het regeerakkoord 2009-2014 « Duurzame ontwikkeling van het Gewest ten dienste van de Brusselaars » stelt dat het toestaan van evenementen binnen de gewestelijke groene ruimten moet gecoördineerd en gereguleerd worden zodat men activiteiten kan bevorderen die van belang zijn voor het Gewest, zijn inwoners en het associatieve weefsel.

Tevens verbond de regering zich ertoe te zorgen voor de financiering van de kosten voor een aantal van deze activiteiten voorzien worden via de betaling van een bijdrage.

- Welke maatregelen zijn ingevoerd om de toelatingen tot het organiseren van evenementen in de gewestelijke groene ruimten te coördineren ?
- Kan u me meedelen hoeveel evenementen hebben plaatsgevonden in 2011 in het Jubelpark ? Hoeveel evenementen zijn gepland voor 2012 ? Hoeveel door uw diensten beheerde evenementen vinden gemiddeld plaats per groene ruimte ? Is er een maximum aantal per ruimte en per jaar om de burens niet te vermoeien en te zorgen voor geregeld onderhoud ?
- Welke maatregelen zijn genomen om activiteiten te ontwikkelen die interessant zijn voor de bewoner en verenigingen in de buurt van het Jubelpark ?

Antwoord : In antwoord op haar vraag deel ik het geachte lid de volgende elementen mede :

L'organisatrice s'est engagée à respecter les principes de « durabilité » en signant la charte Éco événement et à suivre strictement les consignes dictées par la division Espaces Verts.

Bruxelles Environnement a imposé les heures de fin de l'événement. Des agents de Bruxelles Environnement sont chargés de vérifier le respect des heures de fin d'activité.

Le département Parcs et Événements territoriaux veille et veillera à ce que cet engagement ne reste pas lettre morte. Des contrôles inopinés ont été et seront effectués.

Lors de la deuxième « Garden party », la division Espaces verts a procédé à un contrôle informel de bruit qui s'est avéré respecter les normes (– de 90 Db). La troisième « Garden party » n'a pas eu lieu suite aux conditions atmosphériques.

L'évaluation de la quatrième édition sera décisive quant au maintien ou non des suivantes.

Question n° 479 de Mme Françoise Bertieaux du 18 mai 2012 (Fr.) :

La coordination des autorisations d'organiser des événements dans les espaces verts régionaux.

L'accord de gouvernement 2009-2014 « Un développement régional durable au service des Bruxellois » prévoit que les autorisations d'organiser des événements au sein d'espaces verts régionaux seront coordonnées de manière à favoriser les activités ayant un intérêt pour la Région, ses habitants ou le tissu associatif.

Le gouvernement s'engageait également par ailleurs à s'assurer du financement des frais liés à certaines de ces activités par le biais du paiement d'une redevance.

Mes questions sont les suivantes :

- Quelles mesures ont été mises en place afin de coordonner les autorisations d'organiser des événements dans les espaces verts régionaux ?
- Pouvez-vous m'indiquer le nombre d'événements qui ont eu lieu en 2011 dans le Parc du Cinquantenaire ? Combien d'événements sont prévus pour l'année 2012 ? Quelle est la moyenne de fréquence d'événements sur une année par espace vert géré par vos services ? Existe-t-il un nombre maximum d'événements par espace et par année afin de ne pas épuiser les voisins et de s'assurer de l'entretien régulier ?
- Toujours concernant le parc du Cinquantenaire, quelles mesures sont prises afin de favoriser le développement d'activités ayant un intérêt local pour les habitants et les associations proches du Parc ?

Réponse : En réponse à sa question, je communique à l'honorable membre les éléments suivants :

De aanvragen voor de organisatie van evenementen in de gewestelijke groene ruimten worden behandeld door ofwel de afdeling Bos, Natuur en Toestand van het Leefmilieu (voor wouden, bossen en natuurlijke sites) ofwel de afdeling Groene ruimten (voor parken en tuinen). Tussen deze twee afdelingen van Leefmilieu Brussel bestaat ook een coördinatie.

In de ontvangstbrieven worden de aanvragers duidelijk ingelicht dat ze, in functie van het type evenement, de duur en de omvang ervan, toelatingen moeten aanvragen bij de betrokken gemeenten, de politie en de administratie van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (meer bepaald de directie Monumenten en Landschappen voor beschermde sites).

Betreffende de ruimten gelegen op het grondgebied van Stad Brussel, vinden er overlegvergaderingen plaats tussen de culturele diensten en de politie om de evenementen voor te bereiden en balansen op te maken.

In 2011 werden 136 toelatingen afgeleverd voor het Jubelpark, op een totaal van 385 toelatingen voor alle parken.

Dit aantal zal waarschijnlijk lager liggen in 2012, maar de aanvragen voor evenementen in het najaar zijn nog niet allemaal binnen.

Gemiddeld worden er dagelijks 1,1 toelatingen afgeleverd per jaar. Dit cijfer verbergt echter dat een tiental sites regelmatig het voorwerp uitmaakt van aanvragen en dat andere sites slechts uitzonderlijk gebruikt worden.

In 2011 waren de meest gebruikte sites : het Jubelpark 136, het Woluwepark 28, de Kruidtuin 21, de Kunstberg 18, het Georges Henripark 17, het Rood-Klooster 16, de Ter Kamerenabdij 14, het Dudenpark 13, het Park van Laken 12, de Basiliek van Koekelberg 12, het Elisabethpark 11, het Boudewijnpark 10. In 16 parken vinden 2 tot 9 evenementen plaats, in 13 parken slechts één evenement per jaar.

Elke groene ruimte heeft een eigen capaciteit. Die capaciteit varieert ook naargelang het type evenement. Bij de aflevering van toelatingen wordt altijd rekening gehouden met de impact op het regelmatige onderhoud van het park. Ofwel staan de organisatoren zelf voor sommige posten in, zoals netheid, het herstellen van de grasperken, ofwel moeten ze rekening houden met het onderhoudsprogramma.

Deze aanpak wordt momenteel voornamelijk toegepast in de parken van zeer dichtbevolkte wijken, in samenwerking met buurtverenigingen (Dauw, Bonnevie, Gaucheret, Ursulinen, ...), aangezien de demografische druk er nog veel hoger is dan in het Jubelpark.

De teams van de afdeling Groene Ruimten van Leefmilieu Brussel zijn niet omvangrijk genoeg om een eigen en proactief evenementenbeleid te ontwikkelen ten aanzien van de buurtbewoners of verenigingen in de buurt van het Jubelpark. Er moet trouwens onderstreept worden dat talrijke evenementen uitgaan van of ondersteund worden door de gemeenten Etterbeek en Stad Brussel. Leefmilieu Brussel wenst zich niet in hun plaats te stellen.

Les demandes d'organisation d'événements au sein des espaces verts régionaux sont traitées soit par la division Forêt, Nature et État de l'Environnement (pour les forêts, bois et sites naturels), soit par la division Espaces Verts (pour les parcs et jardins). Une coordination existe entre ces deux divisions de Bruxelles Environnement.

Les courriers de réception des demandes stipulent clairement aux demandeurs qu'ils doivent obtenir, en fonction du type d'événement, de la durée et de la taille, des accords des communes concernées, des services de police et de l'administration du Logement et du Territoire (en particulier de la direction des Monuments et Sites pour les sites classés).

En ce qui concerne les espaces situés sur le territoire de la ville de Bruxelles, des réunions de concertation avec les services de la culture et de police permettent de préparer les événements et d'obtenir des bilans.

En 2011, il y a eu 136 autorisations délivrées pour le parc du Cinquantenaire sur un total de 385 autorisations pour tous les parcs.

Il est probable que ce nombre sera un peu moins important en 2012 mais toutes les demandes ne sont pas encore rentrées pour la fin de l'année.

La fréquence moyenne d'autorisations délivrées est de 1,1 événement par jour sur une année. Elle masque toutefois une énorme variété entre une dizaine de sites qui font régulièrement l'objet de demandes et tous les autres qui sont exceptionnellement utilisés.

Pour 2011, les sites les plus utilisés furent : parc du Cinquantenaire 136, parc de Woluwé 28, Jardin Botanique 21, Mont des Arts 18, parc Georges Henri 17, Rouge Cloître 16, Abbaye de la Cambre 14, parc Duden 13, parc de Laeken 12, Basilique de Koekelberg 12, parc Elisabeth 11, parc Roi Baudoin 10. Seize parcs accueillent entre 2 et 9 événements, treize parcs n'accueillent qu'un événement par an.

La capacité de charge de chaque espace vert est différente, et elle varie également en fonction du type d'événement. Les autorisations sont toujours accordées en tenant compte des impacts sur l'entretien régulier des parcs. Soit les organisateurs sont tenus de prendre en charge certains postes comme la propreté, la réfection des pelouses, soit les implantations sont conditionnées au respect du programme d'entretien.

Ce type d'approche est actuellement essentiellement développée dans des parcs des quartiers très denses, par des collaborations avec les associations de quartier (Rosée, Bonnevie, Gaucheret, Ursulines ...) vu la pression démographique encore beaucoup plus importante qu'au parc du Cinquantenaire.

Les équipes de Bruxelles Environnement division Espaces Verts ne sont pas assez importantes pour développer une politique événementielle propre et proactive vis-à-vis des habitants et des associations proches du parc du Cinquantenaire. Il faut d'ailleurs souligner que nombre de manifestations sont initiées ou soutenues par les communes d'Etterbeek et de Bruxelles-Ville auxquelles Bruxelles Environnement ne désire pas se substituer.

Vraag nr. 480 van mevr. Françoise Bertieaux d.d. 18 mei 2012 (Fr.) :

Recente maatregelen om het verlies aan biodiversiteit te bestrijden, de bescherming van de natuur te verhogen en plaatsen van hoge biologische waarde te beschermen.

Ons Gewest is één van de groenste steden van Europa. Toen de MR bevoegd was voor het Leefmilieu (1989-2004) werden vele maatregelen genomen om die uitzonderlijke natuurgebieden te beschermen en op te waarderen : in het kader van Natura 2000 werden speciale beschermingszones ingericht op 13 % van het gewestelijk grondgebied; vele zones die tot dan toe onderhevig waren aan vastgoedspeculatie werden als groene zone aangeduid in het Gewestelijk Bestemmingsplan ...

Er blijven nog altijd buurten in Brussel die gebrek hebben aan groene ruimten en aangename openbare ruimten.

Het regeerakkoord 2009-2014 « Een duurzame ontwikkeling van het Gewest ten dienste van de Brusselaars » voorziet met name in de bescherming van de natuur in de stad en van plaatsen met hoge biologische waarde om het verlies van biodiversiteit tegen te gaan.

Graag stelde ik volgende vragen :

- Welke initiatieven werden daartoe genomen bij de grote werken die de Brusselse Hoofdstedelijke Regering heeft laten uitvoeren ?
- Welke maatregelen werden daartoe onlangs genomen in het Jubelpark ?
- Welke maatregelen werden genomen voor de Jean Félix Haptuin ?
- Wat zijn de laatste plaatsen « van hoge biologische waarde » in het Brussels Hoofdstedelijk gewest ? Aan de hand van welke kenmerken kunnen die plaatsen herkend worden ?
- Hoeveel nieuwe plaatsen werden als dusdanig omschreven sedert 2009 ?

Antwoord : In antwoord op haar vraag deel ik het geachte lid de volgende elementen mede :

De GOMB is een belangrijke gewestelijke actor voor werkzaamheden van grote omvang op het Brusselse grondgebied. In het nieuwe beheercontract is bepaald dat de GOMB aandacht zal besteden aan de impact van haar activiteiten op de biodiversiteit. Zo zijn meerdere bepalingen ten gunste van de biodiversiteit opgenomen in de woningbeschrijving (november 2009).

Daarnaast is de invoering van een minimale biotoopcoëfficiënt per oppervlakte gepland in het ontwerp van Gezonde Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening.

Question n° 480 de Mme Françoise Bertieaux du 18 mai 2012 (Fr.) :

Récentes mesures prises afin de lutter contre la perte de biodiversité, favoriser la conservation de la nature urbaine et protéger les sites de haute valeur biologique.

Notre Région est l'une des villes les plus vertes d'Europe. Lorsque le MR détenait la compétence de l'Environnement (1989-2004), le potentiel naturel exceptionnel a fait l'objet de nombreuses mesures de sauvegarde et de mise en valeur comme : la création de zones spéciales de conservation dans le cadre de la directive européenne Nature 2000 sur 13 % du territoire régional; la mise en vert de nombreuses zones jusque-là vouées à la spéculation immobilière par le Plan régional d'Affectation du Sol; la restauration de plus d'une vingtaine de parcs historiques dégradés; la création d'espaces verts nouveaux ...

Aujourd'hui, il reste à Bruxelles des quartiers déficitaires en espaces verts et espaces publics de qualité.

L'accord de gouvernement 2009-2014 « Un développement régional durable au service des Bruxellois » prévoit notamment, afin de lutter contre la perte de biodiversité, favoriser la conservation de la nature urbaine et protéger les sites de haute valeur biologique.

Mes questions sont les suivantes :

- Quelles sont les initiatives prises dans le cadre de la lutte contre la perte de biodiversité lors de travaux de grande envergure réalisés par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ?
- Quelles sont les récentes mesures prises afin de lutter contre la perte de biodiversité et favoriser la conservation de la nature urbaine dans le Parc du Cinquantenaire ?
- Quelles sont les récentes mesures prises afin de lutter contre la perte de biodiversité et favoriser la conservation de la nature urbaine du Jardin Jean Félix Hap ?
- Quelles sont les derniers sites identifiés de « haute valeur biologique » en Région de Bruxelles-Capitale ? Quelles sont les caractéristiques permettant d'identifier ces sites ?
- Combien de nouveaux sites ont été définis depuis 2009 ?

Réponse : En réponse à sa question, je communique à l'honorable membre les éléments suivants :

La SDRB est un acteur régional important pour les travaux de grande envergure sur le territoire régional. Le nouveau contrat de gestion prévoit que la SDRB soit attentive aux impacts sur la biodiversité de ses activités. Diverses dispositions favorables à la biodiversité ont ainsi été introduites dans le descriptif du logement (novembre 2009).

L'instauration d'un coefficient de biotope par surface (CBS) minimum est également prévue dans le projet de RRUZ loi.

Bovendien, en meer in het algemeen, is er in de ordonnantie van 28 januari 2010 houdende organisatie van de stedelijke herwaardering een transversaal milieulijk opgenomen, waarmee onder meer de ontwikkeling van acties voor de bescherming en de verhoging van de biodiversiteit wordt beoogd. Zo moeten de vastgoedoperaties beantwoorden aan strenge criteria inzake energie- en milieuprestaties. Deze verschillende acties zijn onder meer gericht op het behoud en zelfs de verhoging van de biodiversiteit, de inrichting van groene ruimten, de ontwikkeling van collectieve tuinen en moestuinen, de vergroening van binnenplaatsen en de sanering van bodems.

In het kader van het ministerieel besluit van 10 december 2009 betreffende de toekenning van premies voor renovatie van het woonmilieu zijn bovendien premies ingesteld (artikel 13, 1°) :

- voor de afbraak van bijgebouwen of van ruimtes die niet als woningen binnen de huizenblokken zijn geïnventariseerd (premie van 1.000 EUR per woning), om de oppervlakte van de groene ruimte binnen de huizenblokken te vergroten;
- voor werkzaamheden die de doordringbaarheid van de bodem beogen (bijkomende premie van 1.000 EUR per woning voor de aanleg van kielborden, waterkommen, infiltratieputten en het slopen van dekplaten).

Sinds begin 2009 wordt de aanleg van een groendak aangemoedigd met een energiepemie.

Tot slot vermeldt de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening van 2008 dat op platte daken van meer dan 100 m² een groendak moet worden aangelegd.

Al deze maatregelen maken het mogelijk om de natuuraspecten beter te integreren in de stadsontwikkeling.

Het Jubelpark moet het voorwerp uitmaken van een groot restauratieproject dat door Beliris wordt gefinancierd. Bij dat restauratieproject moet rekening worden gehouden met de biologische waarde van de site en het moet de biodiversiteit van de parkaanleg integreren. Op dit ogenblik beschikken wij niet over een project.

Het park vormt strikt genomen geen ruimte met een rijke natuurlijke biodiversiteit. De ligging in de stad, met het lawaai van het verkeer, en het hoofdzakelijke recreatieve gebruik van het park maken er eerder een ruimte van om de diversiteit van de plantenwereld te ontdekken. De massieven en andere perken zijn dus aangeplant in afwachting van een heraanleg, met het oog op de vergroting van de diversiteit en het ontstaan van seizoensscènes, om de gebruikers bewust te maken van de rijkdom van een biodiversiteit die ook aangeplant kan zijn.

De tuin Jean-Felix Hap is eigendom van de gemeente Etterbeek en wordt beheerd door de gemeente. Bij het herstel van dit park heeft het bureau Eole rekening gehouden met de natuurlijke kenmerken van de tuin. Dit zou kunnen worden gebruikt om nieuwe beheermaatregelen voor te stellen.

De tuin stemt perfect overeen met de samenstellende elementen van het ecologische netwerk dat in Brussel moet worden uitgewerkt en bestendigd. De nabijheid van het Jubelpark en het Leopoldpark, de ligging binnen een huizenblok en de aanwezigheid van een bron en een watervlak maken van dit park een belangrijk element voor de verspreiding van de natuur in de binnentuinen in deze wijk.

Par ailleurs, et plus largement, un volet « environnement » transversal visant notamment à permettre le développement d'actions de protection et d'augmentation de la biodiversité a été inséré dans l'ordonnance du 28 janvier 2010 relative à la revitalisation urbaine. Ainsi, les opérations immobilières doivent répondre à des critères élevés de performance énergétique et environnementale. Les différentes interventions veillent notamment à la préservation voire à l'augmentation de la biodiversité, l'aménagement d'espaces verts, la création de jardins et de potagers partagés, la verdure des intérieurs d'îlots et la dépollution des sols.

En outre, dans le cadre de l'arrêté ministériel du 10 décembre 2009 relatif à l'octroi de primes à la rénovation de l'habitat, sont prévues (article 13, 1°) :

- des primes pour la démolition d'annexes ou de locaux non répertoriés comme logements en intérieur d'îlot (prime de 1.000 EUR par logement) de façon à augmenter la superficie en espaces verts des intérieurs d'îlots;
- des primes pour des travaux visant la perméabilisation du sol (prime supplémentaire de 1.000 EUR par logement pour la création de noues, de bassins en eau, de puits d'infiltration et démolition de dalle).

Depuis début 2009, la prime énergie permet également d'encourager les toitures vertes.

Notons enfin que le Règlement régional d'urbanisme (RRU) adopté en 2008 impose également que les toitures plates de plus de 100 m² soient végétalisées.

Ensemble, ces mesures permettent d'avancer vers une meilleure intégration des questions liées à la nature dans le développement urbain.

Le parc du Cinquantenaire doit faire l'objet d'un grand projet de restauration financé par Beliris. Ce projet de restauration se doit de tenir compte de la valeur biologique du site et d'intégrer la biodiversité de ses aménagements. Nous ne disposons pas de projet à l'heure actuelle.

Le parc ne représente pas à proprement parler un espace riche en biodiversité naturelle. Sa situation urbaine, bruyante vu la circulation périphérique, et son utilisation récréative importante en font plutôt un espace de découverte à la diversité végétale. Les massifs et autres plantations ont donc été plantés, dans l'attente d'un réaménagement, en augmentant la diversité et en créant des scènes saisonnières qui sensibilisent les utilisateurs à la richesse d'une biodiversité qui peut ainsi être culturelle.

Le jardin Jean Felix Hap est propriété de la commune d'Etterbeek et géré par celle-ci. La restauration de ce parc réalisée par le bureau « Eole » a tenu compte des caractéristiques naturelles du jardin et pourrait servir à proposer des nouvelles mesures de gestion.

Le jardin correspond parfaitement aux éléments constitutifs du réseau écologique à consolider et à développer sur Bruxelles. Sa proximité avec le parc du Cinquantenaire et le parc Léopold, sa configuration à l'intérieur d'îlot, l'existence d'une source et d'un plan d'eau en font pour ce quartier un noyau important pour la diffusion de la nature dans les intérieurs d'îlot.

In artikel 20, § 1, van de ordonnantie van 1 maart 2012 betreffende het natuurbehoud is bepaald dat het Instituut een biologische waarderingskaart van het grondgebied van het Gewest maakt en actualiseert, met inbegrip van een inventaris van gebieden van hoge biologische waarde die bescherming verdienen.

Hiertoe zijn meerdere studies besteld. De belangrijkste resultaten worden op dit ogenblik geanalyseerd. Ze zullen worden opgenomen in het verslag over de toestand van de natuur, dat weldra zal worden gepubliceerd.

Tijdens deze legislatuur is prioriteit gegeven aan de uitwerking van een groen netwerk om de verbindingen tussen de natuurlijke ruimten (opnieuw) tot stand te brengen en in een netwerk op te nemen, om de versterking van de habitats en van door versnippering bedreigde soorten te garanderen. Het randgedeelte van het Groene netwerk is nu klaar. Het omvat de Groene Wandeling, een traject van meer dan 60 km van natuurlijke verbindingen die een groot deel van de parken, natuurreservaten en Natura 2000-gebieden die de kern van het gewestelijke natuurerfgoed vormen met elkaar verbinden.

Een andere prioriteit was de versterking van het beschermingsniveau van de Natura 2000-gebieden en de natuurreservaten. De bepalingen van het besluit van 26 oktober 2000 stonden immers niet toe om voor de geïdentificeerde natuurgebieden een voldoende beschermingsniveau te garanderen. Bovendien voorzag het besluit in een bijna letterlijke omzetting van de Habitatrichtlijn en niet in de concrete toepassing ervan.

In hoofdstuk 5 van de ordonnantie betreffende het natuurbehoud die op 1 maart 2012 goedgekeurd is, wordt een systeem ingesteld voor de passende beoordeling van de effecten van plannen en projecten op beschermde natuurgebieden. Dit stelsel voor de passende effectenbeoordeling, dat is opgenomen in de procedures voor de aflevering van (stedenbouwkundige en milieu-) vergunningen, maakt het mogelijk om voor Natura 2000-gebieden en natuurreservaten een hoog beschermingsniveau te garanderen. Daarnaast zorgt het systeem voor de uitvoering van de bepalingen van artikel 6, § 3, van richtlijn 92/43 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna.

De ordonnantie van 1 maart 2012 maakt het mogelijk om andere leemtes in de bestaande beschermingsstelsels op te vullen. Het betreft onder meer de verduidelijking van de wettelijke waarde van de besluiten voor de identificering en de aanwijzing van de beschermde sites, de organisatie van de procedures voor de uitwerking en de goedkeuring van beheerplannen en de instelling van een stelsel voor de passende effectenbeoordeling.

Vraag nr. 481 van mevr. Françoise Bertieaux d.d. 18 mei 2012 (Fr.) :

Betekenis van de term « gebieden met een tekort aan groenvoorzieningen » en recente ontwikkelingen van de nieuwe groene ruimtes van het Gewest.

Het regeerakkoord 2009-2014 « Duurzame ontwikkeling van het Gewest ten dienste van de Brusselaars » verbindt zich ertoe elke Brusselaar te laten genieten van een groene ruimte in zijn buurt en brengt daartoe nieuwe groene ruimten tot stand in de gebieden met een tekort aan groenvoorzieningen.

L'article 20, § 1^{er}, de l'ordonnance du 1^{er} mars 2012 relative à la conservation de la nature prévoit que « L'Institut dresse et actualise une carte d'évaluation biologique du territoire de la Région, incluant un inventaire des sites de haute valeur biologique et dignes de protection. ».

Différentes études ont été commandées pour ce faire et les principaux résultats sont en cours d'analyse. Ils seront intégrés dans le rapport sur l'état de la nature qui sera publié prochainement.

La priorité de cette législature a été donnée à la réalisation d'un maillage vert qui cherche à créer ou recréer des connexions entre les espaces naturels pour les assembler en réseau et garantir ainsi le renforcement des habitats et des espèces menacés par la fragmentation. La partie périphérique du maillage vert est maintenant terminée. Elle compose la Promenade verte, itinéraire de plus de 60 km de connections naturelles qui relie entre eux une grande partie des parcs, des réserves naturelles et des zones Natura 2000 qui forment l'essentiel du patrimoine naturel de la Région.

La priorité a également été de renforcer le niveau de protection des sites Natura 2000 et des réserves naturelles. En effet, les dispositions de l'arrêté du 26 octobre 2000 ne permettaient pas d'assurer un niveau de protection suffisante aux zones naturelles identifiées. En outre, cet arrêté assurait une transposition quasi littérale de la « Directive habitat » et n'organisait pas la mise en œuvre concrète de celle-ci.

Le chapitre 5 de l'ordonnance relative à la conservation de la nature qui a été adoptée le 1^{er} mars dernier définit un régime d'évaluation appropriée des incidences que des plans ou des projets pourraient avoir sur les sites naturels protégés. Ce mécanisme d'évaluation des incidences, intégré aux procédures de délivrance des autorisations et des permis (urbanisme, environnement) permet de garantir un niveau élevé de protection des zones Natura 2000 et des réserves naturelles. Il permet, par là même, de mettre en œuvre les dispositions de l'article 6, § 3 de la directive 92/43 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages.

L'ordonnance du 1^{er} mars permet de combler d'autres lacunes des régimes de protection existants. Il permet notamment de préciser la valeur légale des arrêtés d'identification et de désignation des sites protégés et d'organiser les procédures pour l'élaboration et l'adoption des plans de gestion et d'instaurer un régime d'évaluation appropriée des incidences.

Question n° 481 de Mme Françoise Bertieaux du 18 mai 2012 (Fr.) :

La signification du terme « zones en déficit de verdurisation » et les développements récents de nouveaux espaces verts régionaux.

L'accord de gouvernement 2009-2014 « Un développement régional durable au service des Bruxellois » s'engage à faire bénéficier chaque Bruxellois d'un espace vert à proximité de chez lui. « Le gouvernement encouragera la création de nouveaux espaces verts régionaux dans les zones en déficit de verdurisation. »

- Kan u nader omschrijven wat bedoeld wordt met « gebieden met een tekort aan groenvoorzieningen » ?
- Aan de hand van welke tools en methodes kunnen die gebieden bepaald worden ?
- Kan u me de lijst geven van de gebieden die aan de hand van die principes bepaald zijn ?
- Bestaat er een dergelijk gebied in de gemeente Etterbeek of Brussel ?
- Kan u me de lijst geven van de projecten 2011 en 2012 die tot doel hebben nieuwe groene ruimten tot stand te brengen in die gebieden ?

Antwoord : In antwoord op haar vraag deel ik het geachte lid de volgende elementen mede :

De regering verwijst naar het « Prioritair ingroeningsgebied » dat is opgenomen in het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOP). Deze zone omvat het centrale, dicht bebouwde stads-gedeelte waar de openbare groene ruimten relatief zeldzaam en klein zijn, en waar in het algemeen weinig groen aanwezig is in de openbare ruimte en weinig tuinen op de binnenterreinen van de huizenblokken.

Dit gebied is vastgelegd tijdens de opmaak van het GewOP, na de analyse van de kaarten en de luchtfoto's.

Het betreft slechts een groot gebied. U vindt het terug op de kaart in bijlage.

Het gebied omvat groot centraal deel van Brussel-Stad en een klein deel van Etterbeek, min of meer in het centrum van de gemeente.

Hieronder vindt u de lijst van projecten in 2011 en 2012 voor de aanleg van nieuwe gewestelijke groene ruimten in de zones met een groentekort :

- Thurn & Taxi's (Brussel-Stad en Molenbeek), Dubruck-L28 (Molenbeek), Materialenkaai (Brussel-Stad)
- Renovatie Bonneviepark (Molenbeek)
- Nieuwe ingang en uitbreiding Dauwpark (Anderlecht)
- Ninoofse Poort (Beliris) (Molenbeek en Brussel-Stad)
- Verbetering Hallepoortpark (Brussel-Stad)
- Uitbreiding Gaucheretpark (Schaarbeek)
- Zenne-Masuipark (Brussel-Stad en Schaarbeek)
- Klein park in de Tivoli-wijk (GOMB) (Brussel-Stad)

In bijlage vindt u de kaart met de gebieden met een tekort aan groene ruimten.

Mes questions sont les suivantes :

- Pouvez-vous définir l'expression utilisée dans l'accord de gouvernement « zones en déficit de verdurisation » ?
- Quels sont les outils et méthodes permettant d'identifier ces zones ?
- Pouvez-vous me lister, selon ces principes, ces différentes zones en Région de Bruxelles-Capitale ?
- Existe-t-il une zone en déficit de verdurisation sur les communes d'Etterbeek et de la Ville de Bruxelles ?
- Pouvez-vous m'indiquer la liste des projets 2011 et 2012 visant à la création de nouveaux espaces verts régionaux dans les zones en déficit de verdurisation ?

Réponse : En réponse à sa question, je communique à l'honorable membre les éléments suivants :

Le gouvernement fait référence à la « Zone de verdoiemment prioritaire » inscrite dans le Plan régional de Développement. Cette zone reprend la partie centrale de ville densément bâtie où les espaces verts publics sont relativement rares et petits mais où aussi, plus généralement, il y a peu de végétation dans l'espace public et peu de jardins en intérieur d'îlot.

Cette zone a été définie au moment de la rédaction du PRD, par l'analyse des cartes et photos aériennes.

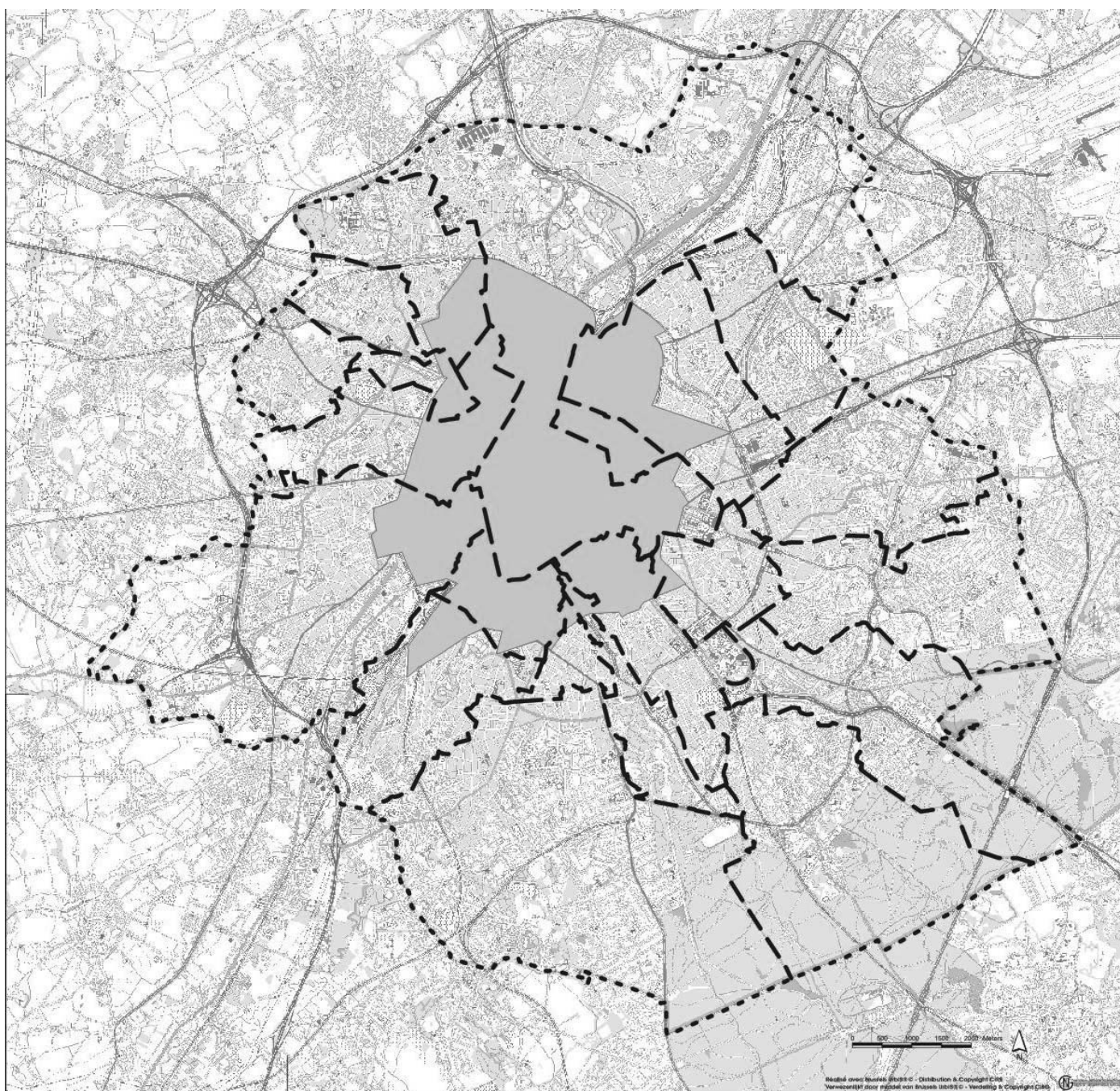
Il ne s'agit que d'une seule grande zone, que vous pouvez consulter sur la carte en annexe.

Une grande partie centrale de Bruxelles-Ville est concernée et une petite partie d'Etterbeek, vers le centre de la commune.

Ci-dessous, vous trouverez la liste des projets 2011 et 2012 visant à la création de nouveaux espaces verts régionaux dans les zones en déficit de verdurisation :

- Tour & Taxis (Bruxelles-Ville et Molenbeek), Dubruck-L28 (Molenbeek), Quai des Matériaux (Bruxelles-ville)
- Rénovation parc Bonnevie (Molenbeek)
- Nouvelle entrée et extension du parc de la Rosée (Anderlecht)
- Porte de Ninove (Beliris) (Molenbeek et Bruxelles-ville)
- Amélioration du parc de la porte de Hal (Bruxelles-ville)
- Extension du parc Gaucheret (Schaerbeek)
- Parc Senne-Masui (Bruxelles-ville et Schaerbeek)
- Petit parc du quartier Tivoli (SDRB) (Bruxelles-ville)

En annexe : carte zones de carence en espaces verts.



Vraag nr. 482 van mevr. Caroline Persoons d.d. 29 mei 2012 (Fr.) :

Toekening van een subsidie van 360.000 EUR aan de vzw APERe.

Op 26 april 2012 heeft de Brusselse regering een subsidie van 360.000 EUR verleend aan de vzw APERe, die erkend is als vereniging die hernieuwbare energie promoot in het kader van rationeel energiegebruik.

Kan de minister in dat verband de volgende vragen beantwoorden :

1. Is de meerjarensubsidie van 360.000 EUR voor 2012-2015 het totaalbedrag voor die periode of gaat het om een jaarlijks bedrag ?
2. Wat is de opdracht van de vzw ? Welke diensten worden ervan verwacht ?
3. Heeft de vzw vroeger al subsidies gekregen ?

Antwoord : In antwoord op haar vraag deel ik het geachte lid de volgende elementen mede :

Het bedrag van 360.000 EUR heeft betrekking op een meerjarige toelage voor de periode 2012-2015, hetzij een jaarlijks bedrag van 90.000 EUR.

De opdracht die APERe in het kader van de toelage uitvoert, omvat zeven grote pijlers :

1. Evenementen op het terrein.
2. Begeleiding van lokale initiatieven.
3. Ondersteuning, expertise en vertegenwoordiging.
4. Media – Pers, radio, televisie.
 - 4.1. Persselectie.
 - 4.2. Zichtbaarheid in de media.
5. Webinstrumenten (website, forum, ...).
6. Tweetalig documentatiecentrum.
7. E-mail en telefonische permanentie.

Sinds 2005 ontvangt vzw APERe een jaarlijkse toelage. Sinds 2008 bedroeg die toelage 80.000 EUR.

Vraag nr. 483 van de heer Vincent De Wolf d.d. 30 mei 2012 (Fr.) :

Inloed van het plaatsen van fotovoltaïsche panelen op de kwaliteit van het elektriciteitsnet.

Blijkbaar kan de aanwezigheid van fotovoltaïsche panelen aanleiding geven tot belangrijke problemen op het elektriciteitsnet.

Question n° 482 de Mme Caroline Persoons du 29 mai 2012 (Fr.) :

L'octroi d'un subside de 360.000 EUR à l'ASBL APERe.

Lors de sa réunion du 26 avril 2012, le gouvernement bruxellois a octroyé un subside de 360.000 EUR à l'ASBL APERe agréée en tant qu'association ayant pour mission la promotion des énergies renouvelables dans un contexte d'utilisation rationnelle de l'énergie.

La ministre pourrait-elle m'indiquer :

1. Si le subside pluriannuel de 360.000 EUR pour 2012-2015 est une enveloppe globale ou s'il s'agit d'un montant annuel ?
2. Quelle est la mission confiée à l'ASBL et/ou les services attendus ?
3. L'ASBL a-t-elle reçu des subsides antérieurs ?

Réponse : En réponse à sa question, je communique à l'honorable membre les éléments suivants :

Le montant de 360.000 EUR concerne un subside pluriannuel portant sur la période 2012-2015, soit un montant annuel de 90.000 EUR.

La mission de l'APERe, réalisée dans le cadre de la subvention, comporte sept grands axes :

1. Événements de terrain.
2. Accompagnement d'initiatives locales.
3. Soutien, expertise et représentation.
4. Médias – Presse, radio, télévision.
 - 4.1. Sélection de presse.
 - 4.2. Visibilité dans les médias.
5. Outils web (site web, Forum ...).
6. Centre de documentation bilingue.
7. Permanence mail et téléphone.

Depuis 2005, une subvention est accordée chaque année à l'ASBL APERe. Depuis 2008, cette subvention s'élevait à 80.000 EUR.

Question n° 483 de M. Vincent De Wolf du 30 mai 2012 (Fr.) :

Influence du placement de panneaux photovoltaïques sur la qualité du réseau électrique.

Il semblerait que la présence massive de panneaux photovoltaïques pourrait engendrer des problèmes importants au niveau du réseau électrique.

De elektriciteit die afkomstig is van een fotovoltaïsche installatie komt namelijk rechtstreeks op het net, wat kan leiden tot te hoge spanning.

Volgens sommige experts staat dat gelijk met de toevoer van water op het waternet, waarvoor extra druk nodig is, wat ook geldt voor elektriciteit. De omzetter van de installatie moet de spanning verhogen om stroom op het net te brengen.

Die overspanning zou regelmatig leiden tot ernstige problemen met de elektrische toestellen in andere woningen en tevens tot het op gang komen van de omzetter. Als de omzetter in gang komen, brengt de fotovoltaïsche installatie niet langer elektriciteit voort.

De mogelijke toename van fotovoltaïsche panelen op ons netwerk kan dus aanleiding geven tot vele elektrische problemen, die we moeten voorkomen.

Er bestaan technische oplossingen voor die problemen, maar de grote vraag is wie dat gaat betalen.

Graag stelde ik volgende vragen :

- Bevestigt u de informatie dat de plaatsing van fotovoltaïsche panelen invloed heeft op de kwaliteit van het netwerk ? Is onderzoek daarnaar verricht ?
- Zijn aanpassingen van het net noodzakelijk ?
 - Zo ja, hoe worden ze georganiseerd ?
 - Hoe worden ze gefinancierd ?
- Welke technische oplossingen bestaan voor die problemen ?
- Welke financieringswegen worden naar voren geschoven voor de aanpassing van het netwerk op ruimere schaal ?

Antwoord : In antwoord op zijn vraag deel ik het geachte lid de volgende elementen mede :

Wanneer er op het netwerk productie-installaties worden aangesloten, ongeacht het type, inclusief fotovoltaïsche installaties, kan de aanwezigheid van deze installaties theoretisch gesproken een omschakeling van de energierichting en dus een wijziging van het spanningsprofiel veroorzaken. Zolang de geproduceerde stroom plaatselijk verbruikt wordt, zijn er geen gevolgen. Wanneer daarentegen het verbruik heel zwak is op het ogenblik dat de productie maximaal is, wordt het spanningsprofiel volledig omgeschakeld. Hierdoor zou het te hoog kunnen stijgen en de toegestane grenswaarde van 253 V kunnen overschrijden.

In dit geval treden de omvormers van de fotovoltaïsche installaties automatisch in werking om de productie te stoppen. Een dergelijke situatie kan zich slechts voordoen wanneer de lokale stroomproductie bepaalde grenswaarden bereikt, wat op korte termijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest onmogelijk is, aangezien de fotovoltaïsche stroomproductie hier vrij beperkt is.

En effet, étant donné que l'électricité produite par l'installation photovoltaïque est directement envoyée sur le réseau, il peut en résulter des risques de surtension.

Selon certains experts, cela reviendrait à injecter de l'eau dans le réseau d'eau. Il est nécessaire de mettre une pression supplémentaire. Pour l'électricité, c'est la même chose. L'onduleur de l'installation doit augmenter la tension pour injecter le courant dans le réseau.

Cette surtension provoquerait régulièrement des problèmes sérieux à des appareils électriques installés dans d'autres habitations et pourrait également être à l'origine du déclenchement des onduleurs. Et lorsque les onduleurs se déclenchent, l'installation photovoltaïque cesse de produire de l'électricité.

Par conséquent, l'augmentation potentielle de la présence de panneaux photovoltaïques sur notre réseau est susceptible de causer de nombreux problèmes électriques qu'il faut, dès à présent, anticiper.

Des solutions techniques existeraient pour régler ces problèmes mais la grande question est de savoir qui va payer.

À ce sujet, je souhaiterais vous poser les questions suivantes :

- Confirmez-vous l'information selon laquelle le placement de panneaux photovoltaïques a une influence sur la qualité du réseau ? Une analyse de l'impact du placement de panneaux photovoltaïques sur la qualité du réseau électrique a-t-elle été réalisée ?
- Des adaptations du réseau sont-elles nécessaires ?
 - Si oui, comment ces adaptations sont-elles organisées ?
 - Comment sont-elles financées ?
- Quelles solutions techniques existent-elles pour régler ces problèmes de surtension ?
- Quelles pistes de financement sont-elles avancées pour mettre en œuvre l'adaptation du réseau à plus grande échelle ?

Réponse : En réponse à sa question, je communique à l'honorable membre les éléments suivants :

D'un point de vue théorique, lorsqu'on raccorde sur le réseau des installations de production d'électricité, de quelque type que ce soit, en ce compris les installations photovoltaïques, la présence de ces installations peut provoquer une inversion du sens de l'énergie et donc une modification du profil de tension. Tant que la production d'électricité est consommée localement, il n'y aura pas d'effet. Si par contre, au moment où la production est maximale, la consommation est très faible, le profil de tension sera complètement inversé et pourrait dès lors devenir trop élevé, dépassant le seuil maximum autorisé de 253 V.

Dans de telles circonstances, les onduleurs des installations photovoltaïques se déclencheront automatiquement afin d'arrêter la production. Pour qu'une telle situation se produise, il faut cependant que la production locale d'électricité atteigne des seuils qui ne peuvent être observés à court terme en Région bruxelloise compte tenu de la part relativement faible que représente la pro-

Bovendien is, vanwege de kortere lengte van de laagspanningskabels in het BHG, het risico op een dergelijk fenomeen heel klein.

De netbeheerder voert metingen uit naar de kwaliteit van de spanning op het netwerk, spontaan of wanneer klanten storingen melden. Zo kan hij problemen vaststellen en er een passende oplossing voor vinden.

De meest klassieke oplossing bestaat erin een kabel met een grotere doorsnede te leggen om de spanningsdalingen op te vangen. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moest geen enkele kabel om die reden versterkt worden.

Een alternatieve oplossing zou erin kunnen bestaan om transformatoren met een dynamisch regelsysteem in te voeren die zich aan het spanningsprofiel op de kabel aanpast. Dit impliceert wel een elektronische overbrenging van plaatselijke spanningsmetingen. Deze technologie wordt momenteel uitgetest en wordt dus nog niet gebruikt op het netwerk.

Tot slot, bestaat een derde oplossing erin op de vraag naar elektriciteit in te spelen. Hierbij zouden de klanten via tarifaire stimulansen aangemoedigd worden om stroom te verbruiken op de plaats en het ogenblik waar de energie van hernieuwbare oorsprong beschikbaar is.

Omwille van het stedelijke karakter en de korte kabellengten zullen het laagspanningsnetwerk van Sibelga en de gebruikers op korte termijn geen gevolgen ondervinden van de installatie van fotovoltatische panelen.

Op lange termijn en naarmate de gedecentraliseerde productie wordt uitgerold, zou er wel een impact kunnen zijn. Hiermee zal in de komende jaren rekening moeten worden gehouden.

Vraag nr. 484 van de heer Vincent De Wolf d.d. 7 juni 2012 (Fr.) :

Plaatsing van gsm-antennes op een gebouw met sociale woningen.

Eind maart 2012 hebben 150 personen waaronder heel wat leerlingen gestaakt als protest tegen de gsm-antennes op het dak van een gebouw met sociale woningen in de buurt van de gemeenteschool van Anderlecht De Asters.

De huurdersvereniging stelt vast dat steeds meer antennes geplaatst worden op de daken van gebouwen met sociale woningen zonder overleg met de huurders of de omwonenden.

Volgens de woordvoerder van de minister voor leefmilieu biedt de wet verschillende mogelijkheden aan de omwonenden om hun mening te geven over de plaatsing van die antennes.

In het kader van het openbaar onderzoek over de afgifte van de milieuvergunning zouden de gemeente en de eigenaar (Anderlechtse Haard) een ongunstig advies uitgebracht hebben.

duction d'électricité photovoltaïque. De surcroît, la longueur plus courte des câbles « basse tension » en RBC réduit considérablement le risque qu'un tel phénomène se produise.

Le gestionnaire de réseau fait des mesures de qualité de tension dans le réseau soit spontanément soit quand des anomalies lui sont rapportées par la clientèle. Il constate alors le cas échéant des problèmes et peut y apporter les solutions appropriées.

La solution la plus classique consiste à poser un câble de plus forte section pour diminuer les chutes de tension. En Région bruxelloise, aucun câble n'a dû être renforcé pour cette raison.

Une autre solution consisterait à placer des transformateurs avec un dispositif de réglage dynamique qui s'adapterait en fonction du profil de tension sur le câble, ce qui implique des télé-transmissions locales de la mesure de tension. Cette technologie en est cependant encore au stade expérimental. Elle n'est donc pas encore déployée dans les réseaux.

Enfin, une troisième solution consiste à agir sur la demande d'électricité. Le principe est d'encourager par des incitants tarifaires les clients à consommer l'électricité à l'endroit et au moment où l'énergie d'origine renouvelable est disponible.

Compte tenu de son caractère urbain et des courtes longueurs de câbles, le réseau basse tension de Sibelga et les autres usagers de celui-ci ne seront pas impactés à court terme par l'installation de panneaux photovoltaïques.

Par contre, à long terme, au fur et à mesure du développement de la production décentralisée, des conséquences pourraient potentiellement être observées. Il conviendra dès lors de les anticiper dans les années à venir.

Question n° 484 de M. Vincent De Wolf du 7 juin 2012 (Fr.) :

Installation d'antennes relais GSM sur un immeuble de logements sociaux.

Fin mars dernier, 150 personnes, dont de nombreux élèves, ont fait grève pour protester contre l'existence d'antennes GSM installées sur le toit d'un immeuble de logements sociaux à proximité de l'école communale anderlechtoise des Asters.

Le syndicat des locataires constate « que de plus en plus de ces antennes sont placées au-dessus des buildings de logements sociaux et ce sans aucune concertation avec les locataires ou les riverains ».

Selon votre porte-parole, « d'autres méthodes sont prévues dans la loi pour permettre aux riverains de donner leur avis sur l'emplacement de ces antennes ».

Dans le cadre de l'enquête publique relative à la délivrance du permis d'environnement, il semblerait que la commune et le propriétaire (le Foyer anderlechtois) aient rendu un avis défavorable.

Toch zou de milieuvergunning voor deze antennes van de Asterhoek afgegeven zijn, wat impliceert dat de emissienormen van de antennes nageleefd zijn.

Graag volgende vragen :

- Is de milieuvergunning afgegeven ?
- Respecteren de installaties de wettelijke normen ?
- Zijn er metingen uitgevoerd op de site ?
- Vormt de site een gevaar voor het milieu en de gezondheid ?
- Over welke middelen beschikken de omwonenden en de huurders van het gebouw om hun advies uit te brengen over de plaatsing van de antennes ?

Antwoord : In antwoord op zijn vraag deel ik het geachte lid de volgende elementen mede :

De telecomoperatoren Belgacom, Mobistar en KPN Base hebben alle drie gsm-masten op de gebouwen van de Anderlechtse Haard in de Asterhoek. De milieuvergunning voor de bestaande antennes (9) van KPN werd op 15 februari 2012 afgeleverd. De vergunning voor de bestaande zendmasten (9) van Belgacom werd op 20 februari 2012 afgegeven. Voor deze twee dossiers hebben het college van burgemeester en schepenen geen ongunstig advies uitgebracht.

Ten slotte, werd het dossier van de aanvraag voor een milieuvergunning voor de andere bestaande antennes van Mobistar (6) op 18 mei 2012 volledig verklaard door Leefmilieu Brussel en aan de gemeente Anderlecht bezorgd voor het openbaar onderzoek.

De milieuvergunning legt de toepassing op van de milieubeschermingsnorm vastgelegd door de ordonnantie van 1 maart 2007 betreffende de bescherming van het leefmilieu tegen de eventuele schadelijke effecten en hinder van niet-ioniserende stralingen.

In toepassing van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 30 oktober 2009 betreffende bepaalde antennes die elektromagnetische golven uitzenden, levert Leefmilieu Brussel de vergunning enkel af wanneer de elektromagnetische stralingen van de antennes van eenzelfde operator niet meer dan 25 % van 3 V/m (of 1,5 V/m) bedragen binnen een straal van 200 meter rond de antennes waarvoor een milieuvergunning is aangevraagd.

Deze controle gebeurt op basis van een simulatie van de elektromagnetische straling, die bij de aanvraag van de vergunning wordt gevoegd.

In de twee reeds afgeleverde vergunningen wordt de naleving van de norm van 1,5 V/m opgelegd. Het derde dossier, dat momenteel aan een openbaar onderzoek wordt onderworpen, voldoet ook aan deze maximumnorm.

Op 2 april 2012 hebben de inspecteurs van Leefmilieu Brussel metingen uitgevoerd. Deze metingen werden op de speelplaats van de school van de Asterhoek gerealiseerd. Ze bevestigden de stralingsniveaus van de simulatie die in het kader van de aanvraag voor de stedenbouwkundige vergunning werd gemaakt (dus 0,27 V/m).

Néanmoins, le permis d'environnement pour l'installation des antennes du clos des Asters aurait été délivré, ce qui présuppose que les normes d'émission des antennes soient respectées.

À ce sujet, je souhaiterais vous poser les questions suivantes :

- Le permis d'environnement a-t-il été délivré ?
- Les installations respectent-elles les normes légales ?
- Des mesures ont-elles été effectuées sur le site ?
- Le site constitue-t-il un danger pour l'environnement et la santé ?
- Quels sont tous les moyens dont disposent les riverains et locataires de l'immeuble pour donner leurs avis sur l'emplacement des antennes ?

Réponse : En réponse à sa question, je communique à l'honorable membre les éléments suivants :

Les opérateurs Belgacom, Mobistar et KPN Base ont tous trois des antennes sur les bâtiments du Foyer anderlechtois, situés au clos des Asters. Le permis d'environnement pour les antennes existantes de KPN (9 antennes) a été délivré le 15 février dernier. Celui pour les antennes existantes de Belgacom (9 antennes) a été délivré le 20 février dernier. Pour ces deux dossiers, le collège des bourgmestre et échevins n'a pas remis d'avis défavorable.

Enfin, le dossier de demande de permis d'environnement pour les antennes existantes de Mobistar (6 antennes) a été déclaré complet par Bruxelles Environnement le 18 mai dernier et a été transmis à la commune d'Anderlecht pour la mise à l'enquête publique.

Le permis d'environnement a pour objectif de faire appliquer la norme de protection environnementale fixée par l'ordonnance du 1^{er} mars 2007 relative à la protection de l'environnement contre les éventuels effets nocifs et nuisances provoqués par les radiations non ionisantes.

En application de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 30 octobre 2009 relatif à certaines antennes émettrices, le permis d'environnement n'est délivré par Bruxelles Environnement que lorsque le rayonnement électromagnétique émis par les antennes d'un même opérateur ne dépasse pas 25 % de 3 V/m (soit 1,5 V/m) dans un rayon de 200 mètres autour des antennes faisant l'objet de la demande de permis.

Cette vérification se fait sur la base d'une simulation du rayonnement électromagnétique, qui est jointe à la demande de permis d'environnement.

Les deux permis qui ont déjà été délivrés imposent le respect de la norme de 1,5 V/m. Le troisième dossier qui est encore soumis à enquête publique comprend également cette norme maximale.

Des mesures ont été effectuées le 2 avril dernier par les inspecteurs de Bruxelles Environnement. Ces mesures ont été réalisées au niveau de la cour de récréation de l'école des Asters. Elles confirment les niveaux de rayonnement électromagnétique obtenus à l'aide de la simulation réalisée pour la demande de permis d'environnement (en l'occurrence : 0,27 V/m).

Er bestaat geen wetenschappelijke consensus over de gevolgen van elektromagnetische golven voor de gezondheid en het leefmilieu. Toch heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beslist om het voorzorgsprincipe toe te passen door een norm goed te keuren die de blootstelling van het publiek aan niet-ioniserende stralingen beperkt. De ordonnantie van 1 maart 2007 betreffende de bescherming van het leefmilieu tegen de eventuele schadelijke effecten en hinder van niet-ioniserende stralingen legt een norm van 3 volt per meter vast (komt overeen met 900 MHz). Deze norm mag nooit overschreden worden en geldt in elke voor het publiek toegankelijke plaats. Deze norm is 200 keer strenger dan de door de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) aanbevolen norm en 50 keer strenger dan de voormalige Belgische federale norm.

De door Leefmilieu Brussel afgeleverde milieuvergunningen hebben overigens als doel elke operator die 25 % van de norm te doen naleven.

In het voornoemde besluit van 30 oktober 2009 worden de zendantennes in de lijst van ingedeelde inrichtingen opgenomen. Bijgevolg worden deze antennes vandaag onderworpen aan een milieuvergunning van klasse 2. De raadpleging van de buurtbewoners gebeurt via een openbaar onderzoek van twee weken, zoals is bepaald in de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen. Tijdens dit openbaar onderzoek kunnen de buurtbewoners hun mening geven. In het kader van de tenuitvoerlegging van de voornoemde ordonnantie van 1 maart 2007 werd bovendien een kadaster online gebracht (beschikbaar op www.leefmilieubrussel.be). Met dit kadaster kan iedereen de bestaande zendmasten in Brussel op een kaart terugvinden. Ook wordt in het kadaster vermeld of de milieuvergunning wel of niet is toegekend. Indien wel, kan de milieuvergunning met de bijbehorende simulaties online geraadpleegd worden.

Bovendien wordt er in het kader van de afgifte van de milieuvergunning ook een openbaar onderzoek georganiseerd. De buurtbewoners kunnen worden gehoord op de overlegcommissie, wanneer die wordt georganiseerd. Ze kunnen er hun mening uiten over de installatieplaats van de antennes en over andere stedenbouwkundige overwegingen.

Vraag nr. 485 van mevr. Cécile Jodogne d.d. 12 juni 2012 (Fr.) :

EPB-certificateurs.

In het kader van de certificatieprocedure voor de energieprestaties van de gebouwen brengen erkende certificateurs, namelijk die welke een opleiding gevolgd hebben en geslaagd zijn voor een bekwaamheidsexamen, een bezoek aan de gebouwen. Om die opdracht goed uit te voeren, heeft het BIM voor software gezorgd.

In dat verband werd een ontgrendelingsprocedure ingevoerd om het EPB-certificaat te kunnen bijwerken nadat er werken werden uitgevoerd die de reeds door de certificateur vastgestelde energieprestaties van het gebouw kunnen wijzigen.

In dat verband wens ik u de volgende vragen te stellen :

Il n'existe pas de consensus scientifique concernant les effets des ondes électromagnétiques sur la santé et l'environnement. Néanmoins, la Région de Bruxelles-Capitale a décidé d'appliquer le principe de précaution en adoptant une norme visant à limiter l'exposition du public aux radiations non ionisantes. En effet, l'ordonnance du 1^{er} mars 2007 relative à la protection de l'environnement contre les éventuels effets nocifs et nuisances provoqués par les radiations non ionisantes fixe une norme de 3 Volts/mètre (équivalent 900 MHz), à ne pas dépasser, à tout moment, en toute zone accessible au public. Cette norme est 200 fois plus stricte que la norme recommandée par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) et 50 fois plus stricte que l'ancienne norme belge fédérale

Les permis d'environnement délivrés par Bruxelles Environnement visent en outre à faire respecter 25 % de cette norme pour chacun des opérateurs.

L'arrêté du 30 octobre 2009 précité intègre les antennes émettrices dans la liste des installations classées. Par conséquent celles-ci sont aujourd'hui soumises à permis d'environnement de classe 2. La consultation des riverains se fait via une enquête publique de 15 jours comme le préconise l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement. C'est à l'occasion de cette enquête publique que les riverains peuvent faire entendre leur avis. De plus, dans le cadre de la mise en œuvre de l'ordonnance du 1^{er} mars 2007 précitée, un cadastre en ligne (disponible sur www.bruxellesenvironnement.be) permet à tout un chacun de visualiser sur une carte les antennes présentes à Bruxelles et de savoir, par exemple, si un permis d'environnement a été délivré ou non. Si les antennes sont bien couvertes par un permis, il est possible de consulter celui-ci en ligne ainsi que les plans de simulation qui lui sont annexés.

De plus, dans le cadre de la procédure de délivrance du permis d'urbanisme, une enquête publique est également organisée et les riverains peuvent être entendus lors de la commission de concertation, lorsque celle-ci est organisée. Ils peuvent s'y prononcer sur l'emplacement des antennes et sur d'autres considérations d'ordre urbanistique.

Question n° 485 de Mme Cécile Jodogne du 12 juin 2012 (Fr.) :

Les certificateurs PEB.

Dans le cadre de la procédure de certification « performance énergétique des bâtiments », des certificateurs agréés, c'est-à-dire ayant suivi une formation et réussi un examen attestant de leur compétence, effectue une visite du bâtiment. Pour mener à bien cette mission, un logiciel a été mis en place par l'IBGE.

Dans ce cadre, une procédure de « déverrouillage » est établie pour permettre la mise à jour du certificat PEB suite à l'exécution des travaux touchant aux caractéristiques énergétiques de l'habitation après la visite du certificateur.

À cet égard, Madame la Ministre, je souhaiterais vous poser les questions suivantes :

- Hoeveel aanvragen tot ontgrendeling van de certificaten werden ingediend tussen 1 mei 2011 en 1 mei 2012 ?
- Hoeveel personeelsleden van Leefmilieu Brussel behandelen de aanvragen tot ontgrendeling ?
- Hoeveel tijd verstrijkt er gemiddeld tussen de indiening van een aanvraag tot ontgrendeling van een EPB-certificaat en de daadwerkelijke ontgrendeling door het BIM ?
- Waarom heeft men niet gekozen voor de Waalse oplossing waarbij de certificateur zelf een door hem opgesteld certificaat kan ontgrendelen ingeval een van de ingeputte parameters wordt gewijzigd of er een fout bij de input werd begaan ?

Antwoord : In antwoord op haar vraag deel ik het geachte lid de volgende elementen mede :

Tussen 1 mei 2011 en 1 mei 2012 zijn er 364 ontgrendelingsaanvragen ingediend. 30 aanvragen hadden betrekking op een actualisering (bijvoorbeeld na energie-besparende investeringen) en 334 aanvragen op de verbetering van allerlei fouten (foute ingave, bewijsstuk aangekomen ná de opstelling van het EPB-certificaat, ...).

Op dit ogenblik is ¼ fulltime-equivalent (fte) binnen Leefmilieu Brussel belast met het beheer van deze ontgrendelingsaanvragen.

De termijn varieert in functie van het type aanvraag en de reactie van de EPB-certificateur op de vragen van Leefmilieu Brussel. Over het algemeen wordt 2/3 van de aanvragen binnen de drie maanden behandeld.

In tegenstelling tot het Waals Gewest, gebeurt de ontgrendeling in Brussel door het bestuur, om te vermijden dat een aanvrager die zou zijn teleurgesteld door het behaalde resultaat, druk zou uitoefenen op de EPB-certificateur, om zijn score te verbeteren, zonder daarvoor de nodige bewijzen aan te leveren. Hiermee wordt de kwaliteit en de objectiviteit van de certificaten bewaakt, twee essentiële voorwaarden voor de goede toepassing van de regeling.

De ontgrendelingsaanvragen voor verbetering van allerlei fouten ná de uitvoering en afdruk van het EPB-certificaat zouden niet moeten gebeuren, indien de certificateur zijn werk correct uitvoert. Derhalve is actie ondernomen om de certificateurs hiervoor te sensibiliseren. Het controleorganisme voor de kwaliteit van het werk van de EPB-certificateurs, dat in Brussel ingesteld is, zal het trouwens mogelijk maken om zicht te krijgen op de redenen voor deze situatie, die leidt tot een abnormaal hoog aantal ontgrendelingsaanvragen van deze aard.

Vraag nr. 486 van de heer Willem Draps d.d. 15 juni 2012 (Fr.) :

Toegang tot het gedeelte van het Zoniënwood naast de Fazanthenlaan.

Het Zoniënwood, de belangrijkste groene ruimte van het Gewest, vervult ecologische, sociale en economische functies die billijk gevrijwaard moeten worden.

- Combien de demandes de déverrouillage de certificats ont été introduites entre le 1^{er} mai 2011 et le 1^{er} mai 2012 ?
- Combien d'agents de Bruxelles Environnement sont affectés à ces demandes de déverrouillage ?
- Quel est le délai moyen entre l'introduction d'une demande de déverrouillage d'un certificat PEB et le déverrouillage effectif par l'IBGE ?
- Pourquoi ne pas avoir choisi la solution wallonne qui permet au certificateur de déverrouiller lui-même un certificat qu'il a dressé, en cas de modification de l'un des paramètres encodés ou d'erreur d'encodage ?

Réponse : En réponse à sa question, je communique à l'honorable membre les éléments suivants :

Il y a eu 364 demandes de déverrouillage entre le 1^{er} mai 2011 et le 1^{er} mai 2012. Parmi ces demandes, il y a eu 30 demandes de mises à jour (suite à la réalisation d'un investissement économiseur d'énergie, par exemple) et 334 demandes pour corriger des erreurs diverses (mauvais encodage, pièce justificative arrivée après la réalisation du certificat PEB ...).

Il y a actuellement ¼ d'équivalents temps plein (ETP) au sein de Bruxelles Environnement qui gère ces demandes de déverrouillage.

Le délai varie en fonction du type de la demande et de la réactivité du certificateur PEB aux questions de Bruxelles Environnement. En règle générale, 2/3 des demandes sont traitées dans les trois mois.

À Bruxelles, contrairement à la Région wallonne, le déverrouillage est effectué par l'administration pour éviter qu'un demandeur, déçu du résultat, ne fasse pression sur le certificateur PEB pour améliorer le score obtenu sans pour autant apporter de preuves suffisantes. Ceci vise à garantir la qualité et l'objectivité des certificats, conditions essentielles à la bonne mise en œuvre du dispositif.

Normalement, les demandes de déverrouillage pour corriger des erreurs diverses après réalisation et impression du certificat PEB ne devrait pas avoir lieu si le certificateur réalise correctement son travail. Un travail a dès lors été entrepris auprès des certificateurs pour les sensibiliser à cette question. Par ailleurs, l'organisme de contrôle de la qualité du travail des certificateurs PEB, qui a démarré sa mission à Bruxelles, va permettre de mieux comprendre les raisons de cette situation qui conduit à un nombre anormalement élevé de demandes de déverrouillage pour ce type de raison.

Question n° 486 de M. Willem Draps du 15 juin 2012 (Fr.) :

Accès à la section de la forêt de Soignes jouxtant l'avenue de la Faisanderie.

La forêt de Soignes, espace vert le plus important de la Région bruxelloise, remplit des fonctions écologiques, sociales et économiques qui doivent être équitablement préservées.

Daarom bepaalt het beheersplan voor het Zoniënwoud uitdrukkelijk dat de hoofddoelstelling erin bestaat te streven naar een sociaal bos dat vandaag en in de toekomst de verschillende functies respecteert die vandaag voor het bos erkend worden – natuurbehoud, landschap, recreatie en educatie – door hun coherente integratie in het beheer van de site (geïntegreerd en gedifferentieerd beheer).

De beheerder van de plaats, BIM-Brussel Leefmilieu, moet dan ook zorgen voor een goede verzoening tussen de recreatieve functies van het bos en de vrijwaring van het fragiele ecologische evenwicht van dit gevoelige milieu.

Vandaag wens ik gerustgesteld te worden over de naleving door het bestuur van de minister van dit evenwicht en over de aandacht van de minister voor de recreatieve en pedagogische dimensie van het bos.

Ik verneem dat bepaalde omwonenden klachten hebben over het feit dat zij geen vrije toegang meer hebben tot het deel van het bos langs de Fazantenlaan, begrensd door de Tervurenlaan. Deze sectie die volgens mij afgebakend is als bosreserve sinds 2007, was tot nu toe echter toegankelijk.

Sinds kort zou de sitebeheerder (BIM) afsluitingen gezet hebben en zegels aangebracht hebben aan de eigendommen van de omwonenden en zou hij bepaalde toegangen afgezet hebben.

De toegang tot de bewegwijzerde paden blijft toegestaan, maar die zouden verdwenen zijn of zouden zo slecht onderhouden zijn dat sommige vandaag moeilijk terug te vinden zijn en dus niet meer als wandelpaden in die sectie gebruikt kunnen worden.

Het gaat in het bijzonder om de volgende paden :

- het pad van de Bosstraat (huis boswachter) naar de Tervurenlaan, langs de huizen;
- het pad van de toegangszone naar het bos (nr. 57 Fazantenlaan, naast de club de l'Orée) dat bijna in rechte lijn naar de Tervurenlaan leidt;
- het pad dat van de helft van pad nr. 2 naar de bodem van het dal leidt aan de achterzijde van de Fazantenlaan en dat langs de mooie open plek leidt die regelmatig door de gemeentelijke jeugdbewegingen gebruikt wordt.

Volgens sommige ambtenaren van het BIM zouden die paden sleppaden zijn, maar volgens anderen zouden het onwettige paden zijn.

De regelgeving voor deze zone met het statuut van bosreserve, te weten de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende het natuurbehoud en de natuurbescherming bepaalt dat twee regels nageleefd moeten worden : op de paden blijven en de honden aan de leiband houden. De ordonnantie van 1 maart 2012 betreffende het natuurbehoud breidt de verboden van toepassing in de bosreserves uit. Voortaan zijn er 29 algemene verboden van toepassing.

À ce titre, le plan de gestion de la forêt de Soignes précise explicitement que son objectif principal « est de tendre vers une forêt sociale qui satisfait dans le présent et pour le futur, les différentes fonctions aujourd'hui reconnues au massif – les fonctions de conservation de la nature, paysagère, récréative et éducative par leur intégration cohérente dans la gestion du site (gestion intégrée et différenciée) ».

Le gestionnaire du lieu, en l'occurrence l'IBGE-Bruxelles Environnement doit par conséquent veiller à assurer une juste conciliation entre les fonctions récréatives de la forêt et la préservation de l'équilibre écologique fragile de ce milieu sensible.

Aujourd'hui, je voudrais être rassuré quant au respect par votre administration de cet équilibre et, partant, quant à votre souci de préserver la dimension récréative et pédagogique de la forêt.

En effet, il me revient que certains riverains se plaignent de ne plus pouvoir accéder librement à la partie de la forêt jouxtant l'avenue de la Faisanderie et délimitée par l'avenue de Tervueren. Cette section répertoriée, me semble-t-il, comme réserve forestière depuis 2007, était pourtant jusqu'à présent accessible.

Depuis peu, le gestionnaire du site (IBGE) aurait placé des clôtures, apposé des scellés aux propriétés de riverains et barricadé certains accès.

Pire, si l'accès aux chemins balisés reste permis, il semble que ceux-ci aient été supprimés ou du moins que les sentiers seraient si mal entretenus que certains d'entre eux sont, à ce jour, difficilement détectables, rendant par conséquent impossible toute promenade sur cette section.

Il s'agirait particulièrement des sentiers suivants :

- le sentier qui va de la rue au Bois (maison du garde-chasse) jusqu'à l'avenue de Tervueren, et qui longe les habitations;
- le sentier qui part depuis la zone d'accès à la forêt (n° 57 avenue de la Faisanderie, à côté du club de l'Orée) et qui mène de façon presque droite à l'avenue de Tervueren;
- le sentier qui mène depuis la moitié du sentier 2 et qui mène au fond du ravin qui se situe à l'arrière de l'avenue de la Faisanderie et qui passe d'ailleurs par la magnifique clairière régulièrement utilisée par les mouvements de jeunesse de la commune.

Selon certains fonctionnaires de l'IBGE, ces sentiers seraient des chemins de débardage mais selon d'autres, ces chemins seraient des chemins pirates.

Enfin, du point de vue de la réglementation appliquée à cette zone, sous statut de réserve forestière, l'ordonnance du 27 avril 1995 relative à la sauvegarde et la protection de la nature prévoyait déjà le respect de deux règles : rester sur les chemins et tenir les chiens en laisse. L'ordonnance du 1^{er} mars 2012 relative à la conservation de la nature étend les interdictions applicables aux réserves forestières, désormais, il s'y applique 29 interdictions générales.

Madame la Ministre, ces différents éléments et constats m'appellent à vous poser les questions suivantes :

- Kan de minister bevestigen dat er afsluitingen geplaatst zijn en zegels aangebracht zijn aan de eigendommen van de omwonenden van deze sectie van het bos langs de Fazantenlaan ? Zo ja, wat zijn de redenen en de rechtsgrond ?
- Wat is het huidige statuut van deze sectie van het bos ? Welke verboden gelden er ? Hoe wordt de toegang tot deze zone gereguleerd ? Bevestigt de minister het sluiten van de toegangen in dit deel van het bos ? Hoe wordt de gemakkelijke toegang tot dit deel van het bos gegarandeerd ?
- Hoe staat het met de bewegwijzerde paden ? Bevestigt de minister de erbarmelijke staat van de paden die niet meer herkenbaar zijn ? Zo ja, wat wordt er gedaan om deze toestand recht te zetten ? Binnen welke termijn worden de voetgangerspaden in een behoorlijke toestand hersteld ?
- Is het statuut van dit deel onlangs gewijzigd ? Welke besluiten zijn daarop van toepassing ?
- Wat zijn de argumenten om deze sectie te beschermen ?
- Gelet op de nieuwe bepalingen die van toepassing zijn sinds de inwerkingtreding van de « ordonnantie natuur » van 1 maart 2012, welke maatregelen inzake informatie en sensibilisering van het publiek zijn er genomen ? Heeft de regering een ontwerpbesluit aangenomen ? Is een openbaar onderzoek aan de gang ?

Antwoord : In antwoord op zijn vraag deel ik het geachte lid de volgende elementen mede :

Zoals het geachte parlementslid verduidelijkt, streef ik er naar om, inzake het beleid van het Zoniënwoud of de groene long van Brussel, een evenwicht te bereiken tussen het onthaal van het publiek en de instandhouding van het ecologisch evenwicht, en dit in het algemeen belang.

Bij besluit van 27 september 2007 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering aan dit gedeelte van het woud het statuut van bosreservaat toegekend. Dit statuut is nog steeds van kracht. Het strekt ertoe de ecologische rijkdom in dit gedeelte van het woud te beschermen en in het bijzonder een uitzonderlijke vegetatie, namelijk het eikenbos met hyacinten. Ook komen er in dit gedeelte van het woud zeldzame soorten voor. Onlangs heeft een roedel reeën er zijn intrek genomen. De buurtbewoners van de Fazantenparklaan hebben dus het geluk om deze uitzonderlijke natuurlijke diversiteit van thuis uit te kunnen bewonderen. Om deze rijkdom te beschermen, moet de rust op deze plaatsen worden bewaard.

De verbodsbepalingen die in bosreservaten worden toegepast, zijn vervat in artikel 38 van hoofdstuk 3 van de ordonnantie betreffende het natuurbehoud van 1 maart 2012. In dit artikel is vastgelegd dat de verbodsbepalingen die van toepassing zijn op de natuurreservaten (artikel 27) ook gelden in de bosreservaten. Voorbeelden hiervan zijn het verbod om de inheemse plantensoorten te plukken, te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen, uit te graven, te beschadigen of te vernietigen; het verbod om de rust van het gebied te verstoren of af te wijken van de wegen en paden geopend voor het publiek; het verbod om afval te deponeren, zelfs geen groen afval.

Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 28 september 1995 bepaalt de regels voor het verkeer in de bos-

- Confirmez-vous la pose de clôtures et le placement de scellés aux propriétés des riverains de cette section de la forêt jouxtant l'avenue de la Faisanderie ? Si oui, quels en sont les motifs et les fondements légaux ?
- Quel est le statut actuel de cette section de la forêt de Soignes ? Quelles interdictions y sont appliquées ? Comment l'accès à cette zone est-il réglementé ? Précisément, confirmez-vous la suppression des accès à cette partie de la forêt ? Comment l'accès aisé à cette partie de la forêt est-il garanti ?
- Qu'en est-il des chemins balisés ? Confirmez-vous l'état déplorable des sentiers qui en empêche l'identification ? Si oui, qu'est-il fait pour remédier rapidement à cette situation ? Dans quel délai les sentiers piétons seront-ils remis dans un état praticable ?
- Le statut de cette zone de la forêt a-t-il été modifié récemment ? Quels sont les arrêtés y relatifs ?
- Quels sont les arguments justifiant la mise en zone de protection de cette section ?
- Compte tenu des nouvelles dispositions applicables depuis l'entrée en vigueur de l'« ordonnance nature » du 1^{er} mars 2012, quelles mesures d'information et de sensibilisation du public ont-elles été prises ? Le gouvernement a-t-il adopté un projet d'arrêté de désignation du site ? Une enquête publique est-elle à l'ordre du jour ?

Réponse : En réponse à sa question, je communique à l'honorable membre les éléments suivants :

Comme le précise l'honorable parlementaire, mon objectif dans la gestion de ce poumon vert qu'est la forêt de Soignes est bien de tendre vers un équilibre entre l'accueil du public et sa préservation écologique et ce, dans l'intérêt général.

Le statut de réserve forestière a été donné à la zone par le Gouvernement de la RBC par arrêté du 27 septembre 2007. Ce statut n'a pas été modifié. Il vise à préserver la richesse écologique présente dans cette partie du massif et notamment un faciès phytosociologique particulier : la chênaie à jacinthes. Certaines espèces rares sont également présentes dans cette partie de la forêt et un groupe de chevreuils y a récemment « élu domicile ». Les riverains de l'avenue de la Faisanderie ont donc la chance de pouvoir observer, de chez eux, cette remarquable diversité naturelle. La préservation de cette richesse passe par la préservation de la quiétude des lieux.

Les interdictions qui sont appliquées aux réserves forestières sont celles reprises dans le Chapitre 3 de l'ordonnance Nature du 1^{er} mars 2012, en son article 38. Cet article précise que les interdictions applicables aux réserves naturelles (article 27) sont d'application dans les réserves forestières. Ainsi par exemple, l'interdiction de cueillir, d'enlever, de couper, de déraciner, d'endommager ou de détruire les espèces végétales indigènes; l'interdiction de perturber la tranquillité du site ou de quitter les routes et chemins ouverts à la circulation du public; l'interdiction de déposer des déchets, y compris des déchets verts.

L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 28 septembre 1995 définit les règles de circulation dans les bois

sen en wouden. Bijlage 4 van dit besluit houdt een lijst in met de voor het publiek toegankelijke wegen in het Zoniënwoud. In het gedeelte van het Zoniënwoud, waar u het over hebt, bestaat geen officiële weg. De paden die u als bewegwijzerde wegen aanduidt, zijn « illegale » paden die ontstonden doordat mensen zich buiten de toegestane wegen begeven.

De bijzondere situaties waarnaar u verwijst, hebben betrekking op twee buurtbewoners van het dertigtal huizen dat zich op dit gedeelte van de rand van het Zoniënwoud bevindt. Het klopt dat mijn administratie bewarende maatregelen heeft moeten treffen om de milieu-integriteit van dit gebied te beschermen.

De boswachter heeft inderdaad meerdere keren schade aan de bosrand vastgesteld, veroorzaakt door de opslag van groen afval en het uittrekken of vernietigen van bosaanplantingen.

In oktober 2009 heeft Leefmilieu Brussel aan de betrokken buurtbewoners gevraagd om hun toegangspoort tussen hun eigen- dom en het bos weg te halen. In de beslissing was bepaald dat een gebrekkige uitvoering aanleiding zou geven tot verzegelingen. In december 2009 werden effectief verzegelingen aangebracht.

In de ordonnantie van 1 maart 2012 betreffende het natuurbe- houd wordt het statuut van het gebied niet gewijzigd. Wel wordt in de ordonnantie bepaald dat de Natura 2000-gebieden en hun natuurreservaten het voorwerp moeten uitmaken van een nieuw aanwijzingsbesluit en een beheerplan.

Alvorens door de regering te worden goedgekeurd, zullen het besluit en het plan aan een openbaar onderzoek worden onder- worpen. In dit kader zullen ze ook aan verschillende instellingen en administraties worden voorgelegd, met name aan de Brusselse Hoge Raad voor Natuurbehoud, de Raad voor het Leefmilieu en aan het college van burgemeester en schepenen van de betrokken gemeenten.

De ontwerpen van aanwijzingsbesluiten voor de Natura 2000-gebieden zullen in de loop van het tweede semester van 2012 aan de Regering worden voorgelegd. Het ontwerpbeheerplan voor het Zoniënwoud zal in de loop van het eerste semester van 2013 worden ingediend.

Vraag nr. 487 van mevr. Brigitte De Pauw d.d. 15 juni 2012 (N.) :

De bouw van het Zennepark.

De operatie van het Zennepark draait rond de inrichting van een openbaar park langs de loop van de Zenne in de hele omtrek tussen de Paleizenstraat en de Helihavenlaan in Schaarbeek. Het project behelst het huidige kleine Koninginneparkje en de tuinen die vandaag worden beheerd door de school in de Groendreef tus- sen de Masuistraat en de Helihavenlaan. Men wil een antwoord bieden op de afwezigheid van een park en een ontmoetingsruimte in de buurt. Een openbare ruimte scheppen die de buurt samen- brengt, met een centralisatie van nieuwe uitrustingen. De inrich-

et forêts. L'annexe 4 de cet arrêté fixe la liste des voies ouvertes à la circulation du public dans la forêt de Soignes. Ainsi, aucun che- min officiel n'existe dans la portion de la forêt que vous évoquez. Les chemins que vous renseignez comme chemins balisés sont effectivement des chemins « pirates » créés par la circulation de personnes en dehors des chemins autorisés.

Les situations particulières auxquelles vous faites allusion concernent deux riverains sur la petite trentaine de maisons que compte cette lisière de la forêt de Soignes. Il est exact que mon administration a été amenée à prendre des mesures conservatoires afin d'assurer la préservation de l'intégrité écologique de cette zone.

Le garde forestier a en effet constaté à plusieurs reprises des dégradations à la lisière de la forêt, occasionnées par l'entreposage de déchets verts ainsi que par l'arrachage ou la destruction de plantations forestières.

En octobre 2009, Bruxelles Environnement a demandé aux riverains concernés de supprimer le portique d'accès entre leurs propriétés et la forêt. Cette décision prévoyait qu'à défaut d'exé- cution, elle serait suivie d'office de la pose de scellés. Des scellés ont effectivement été apposés en décembre 2009.

L'ordonnance du 1^{er} mars 2012 relative à la conservation de la nature ne modifie pas le statut de la zone. Mais elle implique que les zones Natura 2000 ainsi que les réserves naturelles qu'elles incluent devront faire l'objet d'un nouvel arrêté de désignation et d'un plan de gestion.

Avant d'être adoptés par le gouvernement, l'arrêté et le plan seront soumis à enquête publique. Ils seront également soumis dans ce cadre à différentes instances et administrations, et notam- ment au Conseil supérieur bruxellois de la conservation de la nature, au Conseil de l'Environnement et au collège des bourgmest- re et échevins des communes concernées.

Les projets d'arrêtés de désignation pour les zones Natura 2000 seront soumis au gouvernement au cours du second semestre de cette année. Le projet de plan de gestion de la forêt de Soignes sera lui déposé au gouvernement durant le premier semestre de 2013.

Question n° 487 de Mme Brigitte De Pauw du 15 juin 2012 (N.) :

L'aménagement du parc de la Senne.

L'opération du parc de la Senne consiste dans l'aménagement d'un parc public le long du cours de la Senne, sur toute la zone entre la rue des Palais et l'avenue de l'Héliport, à Schaarbeek. Le projet englobe l'actuel petit parc de la Reine et les jardins qui sont actuellement gérés par l'école de l'Allée Verte, entre la rue Masui et l'avenue de l'Héliport. Il vise à combler le manque d'un parc et d'un espace de rencontre dans le quartier, créer un espace public qui unisse le quartier et centralise de nouveaux équipements. L'aménagement d'un parc public est un aspect non négligeable

ting van een openbaar park is een niet te verwaarlozen element in het herwaarderingsproject van de buurt, die vraagt om een groene long.

Het project van het Zennepark, de oversteekplaats Masui en de Tuinen van de Noordwijk die men kan kaderen in het wijkcontract Masui, zijn van start gegaan in 2010. Een wijkcontract loopt vier jaar, met mogelijk nog twee jaar extra. Theoretisch gesproken zitten we in de helft. In dit opzicht had ik graag het volgende van u vernomen.

- Kan u een korte stand van zaken toelichten met betrekking tot deze drie deelprojecten van het wijkcontract, met name 1.7a, 1.7b en 1.7c van het wijkcontract Masui. Zit men hier op schema ?
- Hoe ver staat het Masterplan met betrekking tot het voorgenemde ? Wanneer zal men deze plannen kunnen raadplegen ?
- Hoe verloopt de actieve deelname van de inwoners en medewerkers aan het ontwerp van het park ?
- Men spreekt over voorzieningen, over welke voorzieningen gaat het dan ?
- Samenwerken met de buurtbewoners in de tuinen van de noordwijk is een onontbeerlijk gegeven omdat zij de locatie zullen benutten. Hoe verloopt deze samenwerking ? Zijn hier al voorzieningen aangebracht ? Is er reeds materieel aangekocht ? Welke activiteiten vinden hier plaats ? Welke activiteiten zullen hier in de toekomst nog plaatsvinden ? Er was sprake van de oprichting van een charter. Is dit reeds voltooid ? En tot slot, er wordt samengewerkt met de vzw Bravvo, hoe verlopen deze contacten ?

Antwoord : In antwoord op zijn vraag deel ik het geachte lid de volgende elementen mede :

Het Duurzame Wijkcontract « Masui », dat in 2010 werd opgestart en waarvan het eerste jaar werd gewijd aan het opstellen van het programma, bevindt zich sinds januari 2011 in de uitvoeringsfase.

Voor het project voor de inrichting van het Zennepark – verrijking 1.7a van het Duurzame Wijkcontract « Masui » – werd Leefmilieu Brussel als opdrachtgever aangeduid. Het project boekt grote vooruitgang.

Op 4 april 2011 heeft Leefmilieu Brussel voor de studies een onderhandelingsprocedure met bekendmaking opgestart. De procedure is in twee fases verlopen. De eerste fase bestond uit de indiening van de kandidaatsdossiers op 11 mei 2011 en de tweede fase uit de indiening van de offertes op 16 september 2011. De opdracht werd aan het studiebureau « La Compagnie du Paysage » gegund op 21 december 2011. De studies zijn op 9 maart 2012 van start gegaan en zijn op dit ogenblik aan de gang.

Het topografisch onderzoek van de site werd verricht. Een advocatenbureau buigt zich thans over de grondaspecten en een architectenbureau heeft een stand van zaken opgemaakt van de scheidingsmuren. De bestaande stedenbouwkundige vergunningen worden momenteel doorgelicht.

du projet de revalorisation du quartier, qui nécessite un poumon vert.

Le projet du parc de la Senne, le passage Masui et les jardins du quartier Nord, qui s'inscrivent dans le contrat de quartier Masui, ont démarré en 2010. Un contrat de quartier a une durée de quatre ans, avec éventuellement une prolongation de deux années. Théoriquement, on est à mi-parcours. À cet égard, je voudrais vous poser les questions suivantes :

- Pouvez-vous nous donner un bref état d'avancement de ces trois sous-projets du contrat de quartier Masui, à savoir 1.7a, 1.7b et 1.7c ? Est-on dans les temps ?
- Où en est le master plan à cet égard ? Quand pourra-t-on consulter ces plans ?
- Comment se passe la participation active des riverains et des collaborateurs à la conception du parc ?
- On parle d'équipements, de quels équipements s'agit-il exactement ?
- Il est indispensable de collaborer avec les riverains des jardins du quartier Nord, car ils utiliseront le site. Comment se passe cette collaboration ? Des équipements ont-ils déjà été installés ? Du matériel a-t-il déjà été acheté ? Quelles activités ont-elles lieu à cet endroit ? Quelles activités auront-elles encore lieu à cet endroit à l'avenir ? On a parlé de l'établissement d'une charte. A-t-on mené ce projet à bien ? En pour finir, on collabore avec l'ASBL Bravvo. Comment se déroulent ces contacts ?

Réponse : En réponse à sa question, je communique à l'honorable membre les éléments suivants :

Initié en 2010 avec une première année consacrée à l'élaboration du programme, le Contrat de quartier durable Masui est entré dans sa phase d'exécution à partir de janvier 2011.

Le projet d'aménagement du parc de la Senne – opération 1.7a du Contrat de Quartier Durable « Masui » – dont la maîtrise d'ouvrage a été confiée à Bruxelles Environnement avance à grands pas.

Bruxelles Environnement a lancé le 4 avril 2011 une procédure négociée avec publicité pour les études. La procédure s'est déroulée en deux phases. La première phase consistait en la remise de dossiers de candidature le 11 mai 2011 et la deuxième phase en la remise des offres le 16 septembre 2011. Le marché a été notifié au bureau d'études « La Compagnie du Paysage » le 21 décembre 2011. Les études ont commencé le 9 mars 2012 et sont donc en cours.

Actuellement, tous les relevés topographiques du site sont réalisés. Un bureau d'avocats se penche sur les aspects fonciers. Un bureau d'architectes a réalisé un état des lieux des murs mitoyens. Une analyse des permis d'urbanisme existants est en cours.

Het studiebureau beschikt over een termijn van 6 maanden voor de fase van het « richtschema » of « masterplan ». Dit brengt ons tot begin oktober 2012 (vakantieperiodes inbegrepen) voor de indiening van de dossiers. De plannen zullen toegankelijk zijn via het opgestarte participatieproces.

Het laboratorium Gerphau, de onderaannemer van de « Compagnie du Paysage », staat in voor de sociale participatie in het kader van de inrichting van het park. Er worden workshops rond thematische raadplegingen georganiseerd om de verwachtingen en behoeften van de buurtbewoners na te gaan. De eerste workshops gaan deze maand van start.

Er is contact opgenomen met enkele plaatselijke verenigingen om de informatie over de vooruitgang van het project bekend te maken via nieuwsbrieven.

De « Oversteekplaats Masui » – actie 1.7b van het Duurzaam Wijkcontract – maakt deel uit van het project voor de aanleg van het Zennepark van Leefmilieu Brussel en volgt dezelfde planning.

Het project « Tuinen van de Noordwijk » – actie 1.7c – wordt gedragen door de vzw Bravvo in partnerschap met Eco-Innovation, dat over de nodige expertise ter zake beschikt.

Het project bestaat erin moestuinen te creëren, in de vorm van collectieve tuinen, in de Zennebedding. De aanleg van die moestuinen gaat gepaard met animaties en opleidingen om de buurtbewoners en de wijk scholen bewust te maken voor het leefmilieu en de biodiversiteit in een stedelijke omgeving. In november 2011 werd een animator aangeworven. In dezelfde maand werd de wijkantenne opgericht. Sinds de lancering van het project hebben de operatoren getracht de buurtbewoners en wijkactoren warm te maken voor het uitdenken en het beheer van de toekomstige gedeelde ruimten. Op de plaats van het project werden teeltbakken geplaatst om de interesse van voorbijgangers op te wekken. Op de vensters van de wijkantenne van het wijkcontract werden informatieaffiches geplakt. Leefmilieu Brussel heeft een rondleiding op de site georganiseerd met een presentatie van het project bestemd voor het grote publiek.

Daarnaast hebben de projectdragers werken gevoerd om het terrein waarop de moestuinen komen te stabiliseren. Deze maand worden alle teeltbakken op de site geïnstalleerd. Eco Innovation bereidt momenteel de zaden voor opdat de moestuinen zo snel mogelijk zouden kunnen worden opgestart.

In de loop van de komende maanden worden feestelijk en ludieke activiteiten op de moestuinen georganiseerd met de bedoeling om de natuur in de stad te ontdekken. De moestuinen zijn gezellige ontmoetingsruimten die bijdragen tot de versterking van de maatschappelijke samenhang en de bevordering van levenswijzen die verenigbaar zijn met de duurzame ontwikkeling.

Wat de uitrustingen betreft, plant het programma langs het park, tussen de Koninginnelaan en de Masuistraat, een turnzaal, een polyvalente ruimte en lokalen voor verenigingen, bedoeld voor de organisatie van acties op het vlak van alfabetisering, onderwijsondersteuning, opleiding en socio-professionele inschakeling. Deze voorzieningen in de onmiddellijke omgeving van het nieuwe Zennepark zullen de animatie en de sociale controle in het nieuwe park ten goede komen.

Le bureau d'études dispose d'un délai de 6 mois pour la phase « schéma directeur » ou « masterplan », ce qui nous amène à début octobre 2012 (période des congés incluse) pour la remise du dossier. Ces plans seront accessibles via le processus de participation mis en place.

En effet, le laboratoire Gerphau, sous-traitant de « La Compagnie du Paysage », est chargé de la participation sociale dans le cadre de l'aménagement du parc. Des ateliers de consultation thématique sont organisés afin de recueillir les attentes et besoins des habitants du quartier. Les premiers ateliers de travail démarrent ce mois-ci.

Des contacts ont été pris avec des associations locales afin de faire circuler l'information sur l'état d'avancement du projet via des newsletters.

La « Traversée de la rue Masui » – opération 1.7b du Contrat de quartier durable – s'intègre dans le projet d'aménagement du Parc de la Senne de Bruxelles Environnement et suit le même planning.

Le projet « Jardins du Nord » – action 1.7c – est porté par l'ASBL Bravvo en partenariat avec Eco-Innovation, qui dispose de l'expertise nécessaire en la matière.

Le projet consiste à créer sur le site du lit de la Senne des potagers sous la forme de jardins collectifs. La mise en place de ces potagers est accompagnée d'animations et de formations destinées à sensibiliser les habitants et les écoles du quartier à l'environnement et à la biodiversité en milieu urbain. Un animateur a été engagé dès novembre 2011, ce qui correspond à la date de mise en place de l'antenne de quartier. Depuis le lancement du projet, les opérateurs se sont employés à mobiliser les riverains et les acteurs du quartier désireux de s'investir dans la création et la gestion de ces futurs espaces partagés. Des premiers bacs de culture ont été installés afin de susciter l'intérêt des passants pour le projet. Des affiches d'information ont été placées sur les fenêtres de l'antenne du contrat de quartier et une présentation tout public du projet a eu lieu lors d'une promenade du site organisée par Bruxelles Environnement.

Parallèlement, les porteurs de projet ont réalisé des travaux visant à stabiliser le terrain sur lequel seront aménagés les potagers. Dès ce mois-ci, tous les bacs de culture seront placés sur le site. De son côté, Eco Innovation prépare les semences pour que les potagers puissent être cultivés au plus vite.

Au cours des mois qui viennent, ces potagers seront le théâtre d'animations festives et ludiques consacrées à la découverte de la nature en Ville. Des espaces de rencontre et de convivialité capables de renforcer la cohésion sociale et de promouvoir des modes de vie associés aux enjeux du développement durable.

En matière d'équipements, le programme prévoit de créer en bordure du parc situé entre l'avenue de la Reine et la rue Masui, une salle de gymnastique, un espace polyvalent ainsi que des locaux destinés au tissu associatif en vue d'y développer des actions dans le domaine de l'alphabétisation, du soutien scolaire, de la formation et de l'insertion socioprofessionnelle. Ces équipements implantés aux abords du tracé du nouveau parc de la Senne favoriseront l'animation et le contrôle social du nouveau parc.

Vraag nr. 488 van mevr. Anne-Charlotte d'Ursel d.d. 21 juni 2012 (Fr.) :

De zones met lage uitstoot.

Het Gewest heeft, via het BIM, een studie besteld bij het Transport & Mobility Leuven (TML) over de invoering van zones met lage uitstoot in Brussel. Die studie is besteld in 2011 en onderzoekt de haalbaarheid en de mogelijke gevolgen voor het leefmilieu, de mobiliteit en de socio-economische toestand van de invoering van verschillende zones met lage uitstoot op het gewestelijk grondgebied. Voorts stelt TML in de studie verschillende maatregelen voor, inzonderheid wat betreft de middelen om de doeltreffendheid van die zones te waarborgen.

Graag een antwoord op de volgende vragen :

- Welke zijn de voornaamste resultaten van die studie ? Is het mogelijk een kopie daarvan te verkrijgen ?
- Welke maatregelen stelt TML voor om de effectiviteit van die zones te verhogen ?
- Heeft de regering beslissingen genomen op grond van die studie ?

Antwoord : In antwoord op haar vraag deel ik het geachte lid de volgende elementen mede :

De TML-studie heeft het eerst en vooral mogelijk gemaakt aan te tonen dat de invoering van een lage-emissiezone op het volledige grondgebied van het Gewest weinig invloed zou hebben op de concentraties verontreinigende stoffen, die trouwens ver boven de door de Europese Commissie bepaalde doelstellingen zouden blijven. Bovendien zou de invoering aanzienlijke sociaaleconomische kosten met zich meebrengen voor de overheden, namelijk de kosten voor de installatie van de infrastructuur en de operationele werking, maar ook voor bedrijven en burgers.

De impact van de invoering van een lage-emissiezone op het verkeer is vrij beperkt. Het belangrijkste gevolg is eigenlijk een snellere vernieuwing van het autopark : 75 % van de voertuigen die de lage-emissiezones niet meer in zou mogen, zou worden vervangen om toch toegang tot de zone te krijgen. Er zou dus geen positieve impact zijn op het vlak van de mobiliteit.

Graag deel ik u mee dat het mogelijk is om een kopij van deze studie aan te vragen bij mijn administratie.

Aangezien deze studie duidelijk de beperkte impact op de luchtkwaliteit aantoont, des te meer in het licht van de kosten voor de invoering van deze zones en de nadelen voor de economische bedrijvigheid, adviseert TML geen maatregelen om de effectiviteit van deze zones te verhogen. De echte oplossingen voor het luchtkwaliteitsprobleem waarmee het Gewest af te rekenen heeft, moeten worden gezocht bij andere maatregelen die hun effectiviteit al hebben bewezen, zoals de vermindering van het verkeer, het gebruik van actieve verplaatsingsmethoden en openbaar vervoer en het rationeel gebruik van de auto.

In dit stadium overweegt de regering dus geen invoering van lage-emissiezones zoals die in de TML-studie zijn geanalyseerd.

Question n° 488 de Mme Anne-Charlotte d'Ursel du 21 juin 2012 (Fr.) :

L'étude commandée par la Région à TML au sujet des zones basses émissions.

La Région, par le biais de l'IBGE, a commandité une étude à Transport & Mobility Leuven (TML) portant sur l'introduction de zones basses émissions à Bruxelles. Cette étude commanditée en 2011 analyse la faisabilité et les effets potentiels au niveau environnemental, mobilité et socioéconomique de l'introduction de plusieurs zones basses émissions sur le territoire régional. D'autre part, plusieurs mesures sont proposées par TML au terme de l'étude, notamment sur les moyens pour garantir l'effectivité de ces zones.

Je souhaiterais vous demander :

- Quels sont les principaux résultats de cette étude ? Peut-on en obtenir une copie ?
- Quelles sont les mesures proposées par TML pour augmenter l'effectivité de ces zones ?
- Le gouvernement a-t-il pris des décisions sur la base de cette étude ?

Réponse : En réponse à sa question, je communique à l'honorable membre les éléments suivants :

L'étude TML a d'abord permis de mettre en évidence que la mise en place d'une zone à basses émissions sur l'ensemble de la Région aurait peu d'influence sur les concentrations en polluants, lesquelles resteraient par ailleurs très au-delà des objectifs fixés par la Commission européenne. De plus, cette mise en place ne pourrait se faire qu'au prix de coûts socio-économiques importants. Pour les autorités publiques d'abord, coûts d'installation d'infrastructures et coûts de fonctionnement opérationnel, mais aussi pour les entreprises et les citoyens.

En ce qui concerne l'impact sur le trafic de la mise en place d'une zone à basses émissions, celui-ci est peu important. Le principal effet significatif est en fait une accélération du renouvellement du parc automobile : 75 % des véhicules qui ne pourraient plus emprunter la zone à basses émissions seraient remplacés pour pouvoir y accéder. Il n'y aurait donc pas d'impact positif en termes de mobilité.

Je vous informe par ailleurs qu'il vous est possible d'obtenir une copie de cette étude auprès de mon administration.

Étant donné que l'étude montre clairement le peu d'impact sur la qualité de l'air, certainement au regard des coûts engendrés par la mise en place de ces zones et des inconvénients pour l'activité économique, TML ne conseille pas de mesures permettant d'augmenter l'effectivité de ces zones. C'est du côté d'autres mesures dont l'effectivité n'est plus à prouver, comme la diminution du trafic, le recours aux modes actifs et aux transports publics et l'utilisation rationnelle de la voiture qu'il faut aller chercher les véritables solutions aux problèmes de qualité de l'air auxquels la Région doit faire face.

Le gouvernement n'envisage donc pas à ce stade de mettre en œuvre des zones à basses émissions telles qu'elles ont été étudiées dans l'étude TML.

Vraag nr. 489 van mevr. Anne-Charlotte d'Ursel d.d. 21 juni 2012 (Fr.) :

De aankoop van elektrische fietsen, scooters, bedrijfswagens en dienstvoertuigen bij het BIM.

Naar het voorbeeld van het duurzaammobiliteitsbeleid van de GOMB en van de Haven van Brussel, had ik graag geweten in welke mate het BIM in zijn mobiliteitsbeleid oog heeft voor de aankoop van elektrische of hybride voertuigen, hetzij voor de verplaatsing van zijn personeel tussen de vestigingsplaatsen of in de stad, hetzij voor het onderhoud van de bossen of parken waarmee het belast is.

Graag had ik een antwoord op de volgende vragen :

- Heeft het BIM in 2011 elektrische fietsen of scooters aangekocht ?
- Zo ja, hoeveel, welk merk en welk model, welk systeem en voor welk bedrag ?
- Heeft het BIM gelijkaardige voertuigen aangekocht in 2009 en 2010 ? Zo ja, hoeveel, welk merk en welk model en voor welk bedrag ?
- Heeft het BIM in 2011 elektrische of hybride voertuigen aangekocht voor tuinonderhoud ?
- Zo ja, hoeveel, welk merk en welk model en voor welk bedrag ?
- Heeft het BIM gelijkaardige voertuigen aangekocht in 2009 en 2010 ? Zo ja, hoeveel, welk merk en welk model en voor welk bedrag ?
- Heeft het BIM in 2011 elektrische of hybride dienstvoertuigen aangekocht ?
- Zo ja, hoeveel, welk merk en welk model en voor welk bedrag ?
- Heeft het BIM in 2009 en 2010 gelijkaardige voertuigen aangekocht ? Zo ja, hoeveel, welk merk en welk model en voor welk bedrag ?

Antwoord : In antwoord op zijn vraag deel ik het geachte lid de volgende elementen mede :

In 2011 heeft Leefmilieu Brussel geen nieuwe elektrische fietsen of scooters aangekocht. In 2009 en 2010 ook niet. Wel beschikt Leefmilieu Brussel over twee in 2008 aangekochte elektrische fietsen. Het gaat om de Flyer C5-L voor een prijs van 2.364 EUR per stuk.

Wat de hybride of elektrische bedrijfsvoertuigen voor het tuinieren betreft, gebruikt Leefmilieu Brussel sinds 2011 twee elektrische bestelwagens van het merk Alke, die elk 40.000 EUR hebben gekost. In de twee vorige jaren (2009 en 2010) heeft het Instituut geen elektrische bedrijfsvoertuigen gekocht. Maar de belangstelling van Leefmilieu Brussel voor dit type voertuigen is niet nieuw. In 2006 heeft het Instituut namelijk drie elektrische voertuigen « Toro Workman » gekocht voor een prijs van 21.500 EUR per voertuig.

Question n° 489 de Mme Anne-Charlotte d'Ursel du 21 juin 2012 (Fr.) :

Les acquisitions de vélos électriques, scooters électriques et véhicules utilitaires et de service électriques opérées par l'IBGE.

À l'instar des politiques de mobilité durable de la SDRB et du Port de Bruxelles, je souhaiterais savoir dans quelle mesure l'IBGE a intégré dans sa politique de mobilité l'acquisition de véhicules à motorisation électrique ou hybride soit pour les déplacements de son personnel en intrasite ou en ville, soit pour les tâches d'entretien sur les terrains forestiers ou parcs dont il a la charge.

Je souhaiterais vous demander :

- En 2011, l'IBGE a-t-il procédé à des acquisitions de vélos ou scooters électriques ?
- Si oui, combien, de quels marque/modèle ou système et pour quel montant ?
- Des acquisitions de même nature ont-elles été effectuées par l'IBGE en 2009 et 2010 ? Si oui, combien, de quels marque/modèle et pour quel montant ?
- En 2011, l'IBGE a-t-il procédé à des acquisitions de véhicules utilitaires de jardinage à motorisation électrique ou hybride ?
- Si oui, combien, de quels marque/modèle et pour quel montant ?
- Des acquisitions de même nature ont-elles été effectuées par l'IBGE en 2009 et 2010 ? Si oui, combien, de quels marque/modèle et pour quel montant ?
- En 2011, l'IBGE a-t-elle procédé à des acquisitions de véhicules de service à motorisation électrique ou hybride ?
- Si oui, combien, de quels marque/modèle et pour quel montant ?
- Des acquisitions de même nature ont-elles été effectuées par l'IBGE en 2009 et 2010 ? Si oui, combien, de quels marque/modèle et pour quel montant ?

Réponse : En réponse à sa question, je communique à l'honorable membre les éléments suivants :

En 2011, Bruxelles Environnement n'a pas procédé à de nouvelles acquisitions de vélos ou scooters électriques, pas plus qu'en 2009 ou en 2010. Elle possède cependant deux vélos électriques achetés en 2008. Il s'agit de Flyer C5-L acquis au prix de 2.364 EUR l'unité.

En ce qui concerne les véhicules utilitaires de jardinage hybrides ou électriques, Bruxelles Environnement a la chance de pouvoir travailler depuis 2011 avec deux camionnettes électriques de marque Alke qui lui ont coûté 40.000 EUR chacune. Les deux années précédentes (2009 et 2010), aucun véhicule utilitaire électrique n'a été acheté. Mais l'intérêt de Bruxelles Environnement pour ce type de véhicule ne date pas d'hier, puisque dès 2006, trois véhicules utilitaires électriques « Toro Workman » avaient été acquis pour un prix de 21.500 EUR par véhicule.

Wat de dienstvoertuigen betreft, beschikt Leefmilieu Brussel over een voertuig met een hybridemotor (benzine-elektriciteit), meer bepaald een Toyota Prius, die geleased wordt.

Vraag nr. 490 van de heer Paul De Ridder d.d. 22 juni 2012 (N.) :

Het milieuattest voor het project « Under the Sky ».

De Brusselse regering kende op 23 december 2011 een milieuattest toe aan de NV Equilis voor het project « Under the Sky ».

Staatssecretaris Bruno De Lille werd belast met de verdere afhandeling van deze beslissing. Hij legde er de nadruk op dat er strenge mobiliteitseisen aan het milieuattest verbonden zijn.

Die zijn vastgelegd in een conventie tussen de aanvrager, het Brussels Gewest, de Stad Brussel en het Europees centrum voor Fruit en Groenten.

Daarom stelde ik graag volgende vragen :

1. Uplace sloot een ontwerpintentieovereenkomst met Vlaams minister Geert Bourgeois, verantwoordelijke voor de Rand. Die overeenkomst heeft betrekking op het respecteren van het taalkader van het project.

Vandaar mijn vraag. Zijn er reeds afspraken gemaakt of voorzien betreffende het taalgebruik in het project « Under the Sky » ? Zo ja, maken die deel uit van de aangehaalde conventie ?

2. Met de aflevering van dit attest ligt de weg open voor een stedenbouwkundige en een milieuvergunning. Hoever staat het hiermee op dit moment ?

Antwoord : In antwoord op zijn vraag deel ik het geachte lid de volgende elementen mede :

Op 23 december 2011 heeft de regering, die moest oordelen over een beroep dat door de nv Equilis ingediend werd, beslist om het milieuattest voor het project « Just under the sky » toe te kennen.

Vervolgens heeft de nv Equilis op 9 februari 2012 een aanvraag voor een milieuvergunning ingediend. Die aanvraag wordt momenteel nog onderzocht.

Betreffende de door u aangehaalde overeenkomst : deze behoort niet tot mijn bevoegdheidsdomein, aangezien ze betrekking heeft op de verwezenlijking en de telastening van bepaalde infrastructuurwerken die nodig zijn om een goede mobiliteit op en rond het terrein te garanderen, met inbegrip van de site van het Europees Centrum voor Fruit en Groenten (ECFG).

Pour ce qui est des véhicules de service, le parc de Bruxelles Environnement dispose d'une voiture de fonction à motorisation hybride (essence-électrique), en l'occurrence une Toyota Prius, qui fait l'objet d'un leasing.

Question n° 490 de M. Paul De Ridder du 22 juin 2012 (N.) :

Le certificat d'environnement délivré au projet Under the Sky.

Le 23 décembre 2011, le gouvernement bruxellois a délivré un certificat d'environnement à la SA Equilis pour le projet Under the Sky.

Le secrétaire d'État Bruno De Lille a été chargé du suivi de cette décision. Dans ce cadre, il a souligné que des exigences strictes en termes de mobilité sont attachées au certificat d'environnement.

Celles-ci sont énoncées dans une convention entre le demandeur, la Région bruxelloise, la Ville de Bruxelles et le Centre européen de fruits et légumes.

Je voudrais dès lors poser les questions suivantes :

1. Uplace a conclu un projet d'accord d'intention avec Geert Bourgeois, ministre flamand en charge de la périphérie. Cet accord porte sur le respect du cadre linguistique du projet.

D'où ma question : des accords ont-ils déjà été passés ou sont-ils prévus en ce qui concerne l'emploi des langues dans le cadre du projet Under the Sky ? Dans l'affirmative, s'inscrivent-ils dans la convention précitée ?

2. La délivrance de ce certificat ouvre la voie aux permis d'urbanisme et d'environnement. Où en est-on actuellement à cet égard ?

Réponse : En réponse à sa question, je communique à l'honorable membre les éléments suivants :

En décembre dernier, saisi d'un recours intenté par la SA Equilis, le gouvernement a décidé, le 23 décembre dernier, d'octroyer le certificat d'environnement relatif au projet « Just under the sky ».

La SA Equilis a ensuite introduit une demande de permis d'environnement en date du 9 février 2012. Cette demande est actuellement en cours d'instruction.

Pour ce qui est de la convention que vous citez, cette dernière ne relève pas de ma compétence étant donné qu'elle concerne la réalisation et la prise en charge de certains travaux d'infrastructure nécessaires pour permettre une mobilité aisée sur et aux alentours du site, en ce compris le site du Centre européen des Fruits et Légumes (ci-après CEFL).

Deze overeenkomst tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Brussel-Stad, de nv Equilis en het ECFG valt onder de bevoegdheid van mijn collega's Charles Picqué en Bruno De Lille.

Ik kan u dus onmogelijk meedelen of deze overeenkomst een akkoord bevat over de naleving van het taalgebruik in het kader van de uitvoering van het Equilis-project.

Minister belast met Openbare Werken en Vervoer

Vraag nr. 655 van mevr. Annemie Maes d.d. 22 december 2011 (N.):

Geplande tramhalte Dikkebeuklaan ter hoogte van woonwijk Tuinen van Jette.

In het kader van de geplande aanleg van infrastructuur voor tram 9 zijn er al een aantal plannen gecommuniceerd. We hebben al zicht op waar de haltes zullen komen en op welke wijze de openbare ruimte zal heraangelegd worden.

Op de plannen is er een halte voorzien voor tram en bus op de Dikkebeuklaan ter hoogte van de wijk Tuinen van Jette, na het kruispunt Tentoonstellingslaan-Dikkebeuklaan, komende van de Romeinsesteenweg. In de tegenovergestelde richting is echter enkel een bushalte gepland en wordt de tramhalte voorzien achter het kruispunt met de Romeinse Steenweg. Nochtans is het de bedoeling dat de bewoners van deze wijk voortaan vanuit het centrum van Brussel of Jette de tram nemen naar hun woonplaats. In de huidige plannen is de tramhalte echter voorzien voorbij de Romeinsesteenweg en moeten de bewoners van de Tuinen van Jette nodeloos een groot en gevaarlijk kruispunt oversteken.

Ik heb hieromtrent volgende vragen :

1. Wat zijn de redenen om slechts in één richting een tramhalte te voorzien op de Dikkebeuklaan ter hoogte van wijk Tuinen van Jette (Burgemeester de Munterlaan) ?
2. Kunnen de plannen nog gewijzigd worden om tegemoet te komen aan de terechtte verzuchtingen van de bewoners van de Tuinen van Jette ?

Antwoord :

1. De betrokken halte is geen exploitatiehalte. Ze zal dienst doen als tramkeerpunt en tramstelplaats als eindpunt.

De trams kunnen niet gestald worden aan de halte vóór het kruispunt omdat het een gemengde bus- en trambedding betreft. De bussen zouden er niet meer kunnen rijden.

Cette convention, signée entre la Région de Bruxelles-Capitale, la Ville de Bruxelles, la SA Equilis et le CEFL, relève de la compétence de mes collègues Charles Picqué et Bruno De Lille.

Ainsi, il ne m'est pas possible de vous informer si un accord concernant le respect de l'emploi des langues dans le cadre de la réalisation du projet Equilis fait partie de cette convention.

Ministre chargée des Travaux publics et des Transports

Question n° 655 de Mme Annemie Maes 22 décembre 2011 (N.):

L'arrêt de tram prévu avenue de l'Arbre Ballon, à hauteur du quartier résidentiel Les Jardins de Jette.

Un certain nombre de plans ont déjà été communiqués dans le cadre de l'aménagement d'infrastructures prévu pour la ligne de tram 9. Nous savons déjà où se situeront les arrêts et de quelle façon l'espace public sera réaménagé.

Les plans prévoient un arrêt de tram et de bus avenue de l'Arbre Ballon, à hauteur du quartier Les Jardins de Jette, après le carrefour de l'avenue de l'Exposition / avenue de l'Arbre Ballon en venant de la chaussée Romaine. Dans le sens inverse par contre, seul un arrêt de bus est prévu, et l'arrêt de tram est prévu passé le carrefour avec la chaussée Romaine. Or, l'objectif est que les habitants de ce quartier rentrent désormais chez eux en tram depuis le centre de Bruxelles ou de Jette. Mais dans les plans actuels, l'arrêt de tram est prévu au-delà de la chaussée Romaine, ce qui contraint inutilement les habitants des Jardins de Jette à traverser un grand carrefour dangereux.

Je voudrais poser les questions suivantes à ce sujet :

1. Pour quelles raisons un arrêt de tram est-il prévu sur l'avenue de l'Arbre Ballon, à hauteur du quartier résidentiel Les Jardins de Jette (avenue du Bourgmeester E. Demunter), dans une seule direction ?
2. Peut-on encore modifier les plans afin de répondre aux attentes justifiées des habitants des Jardins de Jette ?

Réponse :

1. L'arrêt en question n'est pas un arrêt d'exploitation. Il servira de zone de rebroussement et de stockage de trams en terminus.

En effet, les trams ne peuvent pas être stockés à l'arrêt avant le carrefour étant donné qu'il s'agit d'un site propre mixte bus et tram. Les bus ne pourraient donc plus circuler.

Anderzijds, is de halte aan die kant van het kruispunt al een aanzet voor het eventueel vervolg van het project betreffende een eindpunt naar Koning Boudewijn/Heizel.

2. Het dossier voor de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning wordt momenteel behandeld door het BROH. Aangezien het dossier al werd ingediend en momenteel behandeld wordt, kan het vanaf nu niet meer gewijzigd worden.

Het openbaar onderzoek zal echter na de grote vakantie en na de gemeenteraadsverkiezingen worden verricht. Het openbaar onderzoek zal aan ieder de mogelijkheid geven om mogelijke problemen naar voren te brengen, alsook wijzigingen aan het project voor te stellen.

Het spreekt vanzelf dat indien het aangekaart probleem hierin duidelijk aangetoond wordt, er een alternatieve oplossing kan in acht genomen worden.

Vraag nr. 703 van mevr. Annemie Maes d.d. 17 februari 2012 (N.) :

De werking en samenstelling van de gewestelijke fietscommissie.

Er bestaat in Brussel een gewestelijke mobiliteitscommissie waarvan de officiële samenstelling via publicatie in het *Belgisch Staatsblad* wordt kenbaar gemaakt. De leden van deze commissie worden voor een termijn van 5 jaar benoemd. De leden worden verkozen op basis van hun competenties op het vlak van mobiliteit. Bij de samenstelling is er rekening gehouden met voldoende evenwicht tussen verschillende belangen.

In de schoot van dit officieel orgaan is er ook een niet-officiële gewestelijke fietscommissie opgericht waarvan de samenstelling niet duidelijk is, noch officieel bevestigd via publicatie in het *Staatsblad*. Nochtans wordt deze gewestelijke fietscommissie regelmatig ingeschakeld bij de uitwerking van adviezen met betrekking tot fietsdossiers. Om een beter zicht op de werking en samenstelling van deze gewestelijke fietscommissie te krijgen, vraag ik volgende gegevens op :

- Hoeveel leden telt de gewestelijke fietscommissie ? Is dit een vast aantal ? Wat is het aandeel man/vrouw ? Wat is het aandeel administratie/vertegenwoordigers van fietsorganisaties/fietservaringsdeskundigen ? Hoe lang hebben zij zitting in deze commissie (welke termijn) ?
- Op basis van welke criteria werden deze leden gekozen ? Op welke wijze worden openstaande kandidaturen voor deze commissie bekendgemaakt ? Hoe worden geschikte kandidaten gezocht ?
- Werkt deze commissie op vraag van de regering of op eigen initiatief ?
- Zijn de adviezen van deze commissie eensluidend en bindend ?
- Kunnen genomen adviezen nog teruggedraaid worden ?

D'autre part, l'arrêt de ce côté du carrefour est déjà une amorce pour la suite éventuelle du projet pour un terminus vers Roi Baudouin/Heysel.

2. Le dossier de demande de permis d'urbanisme est en cours de traitement par l'AATL. Le dossier étant déjà introduit et en cours de traitement, il ne peut plus être modifié à ce stade dès maintenant.

Néanmoins l'enquête publique sera effectuée après les grandes vacances et après les élections communales. L'enquête publique donnera la possibilité à chacun de mettre en évidence les problèmes éventuels, ainsi que de proposer des modifications au projet

Il est évident que si celle-ci met en évidence le problème soulevé, une solution alternative pourrait être évaluée.

Question n° 703 de Mme Annemie Maes du 17 février 2012 (N.) :

Le fonctionnement et la composition de la Commission vélo régionale.

Il existe à Bruxelles une Commission régionale de la mobilité dont la composition officielle est rendue publique par un avis publié au *Moniteur belge*. Les membres de cette commission sont nommés pour une période de cinq ans. Ils sont choisis sur la base de leurs compétences en matière de mobilité. Lors de la composition on a tenu compte d'un équilibre suffisant entre différents intérêts.

Dans le giron de cet organe officiel, on a également créé une Commission vélo régionale officielle dont la composition n'est ni claire, ni confirmée officiellement par un avis publié au *Moniteur belge*. Or, on fait régulièrement appel à cette Commission vélo régionale pour l'élaboration d'avis concernant des dossiers « vélo ». Afin de mieux comprendre le fonctionnement et la composition de cette Commission vélo régionale, je voudrais poser les questions suivantes :

- Combien de membres la Commission vélo régionale compte-t-elle ? Ce nombre est-il fixe ? Quelle est la ventilation hommes/femmes ? Quelle est la ventilation administration/représentants d'organisations de cyclistes/experts dans la pratique du vélo ? Combien de temps siègent-ils au sein de cette commission (durée du mandat) ?
- Sur la base de quels critères ces membres ont-ils été choisis ? De quelle façon les postes vacants au sein de cette commission sont-ils rendus publics ? Comment cherche-t-on des candidats aptes ?
- Cette commission agit-elle à la demande du gouvernement ou d'initiative ?
- Les avis de cette commission sont-ils conformes et contraignants ?
- Les avis rendus peuvent-ils encore être annulés ?

- Wat is de rol van de fietsmanager in deze commissie? Hoeveel leden van de fietsclub zitten in deze gewestelijke fietscommissie?
- Hoe vaak komt deze commissie samen?
- Vinden de vergaderingen plaats tijdens of buiten de kantooruren?
- Worden de adviezen van de fietscommissie toegankelijk gemaakt voor de burger, door deze bijvoorbeeld te publiceren op een website?
- Bestaat er een jaarverslag van haar werkzaamheden?

Antwoord: Ik heb ervoor gekozen één antwoord te geven op beide vragen omdat de Fietscommissie een van de drie gespecialiseerde afdelingen van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie is.

Werking van de commissie en de afdelingen ervan

Overeenkomstig het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 19 oktober 2000, onderzoekt de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC), op eigen initiatief of op vraag van de Regering, aspecten of deelaspecten van de mobiliteit, waarover ze dan adviezen uitbrengt.

De Gewestelijke Mobiliteitscommissie is samengesteld uit de voornaamste stedelijke actoren die betrokken zijn bij de mobiliteit te Brussel. De in de commissie vertegenwoordigde instanties worden bepaald bij het besluit van 19 oktober 2000. De huidige vertegenwoordigers werden aangewezen op 9 september 2010.

De commissie omvat drie gespecialiseerde afdelingen. Deze houden zich bezig met de fietsers (Fietscommissie), de personen met beperkte mobiliteit (PBM) en sinds 2011 het goederenvervoer.

Alle leden van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, maar ook andere deskundigen kunnen in deze afdelingen zetelen. De afdelingen hanteren dus een soepeler aanpak om de verschillende gespecialiseerde actoren bijeen te kunnen brengen. De plenaire vergaderingen worden telkens ingeleid met de verslagen over de werkzaamheden van de afdelingen. De afdelingen kunnen adviezen voorstellen aan de plenaire vergadering. De adviezen moeten in de Gewestelijke Commissie worden goedgekeurd door de leden aangewezen door de regering.

In 2011 vergaderde de Gewestelijke Mobiliteitscommissie acht keer. De afdeling Fietsen vergaderde ook acht keer; de afdeling PBM kwam vier keer bijeen en de afdeling goederen vier keer.

Fietscommissie

Zoals hierboven uitgelegd, hebben de afdelingen geen vast aantal deelnemers. Voor de werkzaamheden van de afdeling Fietsen (genaamd Fietscommissie) werden op basis van laatste 6 vergaderingen gemiddeld 20 deelnemers geteld.

De soepele organisatie van de afdelingen maakt het mogelijk om efficiënt werk te verrichten. Door het versturen van de agenda en de notulen van de vergaderingen aan een vrij groot aantal personen (voor de Fietscommissie ± 50, dit zijn gewestambtenaren

- Quel est le rôle du Manager vélo dans cette commission? Combien de membres de la cellule vélo siègent-ils dans cette Commission vélo régionale?
- À quelle fréquence cette commission se réunit-elle?
- Les réunions se tiennent-elles pendant les heures de bureau ou en dehors?
- Les avis de la Commission vélo sont-ils accessibles aux citoyens, par exemple en étant publiés sur un site internet?
- Existe-t-il un rapport annuel de ses travaux?

Réponse: J'ai choisi de répondre à ces deux questions en une réponse car la Commission Vélo est une des trois sections spécialisées de la Commission Régionale de la Mobilité.

Fonctionnement de la Commission et des sections

Conformément à l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 19 octobre 2000, la Commission régionale de la Mobilité (CRM) examine, de sa propre initiative ou à la demande du gouvernement, les questions de mobilité, générales ou particulières, sur lesquelles elle formule des avis.

La Commission régionale de la Mobilité est composée des principaux acteurs urbains concernés par la mobilité à Bruxelles. Les instances représentées au sein de la Commission sont définies par l'arrêté du 19 octobre 2000. Les représentants actuels ont été désignés le 9 septembre 2010.

La Commission comporte trois sections spécialisées. Elles sont consacrées aux cyclistes (Commission Vélo), aux personnes à mobilité réduite (PMR) et depuis 2011, au transport de marchandises.

Tous les membres de la Commission régionale de la Mobilité peuvent siéger dans ces sections mais elles sont aussi ouvertes à d'autres experts. Les sections ont donc un mode de fonctionnement plus souple qui permet d'associer les différents acteurs spécialisés. Des rapports du travail des sections sont organisés au début de chaque séance plénière. Les sections peuvent proposer des avis à la commission plénière. Les avis doivent être approuvés en Commission régionale par les membres désignés par le gouvernement.

En 2011, la Commission régionale de la Mobilité s'est réunie huit fois. La section Vélos s'est aussi réunie huit fois; la section PMR s'est réunie quatre fois et la section Marchandises quatre fois.

Commission Vélo

Comme expliqué ci-dessus, le nombre de participants aux sections n'est pas fixe. Concernant la section Vélos (appelée Commission Vélo), sur la base des 6 dernières réunions, une moyenne de 20 participants ont suivi les travaux.

L'organisation souple des sections permet un travail efficace. L'envoi de l'ordre du jour et des pv de réunion à une liste de contacts relativement large (± 50 personnes pour la commission Vélo, parmi lesquels des agents régionaux de Bruxelles Mobilité

van Mobiel Brussel – waaronder alle personeelsleden die deelnemen aan de interne taskforce fiets van Mobiel Brussel – en het BROH, afgevaardigden van de kabinetten van minister Grouwels en staatssecretaris De Lille, in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest actieve fietsverenigingen, het BIVV, ...) kunnen al deze partners aan de hand van de behandelde thema's oordelen of ze de werkbijeenkomsten van de commissie al of niet bijwonen. Van zitting tot zitting kan de verhouding mannen/vrouwen, administraties/verenigingen dus sterk uiteenlopen.

De Fietscommissie komt in de regel bijeen elke derde dinsdag van de maand. Het gedeelte dat gaat over het onderzoek van projecten (op plans) begint om 14 u. Het tweede gedeelte waarin meer algemene thema's aan bod komen, begint pas om 16 u. De afdeling fietsen wordt voorgezeten door de heer Frederik Depoortere, fietsmanager van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Net als de Gewestelijke Mobiliteitscommissie onderzoekt de Fietscommissie op eigen initiatief of op vraag van de regering aspecten of deelaspecten van de mobiliteit, meer bepaald de kwesties in verband met de mobiliteit van de fietsers. De Fietscommissie kan een advies aan de Gewestelijke Mobiliteitscommissie voorstellen. Meestal brengt de Fietscommissie geen adviesvoorstel uit, maar werpt opmerkingen op die een voorgesteld project al dan niet gunstig kunnen beïnvloeden of die kunnen leiden tot een aanpassing ervan. Deze elementen worden rechtstreeks geïntegreerd in de notulen van de vergadering. Deze notulen en aanbevelingen zijn niet bindend.

De notulen van vergaderingen worden niet op een website geplaatst en de burgers kunnen ze niet inkijken. Ze zijn echter beschikbaar rechtstreeks via mijn administratie en kunnen bijvoorbeeld worden aangevraagd langs de groene telefoon van Mobiel Brussel. Bovendien worden de activiteiten van de verschillende subcommissies (fietsen, PBM's, goederen) opgenomen in het jaarverslag van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie.

Adviezen

In 2011 heeft de Gewestelijke Mobiliteitscommissie zes adviezen uitgebracht.

Op vraag van minister Brigitte Grouwels :

- Advies 2011 over de evaluatie van het beheerscontract tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB.
- Advies over de heraanleg van de Elsensesteenweg.

Op vraag van staatssecretaris Bruno De Lille :

- Advies over het ontwerpfietsplan 2.

Met toepassing van regelgevende teksten of protocolakkoorden tussen het Gewest en de gemeenten :

- Advies over het ontwerp van BBP Boondaal-Ernotte.
- Gemeentelijk mobiliteitsplan van Vorst.

Op eigen initiatief, zoals bepaald in artikel 2 van het besluit van 19 oktober 2000 :

- Advies over de stakingen en de onveiligheid bij de MIVB.

– dont l'ensemble des agents participant à la taskforce vélo interne à Bruxelles Mobilité – et de l'AATL, des représentants des cabinets de la ministre Grouwels et du secrétaire d'État De Lille, des associations vélo actives en Région de Bruxelles-Capitale, de l'IBSR, ...) permet à tous ces partenaires de participer ou non aux séances de travail de la commission en fonction des thèmes abordés. Les rapports de force hommes/femmes, administrations/associations est donc très variable d'une séance à l'autre.

La Commission Vélo se réunit généralement tous les troisièmes mardis du mois. La partie consacrée à l'étude de projets (sur plans) débute à 14h. La seconde partie traitant de thèmes plus généraux ne débute qu'à 16h. La section Vélos est présidée par monsieur Frederik Depoortere, manager vélo de la Région de Bruxelles-Capitale.

Tout comme la Commission régionale de la Mobilité, la Commission Vélo examine, de sa propre initiative ou à la demande du gouvernement, les questions de mobilité, et plus particulièrement les questions en lien avec la mobilité des cyclistes. La commission vélo peut proposer un avis à la Commission Régionale de la Mobilité. Le plus souvent, la Commission Vélo n'émet pas de proposition d'avis mais des remarques soutenant (ou non) un projet présenté ou proposant des modifications à ce projet. Ces éléments sont directement intégrés au pv de la réunion. Ces pv et recommandations n'ont aucune force obligatoire.

Les pv de réunion ne sont pas mis à disposition des citoyens sur un site internet. Ils peuvent toutefois être directement demandés à mon administration via par exemple le numéro vert de Bruxelles Mobilité. En outre, le rapport annuel de la Commission Régionale de la Mobilité reprend les activités des différentes sous-commissions (vélos, PMR et marchandises).

Avis

En 2011, la Commission régionale de la Mobilité a remis six avis.

À la demande de la ministre Brigitte Grouwels :

- Avis 2011 sur l'évaluation du contrat de gestion entre la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB.
- Avis concernant le réaménagement de la chaussée d'Ixelles.

À la demande du secrétaire d'État Bruno De Lille :

- Avis sur le projet de plan Vélo 2.

En application de textes réglementaires ou de protocoles d'accord entre la Région et les communes :

- Avis sur le projet de PPAS Boondaal-Ernotte.
- Plan communal de mobilité de Forest.

D'initiative, comme prévu par l'article 2, de l'arrêté du 19 octobre 2000 :

- Avis concernant les grèves et l'insécurité à la STIB.

In 2012 heeft de commissie reeds drie adviezen uitgebracht.

Op vraag van staatssecretaris Bruno De Lille :

- Advies over het ontwerp van gewestelijk goederenplan.

Op vraag van minister Evelyne Huytebroeck :

- Advies over het voorontwerp van Cobrace.

Met toepassing van regelgevende teksten of protocolakkoorden tussen het Gewest en de gemeenten :

- Advies over het gemeentelijk mobiliteitsplan van Koekelberg.

Deze adviezen zijn niet dwingend. Aangezien ze de vrucht zijn van het werk dat in overleg met de actoren werd verricht, is het toch overduidelijk dat de commentaren die ze bevatten de volle aandacht van de vrager krijgen.

Sommige adviezen worden online geplaatst op de portaalsite van Mobiel Brussel, maar ze worden niet systematisch verspreid naar de burger toe. De structuur van de portaalsite laat dat niet toe.

Het is nuttig erop te wijzen dat voor de commissie naast haar adviesbevoegdheid ook een belangrijke rol is weggelegd van informatie, sensibilisatie en uitwisseling tussen de actoren.

In 2011 zijn onder meer uiteenzettingen geweest en debatten gevoerd over het strategisch plan 2010-2014 voor de Haven van Brussel, de studie voor het tot stand brengen van het gewestelijk parkeerbeleidsplan, het ontwerp van voetgangersplan, het project PULSAR van automatische metro, de studie over de toegankelijkheid van de handelszaken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de stand van zaken over de kilometerheffing en het E-vignet.

Vraag nr. 704 van mevr. Annemie Maes d.d. 17 februari 2012 (N.) :

De transparantie van de werking van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie.

Er bestaat in Brussel een gewestelijke mobiliteitscommissie waarvan de officiële samenstelling via publicatie in het *Belgisch Staatsblad* wordt kenbaar gemaakt. De leden van deze commissie worden voor een termijn van 5 jaar benoemd. De leden worden verkozen op basis van hun competenties op het vlak van mobiliteit. Bij de samenstelling is er rekening gehouden met voldoende evenwicht tussen verschillende belangen.

Ik heb volgende vragen over de werkzaamheden van de gewestelijke mobiliteitscommissie :

- Hoe vaak komt de mobiliteitscommissie samen ?
- Hoeveel adviezen leverde deze commissie jaarlijks af ? Hoeveel daarvan werden opgesteld op vraag van de minister en hoeveel op eigen initiatief ?

En 2012, la Commission a déjà remis trois avis.

À la demande du secrétaire d'État Bruno De Lille :

- Avis sur le projet de plan régional de marchandises.

À la demande de la ministre Evelyne Huytebroeck :

- Avis sur l'avant-projet de Cobrace.

En application de textes réglementaires ou de protocoles d'accord entre la Région et les communes :

- Avis sur le plan communal de mobilité de Koekelberg.

Ces avis n'ont pas de valeur contraignante. Il est néanmoins évident que faisant l'objet d'un travail concerté entre les acteurs, les commentaires qu'ils contiennent font l'objet de toute l'attention du demandeur.

Certains avis sont mis en ligne sur le portail de Bruxelles-Mobilité mais ils ne font pas l'objet d'une diffusion systématique à destination du citoyen. La structure du site portail ne le permet pas.

Outre sa compétence d'avis, il est utile de souligner que la Commission est aussi un lieu important d'information, de sensibilisation et d'échanges entre les acteurs.

En 2011, il y a notamment eu des exposés et des débats sur le plan stratégique 2010-2014 pour le Port de Bruxelles, l'étude pour l'élaboration du plan régional de politique de stationnement, le projet de Plan piétons, le Projet d'automatisation du métro – PULSAR, l'étude de l'accessibilité des commerces dans la Région de Bruxelles-Capitale, l'état d'avancement sur le prélèvement kilométrique et la E-vignette.

Question n° 704 de Mme Annemie Maes du 17 février 2012 (N.) :

La transparence du fonctionnement de la Commission régionale de la Mobilité.

Il existe à Bruxelles une Commission régionale de la mobilité dont la composition officielle est rendue publique par un avis publié au *Moniteur belge*. Les membres de cette commission sont nommés pour une période de cinq ans. Ils sont choisis sur la base de leurs compétences en matière de mobilité. Lors de la composition on a tenu compte d'un équilibre suffisant entre différents intérêts.

Je voudrais poser les questions suivantes au sujet des travaux de la Commission régionale de la mobilité :

- À quelle fréquence la Commission régionale de la mobilité se réunit-elle ?
- Combien d'avis cette commission a-t-elle rendus chaque année ? Combien en a-t-elle rédigé à la demande de la ministre et combien d'initiative ?

- Welk gevolg moet er aan deze adviezen worden gegeven ?
- Worden de adviezen van de mobiliteitscommissie toegankelijk gemaakt voor de burger, door deze zoals bijvoorbeeld de Mora in Vlaanderen, te publiceren op een website ? Indien dat niet het geval is, waarom niet ?
- Bestaat er een jaarverslag van haar werkzaamheden ?

Antwoord : Ik heb ervoor gekozen één antwoord te geven op beide vragen omdat de Fietscommissie een van de drie gespecialiseerde afdelingen van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie is.

Werking van de commissie en de afdelingen ervan

Overeenkomstig het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 19 oktober 2000, onderzoekt de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC), op eigen initiatief of op vraag van de Regering, aspecten of deelaspecten van de mobiliteit, waarover ze dan adviezen uitbrengt.

De Gewestelijke Mobiliteitscommissie is samengesteld uit de voornaamste stedelijke actoren die betrokken zijn bij de mobiliteit te Brussel. De in de commissie vertegenwoordigde instanties worden bepaald bij het besluit van 19 oktober 2000. De huidige vertegenwoordigers werden aangewezen op 9 september 2010.

De commissie omvat drie gespecialiseerde afdelingen. Deze houden zich bezig met de fietsers (Fietscommissie), de personen met beperkte mobiliteit (PBM) en sinds 2011 het goederenvervoer.

Alle leden van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, maar ook andere deskundigen kunnen in deze afdelingen zetelen. De afdelingen hanteren dus een soepeler aanpak om de verschillende gespecialiseerde actoren bijeen te kunnen brengen. De plenaire vergaderingen worden telkens ingeleid met de verslagen over de werkzaamheden van de afdelingen. De afdelingen kunnen adviezen voorstellen aan de plenaire vergadering. De adviezen moeten in de Gewestelijke Commissie worden goedgekeurd door de leden aangewezen door de regering.

In 2011 vergaderde de Gewestelijke Mobiliteitscommissie acht keer. De afdeling Fietsen vergaderde ook acht keer; de afdeling PBM kwam vier keer bijeen en de afdeling goederen vier keer.

Fietscommissie

Zoals hierboven uitgelegd, hebben de afdelingen geen vast aantal deelnemers. Voor de werkzaamheden van de afdeling Fietsen (genaamd Fietscommissie) werden op basis van laatste 6 vergaderingen gemiddeld 20 deelnemers geteld.

De soepele organisatie van de afdelingen maakt het mogelijk om efficiënt werk te verrichten. Door het versturen van de agenda en de notulen van de vergaderingen aan een vrij groot aantal personen (voor de Fietscommissie ± 50, dit zijn gewestambtenaren van Mوبiel Brussel – waaronder alle personeelsleden die deelnemen aan de interne taskforce fiets van Mوبiel Brussel – en het BROH, afgevaardigden van de kabinetten van minister Grouwels en staatssecretaris De Lille, in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest actieve fietsverenigingen, het BIVV, ...) kunnen al deze partners aan de hand van de behandelde thema's oordelen of ze de werk-

- Quelle suite faut-il donner à ces avis ?
- Les avis de la Commission régionale de la mobilité sont-ils accessibles au public, par exemple en étant publiés sur un site internet, comme le Mora en Flandre ?
- Existe-t-il un rapport annuel de ses travaux ?

Réponse : J'ai choisi de répondre à ces deux questions en une réponse car la Commission Vélo est une des trois sections spécialisées de la Commission Régionale de la Mobilité.

Fonctionnement de la Commission et des sections

Conformément à l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 19 octobre 2000, la Commission régionale de la Mobilité (CRM) examine, de sa propre initiative ou à la demande du gouvernement, les questions de mobilité, générales ou particulières, sur lesquelles elle formule des avis.

La Commission régionale de la Mobilité est composée des principaux acteurs urbains concernés par la mobilité à Bruxelles. Les instances représentées au sein de la Commission sont définies par l'arrêté du 19 octobre 2000. Les représentants actuels ont été désignés le 9 septembre 2010.

La Commission comporte trois sections spécialisées. Elles sont consacrées aux cyclistes (Commission Vélo), aux personnes à mobilité réduite (PMR) et depuis 2011, au transport de marchandises.

Tous les membres de la Commission régionale de la Mobilité peuvent siéger dans ces sections mais elles sont aussi ouvertes à d'autres experts. Les sections ont donc un mode de fonctionnement plus souple qui permet d'associer les différents acteurs spécialisés. Des rapports du travail des sections sont organisés au début de chaque séance plénière. Les sections peuvent proposer des avis à la commission plénière. Les avis doivent être approuvés en Commission régionale par les membres désignés par le gouvernement.

En 2011, la Commission régionale de la Mobilité s'est réunie huit fois. La section Vélos s'est aussi réunie huit fois; la section PMR s'est réunie quatre fois et la section Marchandises quatre fois.

Commission Vélo

Comme expliqué ci-dessus, le nombre de participants aux sections n'est pas fixe. Concernant la section Vélos (appelée Commission Vélo), sur la base des 6 dernières réunions, une moyenne de 20 participants ont suivi les travaux.

L'organisation souple des sections permet un travail efficace. L'envoi de l'ordre du jour et des pv de réunion à une liste de contacts relativement large (± 50 personnes pour la commission Vélo, parmi lesquels des agents régionaux de Bruxelles Mobilité – dont l'ensemble des agents participant à la taskforce vélo interne à Bruxelles Mobilité – et de l'AATL, des représentants des cabinets de la ministre Grouwels et du secrétaire d'État De Lille, des associations vélos actives en Région de Bruxelles-Capitale, de l'IBSR, ...) permet à tous ces partenaires de participer ou non aux séances de travail de la commission en fonction des thèmes

bijeenkomsten van de commissie al of niet bijwonen. Van zitting tot zitting kan de verhouding mannen/vrouwen, administraties/verenigingen dus sterk uiteenlopen.

De Fietscommissie komt in de regel bijeen elke derde dinsdag van de maand. Het gedeelte dat gaat over het onderzoek van projecten (op plans) begint om 14 u. Het tweede gedeelte waarin meer algemene thema's aan bod komen, begint pas om 16 u. De afdeling fietsen wordt voorgezeten door de heer Frederik Depoortere, fietsmanager van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Net als de Gewestelijke Mobiliteitscommissie onderzoekt de Fietscommissie op eigen initiatief of op vraag van de regering aspecten of deelaspecten van de mobiliteit, meer bepaald de kwesties in verband met de mobiliteit van de fietsers. De Fietscommissie kan een advies aan de Gewestelijke Mobiliteitscommissie voorstellen. Meestal brengt de Fietscommissie geen adviesvoorstel uit, maar werpt opmerkingen op die een voorgesteld project al dan niet gunstig kunnen beïnvloeden of die kunnen leiden tot een aanpassing ervan. Deze elementen worden rechtstreeks geïntegreerd in de notulen van de vergadering. Deze notulen en aanbevelingen zijn niet bindend.

De notulen van vergaderingen worden niet op een website geplaatst en de burgers kunnen ze niet inkijken. Ze zijn echter beschikbaar rechtstreeks via mijn administratie en kunnen bijvoorbeeld worden aangevraagd langs de groene telefoon van Mوبiel Brussel. Bovendien worden de activiteiten van de verschillende subcommissies (fietsen, PBM's, goederen) opgenomen in het jaarverslag van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie.

Adviezen

In 2011 heeft de Gewestelijke Mobiliteitscommissie zes adviezen uitgebracht.

Op vraag van minister Brigitte Grouwels :

- Advies 2011 over de evaluatie van het beheerscontract tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB.
- Advies over de heraanleg van de Elsensesteenweg.

Op vraag van staatssecretaris Bruno De Lille :

- Advies over het ontwerpfietsplan 2.

Met toepassing van regelgevende teksten of protocolakkoorden tussen het Gewest en de gemeenten :

- Advies over het ontwerp van BBP Boondaal-Ernotte.
- Gemeentelijk mobiliteitsplan van Vorst.

Op eigen initiatief, zoals bepaald in artikel 2 van het besluit van 19 oktober 2000 :

- Advies over de stakingen en de onveiligheid bij de MIVB.

In 2012 heeft de commissie reeds drie adviezen uitgebracht.

Op vraag van staatssecretaris Bruno De Lille :

- Advies over het ontwerp van gewestelijk goederenplan.

abordés. Les rapports de force hommes/femmes, administrations/associations est donc très variable d'une séance à l'autre.

La Commission Vélo se réunit généralement tous les troisièmes mardis du mois. La partie consacrée à l'étude de projets (sur plans) débute à 14h. La seconde partie traitant de thèmes plus généraux ne débute qu'à 16h. La section Vélos est présidée par monsieur Frederik Depoortere, manager vélo de la Région de Bruxelles-Capitale.

Tout comme la Commission régionale de la Mobilité, la Commission Vélo examine, de sa propre initiative ou à la demande du gouvernement, les questions de mobilité, et plus particulièrement les questions en lien avec la mobilité des cyclistes. La commission vélo peut proposer un avis à la Commission Régionale de la Mobilité. Le plus souvent, la Commission Vélo n'émet pas de proposition d'avis mais des remarques soutenant (ou non) un projet présenté ou proposant des modifications à ce projet. Ces éléments sont directement intégrés au pv de la réunion. Ces pv et recommandations n'ont aucune force obligatoire.

Les pv de réunion ne sont pas mis à disposition des citoyens sur un site internet. Ils peuvent toutefois être directement demandés à mon administration via par exemple le numéro vert de Bruxelles Mobilité. En outre, le rapport annuel de la Commission Régionale de la Mobilité reprend les activités des différentes sous-commissions (vélos, PMR et marchandises).

Avis

En 2011, la Commission régionale de la Mobilité a remis six avis.

À la demande de la ministre Brigitte Grouwels :

- Avis 2011 sur l'évaluation du contrat de gestion entre la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB.
- Avis concernant le réaménagement de la chaussée d'Ixelles.

À la demande du secrétaire d'État Bruno De Lille :

- Avis sur le projet de plan Vélo 2.

En application de textes réglementaires ou de protocoles d'accord entre la Région et les communes :

- Avis sur le projet de PPAS Boondaal-Ernotte.
- Plan communal de mobilité de Forest.

D'initiative, comme prévu par l'article 2, de l'arrêté du 19 octobre 2000 :

- Avis concernant les grèves et l'insécurité à la STIB.

En 2012, la Commission a déjà remis trois avis.

À la demande du secrétaire d'État Bruno De Lille :

- Avis sur le projet de plan régional de marchandises.

Op vraag van minister Evelyne Huytebroeck :

- Advies over het voorontwerp van Cobrace.

Met toepassing van regelgevende teksten of protocolakkoorden tussen het Gewest en de gemeenten :

- Advies over het gemeentelijk mobiliteitsplan van Koekelberg.

Deze adviezen zijn niet dwingend. Aangezien ze de vrucht zijn van het werk dat in overleg met de actoren werd verricht, is het toch overduidelijk dat de commentaren die ze bevatten de volle aandacht van de vrager krijgen.

Sommige adviezen worden online geplaatst op de portaalsite van Mobiel Brussel, maar ze worden niet systematisch verspreid naar de burger toe. De structuur van de portaalsite laat dat niet toe.

Het is nuttig erop te wijzen dat voor de commissie naast haar adviesbevoegdheid ook een belangrijke rol is weggelegd van informatie, sensibilisatie en uitwisseling tussen de actoren.

In 2011 zijn onder meer uiteenzettingen geweest en debatten gevoerd over het strategisch plan 2010-2014 voor de Haven van Brussel, de studie voor het tot stand brengen van het gewestelijk parkeerbeleidsplan, het ontwerp van voetgangersplan, het project PULSAR van automatische metro, de studie over de toegankelijkheid van de handelszaken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de stand van zaken over de kilometerheffing en het E-vignet.

Vraag nr. 777 van de heer Paul De Ridder d.d. 24 april 2012 (N.) :

De Engelstalige mededelingen in de Brusselse metro.

In september 2010 oordeelde de tweetalige afdeling van de VCT dat in alle Engelstalige mededelingen in de Brusselse metro de benamingen tweetalig, Nederlandstalig en Franstalig, dienen omgeroepen te worden.

Dit is tot op heden niet het geval. Via verschillende bronnen stellen wij vast dat in de Engelstalige mededelingen die worden omgeroepen in de metro's vaak de bestemming uitsluitend in het Frans wordt uitgesproken.

Hieromtrent had ik graag enkele vragen gesteld :

1. Kan u een inventaris maken van alle Engelstalige mededelingen die in de Brusselse metro omgeroepen worden en die niet voldoen aan de strikte tweetaligheid van benamingen ?
2. Waarom zijn de mededelingen na anderhalf jaar nog altijd niet conform aan de taalwetgeving ?
3. Wat hebt u reeds ondernomen om deze mededelingen conform de taalwetgeving te laten omroepen ? Wanneer verwacht u resultaat ?

À la demande de la ministre Evelyne Huytebroeck :

- Avis sur l'avant-projet de Cobrace.

En application de textes réglementaires ou de protocoles d'accord entre la Région et les communes :

- Avis sur le plan communal de mobilité de Koekelberg.

Ces avis n'ont pas de valeur contraignante. Il est néanmoins évident que faisant l'objet d'un travail concerté entre les acteurs, les commentaires qu'ils contiennent font l'objet de toute l'attention du demandeur.

Certains avis sont mis en ligne sur le portail de Bruxelles-Mobilité mais ils ne font pas l'objet d'une diffusion systématique à destination du citoyen. La structure du site portail ne le permet pas.

Outre sa compétence d'avis, il est utile de souligner que la Commission est aussi un lieu important d'information, de sensibilisation et d'échanges entre les acteurs.

En 2011, il y a notamment eu des exposés et des débats sur le plan stratégique 2010-2014 pour le Port de Bruxelles, l'étude pour l'élaboration du plan régional de politique de stationnement, le projet de Plan piétons, le Projet d'automatisation du métro – PULSAR, l'étude de l'accessibilité des commerces dans la Région de Bruxelles-Capitale, l'état d'avancement sur le prélèvement kilométrique et la E-vignette.

Question n° 777 de M. Paul De Ridder du 24 avril 2012 (N.) :

Les annonces en anglais dans le métro bruxellois.

En septembre 2010, la section bilingue de la CPCL a jugé que toutes les annonces en anglais diffusées dans le métro bruxellois devaient mentionner les noms dans les deux langues : français et néerlandais.

Ce n'est toujours pas le cas aujourd'hui. Via différentes sources, nous constatons que, dans les annonces en anglais diffusées dans le métro, la destination n'est souvent nommée qu'en français.

À ce sujet, je voudrais poser les questions suivantes :

1. Pouvez-vous dresser un inventaire de toutes les annonces en anglais qui sont diffusées dans le métro bruxellois et qui ne satisfont pas au strict bilinguisme des noms ?
2. Pourquoi, après un an et demi, ces annonces ne sont-elles toujours pas conformes à la législation linguistique ?
3. Quelles mesures avez-vous déjà prises afin que ces annonces soient diffusées conformément à la législation linguistique ? Quand espérez-vous un résultat ?

Antwoord : Het is niet realistisch om in het kader van een parlementaire vraag een exhaustieve lijst te geven van alle Engelstalige mededelingen die in de Brusselse metro worden omgeroepen.

De MIVB roept al heel veel boodschappen om in verschillende talen. Deze boodschappen moeten in de eerste plaats bondig en duidelijk zijn om ze verstaanbaar te houden voor de klanten. De MIVB hanteert als criteria een zo maximaal mogelijke verstaanbaarheid alsook het respect van de taalwetgeving.

Wanneer reisinformatie in het Nederlands gegeven wordt, worden de bestemmingen in het Nederlands meegedeeld. Franstalige bestemmingsnamen worden gebruikt in Franstalige mededelingen. Zo worden de taalwetten correct toegepast.

Wat betreft de Engelstalige boodschappen wordt onderzocht in welke mate het vermelden van zowel de Franse als de Nederlandse benaming de effectiviteit en verstaanbaarheid van de boodschap in het gedrang zou kunnen brengen. De informatie moet immers voldoende duidelijk zijn voor de Engelstaligen en de buitenlanders die onze hoofdstad bezoeken.

Vraag nr. 782 van mevr. Sfia Bouarfa d.d. 26 april 2012 (Fr.) :

Aanwezigheid van wapens op het MIVB-net en het preventiebeleid.

Mobiliteit en veilig, gratis en kwaliteitsvol openbaar vervoer zijn bepalend voor de economische, sociale, ecologische en stedenbouwkundige toekomst van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het recht op mobiliteit moet gewaarborgd worden door een volwaardige openbare dienst waar zowel de personeelsleden als de reizigers het recht hebben om zich veilig te verplaatsen.

De dood van MIVB-controleur Iliaz Tahiraj op 7 april jongstleden heeft weer eens de aandacht gevestigd op de grote veiligheidsproblemen waarmee het MIVB-personeel geconfronteerd wordt.

Door de lamlegging van het hele MIVB-net na die daad van agressie werden alle Brusselaars gewezen op de vrees die bij het personeel leeft en dit amper vier maanden na de wilde staking van 5 december die eveneens na een daad van agressie uitbrak.

Op 27 maart werden zelfs twee MIVB-bewakingsagenten tot aan de remise van Haren achtervolgd door een man met een vuurwapen in de hand.

Volgens de pers bewapenen dat almaar meer MIVB-chauffeurs zich met « messen, sprays, schroevendraaiers » en andere blanke wapens om zichzelf te beschermen.

De grote toename van het aantal blanke wapens op het MIVB-net kan de onveiligheid enkel vergroten. MIVB-personeelsleden mogen niet in de verleiding komen om het recht in eigen handen te nemen.

Réponse : Dans le cadre d'une question parlementaire, il n'est pas réaliste de donner une liste exhaustive de l'ensemble des communications faites en anglais dans le métro bruxellois.

La STIB communique de nombreux messages dans différentes langues. Ces messages doivent avant tout être concis et clairs afin d'être compréhensibles pour les clients. La STIB utilise comme critère une compréhensibilité aussi maximale que possible ainsi que le respect de la législation linguistique.

Lorsque les informations aux voyageurs sont communiquées en néerlandais, les destinations sont aussi communiquées en néerlandais. Les noms des destinations en français sont utilisés lors de communications en français. La législation linguistique est donc correctement appliquée.

En ce qui concerne les messages diffusés en anglais, il est analysé dans quelle mesure la mention de la dénomination française et néerlandaise pourrait porter atteinte à l'efficacité et à la compréhension du message. Les informations doivent en effet être suffisamment claires pour les anglophones et les étrangers qui visitent notre capitale.

Question n° 782 de Mme Sfia Bouarfa du 26 avril 2012 (Fr.) :

La présence d'armes sur le réseau de la STIB et la politique de prévention.

La question de la mobilité et d'un transport public sûr, gratuit et de qualité est une question d'avenir économique, social, écologique et urbain pour notre Région de Bruxelles-Capitale. Le droit à la mobilité doit être assuré par un véritable service public où aussi bien les agents que les voyageurs ont le droit de se déplacer en toute sécurité.

La mort du superviseur de la STIB Iliaz Tahiraj samedi a mis une nouvelle fois la lumière sur l'ampleur des problèmes de sécurité auxquels doit faire face le personnel de la STIB.

La suspension de l'ensemble du trafic de la STIB qui a suivi l'agression a montré à tous les Bruxellois l'angoisse du personnel, quatre mois seulement après la grève sauvage du 5 décembre qui faisait également suite à une agression.

Le 27 mars, deux agents d'intervention de la STIB étaient mêmes poursuivis par un homme jusqu'au dépôt de Haren, une arme à feu à la main.

La presse révèle que de plus en plus de chauffeurs de la STIB s'arment de « couteaux, de sprays anti-agressions, de tournevis » et autres armes blanches, afin d'assurer eux-mêmes leur propre sécurité.

La prolifération d'armes blanches sur le réseau de la STIB ne peut conduire qu'à une insécurité plus grande, les agents de la STIB ne devant pas être tentés de faire justice eux-mêmes.

Gezien de grote toename van blanke wapens op het net, zowel bij de reizigers als de MIVB-personeelsleden, zou ik u in dat verband enkele vragen willen stellen.

Hoeveel keer werden MIVB-personeelsleden in 2011 aangevallen met blanke wapens? Hoeveel gevallen van zware agressie met de blote hand tegen MIVB-personeelsleden, zoals tegen Iliaz Tahiraj, hebben er zich voorgedaan?

Voert de MIVB specifieke preventiecampagnes voor de MIVB-personeelsleden wat de blanke wapens betreft? Worden de bewakingsagenten bewustgemaakt van dit probleem, dat almaar verergert?

Welke regels moet een MIVB-chauffeur volgen bij een aanval of aanvalspoging? Krijgen de chauffeurs een opleiding in conflictbeheersingstechnieken?

Antwoord: Overeenkomstig de overeenkomst die afgesloten werd tussen de politie, de gouverneur, het parket, TEC Waals-Brabant, De Lijn Vlaams-Brabant, NMBS en de MIVB worden de veiligheidsgegevens voortaan enkel nog gepubliceerd in een gemeenschappelijke mededeling van deze betrokken partijen.

Deze werkwijze heeft tot doel om de bewuste gegevens in een veel breder kader te situeren en toe te lichten. Zonder mij te willen vastpinnen op een datum, lijkt het er momenteel op dat deze cijfers eind 2012 kunnen bekendgemaakt worden.

In het kader van de verplichte opleiding voor bewakings- en veiligheidsagenten worden de volgende lessen gegeven:

- herkenning van gevaarlijke situaties en voorkomen gewelddadige situaties in het openbaar vervoer (8 uren);
- gebruik handboeien en retentietechnieken (6 uren);
- conflictbeheer (8 uren);
- zelfverdediging (16 uren).

In het kader van de interne basisopleiding van de MIVB volgen de veiligheidsagenten bovendien lessen conflict- en agressiebeheer (16 uren) en ook, elk jaar, 4 x 4 uren les zelfverdediging.

Tijdens deze opleidingen komt de problematiek van agressie met steekwapens aan bod. Het valt te noteren dat de veiligheidsagenten een beschermingsvest krijgen die hen beschermt tegen dit type agressie.

De reactie die verwacht wordt van de chauffeurs bij een conflict of een agressie wordt gespecificeerd in het exploitatiereglement, dat de medewerkers aangeleerd wordt tijdens hun opleiding en waaraan ze regelmatig herinnerd worden.

Er wordt gespecificeerd dat de medewerkers moeten waken over hun eigen veiligheid en die van de reizigers.

Wanneer een situatie uitdraait op een ruzie moeten medewerkers zich beschermen, in hun stuurpost (beschermd door een ruit) blijven en hulp inroepen via de aangepaste middelen (de voertuigen zijn uitgerust met hulpoproepsystemen).

Face à une présence accrue d'armes blanches sur le réseau, possédées tant par des usagers que par des agents de la STIB, j'aimerais vous interroger, Madame la Ministre, sur ce phénomène.

Combien d'agressions d'agents de la STIB ont eu lieu à l'arme blanche en 2011? Combien d'agressions graves d'agents ont eu lieu à main nue, telles que l'agression d'Iliaz Tahiraj?

La STIB mène-t-elle des campagnes de prévention spécifique aux agents de la STIB concernant les armes blanches? Les agents d'intervention se sont-ils vus spécialement sensibilisés à ce problème croissant?

Selon quel protocole doit réagir un agent roulant de la STIB en cas d'agression ou de tentative d'agression? Les agents roulants sont-ils formés aux techniques de gestion de conflit?

Réponse: Conformément à l'accord conclu entre la police, le gouverneur, le parquet, TEC Brabant Wallon, De Lijn Vlaams-Brabant, la SNCB et la STIB, les données relatives à la sécurité sont désormais uniquement publiées dans le cadre d'une communication commune des différentes parties concernées.

Cette méthode de travail a pour objectif de situer et commenter les données dans un cadre plus général. Sans vouloir avancer de date, il semble que ces chiffres seront communiqués fin 2012.

Dans le cadre de la formation obligatoire d'agent de gardiennage et de sécurité, les cours suivants sont dispensés:

- reconnaissance de situations dangereuses et prévention de situation violente dans les transports en commun (8 heures);
- utilisation de menottes et techniques de rétention (6 heures);
- gestion de conflits (8 heures);
- self-défense (16 heures).

De plus, dans le cadre de la formation de base interne à la STIB, les agents de sécurité suivent un cours de gestion de conflits et d'agressivité (16 heures), et également, chaque année, 4 x 4 heures de cours de self-défense.

Durant ces formations, la problématique d'agression à l'arme blanche est abordée. Il est à noter aussi que les agents de sécurité reçoivent un gilet de protection les protégeant de ce type d'agression.

La réaction attendue de la part du personnel de conduite face à un conflit ou une agression est spécifiée dans le règlement d'exploitation, enseigné aux agents lors de leur formation de base et régulièrement rappelé.

Il y est spécifié que les agents doivent veiller à leur sécurité et à la sécurité des voyageurs.

Lors d'une relation qui dégénère en altercation, les agents doivent se protéger, rester dans leur poste de conduite (qui est protégé par une vitre) et appeler les secours à l'aide de moyens adaptés (les véhicules sont équipés de systèmes d'appel à l'aide).

De medewerkers krijgen opleidingen die hen leren om beginnende conflicten te vermijden en te ontmijnen, door inzicht in de mechanismen van agressiviteit en beheersing van communicatie-technieken.

Vraag nr. 783 van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven d.d. 26 april 2012 (Fr.) :

Kinderwagens in de bussen en trams.

Onlangs heb ik vernomen dat er zich telkens dezelfde problemen voordoen op bepaalde bussen die onder meer door Anderlecht rijden, namelijk op de bussen van lijn 46 en 89.

Sommige passagiers hebben erop gewezen dat het soms zeer moeilijk is om in te stappen, omdat er zoveel kinderwagens in de weg staan. Ik kan mee voorstellen dat die problemen zich ook op andere buslijnen en dus in andere Brusselse gemeenten voordoen.

Bent u op de hoogte van dat probleem ? Op sommige bus- en tramlijnen gebeurt het dat de MIVB-voertuigen tijdens de spitsuren volledig worden ingepalmd door kinderwagens.

Het is natuurlijk geenszins mijn bedoeling om het gebruik van kinderwagens in het openbaar vervoer te verbieden. Dat zou absurd zijn. Ik wil echter wel weten of u zich bewust bent van het probleem en of het al aangekaart is in de MIVB.

Ik geef toe dat dit een zeer delicate kwestie is. Ik wens dan ook geen polemiek over een verbod op te starten. Dat wil ik nogmaals benadrukken.

Dat neemt niet weg dat het gebeurt dat twee of zelfs drie kinderwagens naast elkaar in de bus of tram staan en vaak nieuwe passagiers verhinderen in te stappen. Als die daar dan toch in slagen, verloopt de rit in weinig comfortabele en onveilige omstandigheden. Dat is natuurlijk ook het geval voor degenen die zich met kinderwagens en peuters verplaatsen.

Met deze vraag wil ik er vooral op wijzen dat niemand het aangenaam vindt om als sardientjes in een blik in het openbaar vervoer te zitten en dat men er alle belang bij heeft om het reizigerscomfort te verbeteren.

Onlangs werd in Parijs een bewustmakingscampagne in de bussen van de RATP gevoerd met de volgende boodschappen : « On a beau adorer les bébés, avec les poussettes, il ne faut pas pousser », « Partageons plus, partageons le bus » of nog « Si chacun fait ses propres règles, tout se dérègle ». Deze campagne herinnerde aan de regel die in de Franse hoofdstad geldt, namelijk dat er zich maximum twee opengeplooide kinderwagens in de bussen mogen bevinden. Dat betekent dat wanneer er al twee kinderwagens aan boord zijn, de overige kinderwagens opgeplooid moeten worden.

Les agents reçoivent des formations qui leur enseignent à éviter et désamorcer les conflits naissants, par une compréhension des mécanismes de l'agressivité et une maîtrise des techniques de communication.

Question n° 783 de M. Gaëtan Van Goidsenhoven du 26 avril 2012 (Fr.) :

Les poussettes pour enfants dans les bus et trams.

Il m'a été rapporté récemment que des problèmes récurrents avaient lieu dans certains bus circulant notamment sur la commune d'Anderlecht, à savoir le 46 et le 89.

Certains passagers nous ont rapporté qu'il était parfois bien difficile de se frayer un chemin pour monter à bord des bus tant la présence de poussettes pour enfants était importante. J'imagine que cela concerne également d'autres lignes de bus et donc d'autres communes bruxelloises.

Je souhaite savoir si vous aviez donc connaissance de cette problématique. Il arrive sur certaines lignes de bus et de tram que selon les heures d'affluence, les poussettes engorgent complètement les transports publics de la STIB.

Bien sûr, il n'est nullement question dans mon intervention, d'interdire le transport de poussettes transportant elles-mêmes des enfants ... Ce serait absurde. Mais je souhaitais savoir si, de votre côté, vous étiez consciente de ce souci et si la question avait déjà été abordée au sein de la société de transports bruxelloise.

Le débat est plus que délicat j'en conviens. Je ne souhaite lancer aucune polémique sur une quelconque interdiction, je le répète bien encore une fois.

Mais le fait est qu'il arrive que deux, trois voire même davantage de poussettes se retrouvent côte à côte à bord, bloquant souvent complètement une entrée du bus ou du tram, empêchant ainsi l'accès aux nouveaux passagers qui souhaitent monter dans le bus. Et si toutefois, les plus courageux parviennent à grimper, une fois à l'intérieur, le trajet s'avère pénible, le confort exigü et la sécurité peu assurée. Et c'est aussi le cas, bien sûr, pour les personnes voyageant avec des poussettes et des enfants en bas âge.

Ce que je voulais surtout signifier via cette intervention, c'est que ce n'est agréable pour personne de se retrouver coincé « comme des sardines », dans les transports publics et que l'on a tout intérêt à améliorer le confort de ceux-ci.

Récemment, à Paris, une campagne de sensibilisation affichait dans les bus de la RATP les messages suivants : « On a beau adorer les bébés, avec les poussettes, il ne faut pas pousser », « Partageons plus, partageons le bus » ou encore « Si chacun fait ses propres règles, tout se dérègle ». L'objectif de cette campagne était de rappeler la règle en vigueur dans la capitale parisienne, et qui dit que l'accès aux bus est limité à deux poussettes dépliées. Ce qui signifie que quand il y a déjà deux poussettes à bord, les poussettes supplémentaires doivent être repliées.

Ik kom nu bij mijn vraag : welke regel geldt in de MIVB-voertuigen ? Werden dergelijke regels om het aantal kinderwagens in de bussen of trams van de MIVB te beperken al overwogen ? Wat is uw standpunt hierover ?

Antwoord : De vervoersvoorwaarden van de MIVB voorzien het volgende : « plooibare kinderwagens mogen gratis vervoerd worden. Ze moeten opgeplooid worden bij grote drukte. ».

Er is in strikte zin dus geen beperking op het aantal buggy's in de voertuigen van de MIVB.

De MIVB rekent wel op de burgerzin en het gezond verstand van haar klanten. De MIVB voert daar trouwens nu al campagnes rond. Ze roept daarbij op tot meer burgerzin en hoffelijkheid op het openbaar vervoer, wat meer comfort en een beter samenleven moet opleveren.

Ik ondersteun deze benadering van de MIVB.

Vraag nr. 787 van de heer Jef Van Damme d.d. 9 mei 2012 (N.) :

De aanleg van het fiets-GEN, een gewestelijk expresnet voor de fietser.

Op 5 februari 2010 stemde het Parlement een resolutie voor de realisatie van een fiets-GEN. Het Parlement verzocht de regering om een gewestelijk expresnet voor de fietser in een straal van 20 km rond Brussel-centrum aan te leggen en overleef op te starten met het Vlaams en Waals Gewest.

Vandaar mijn vragen :

– Op welke manier werd de verbinding verzekerd voor elk van onderstaande missing links ? Bestaan er plannen voor fietspaden op deze verbindingen ? Welke afspraken werden er gemaakt met het Vlaams Gewest om de fietsknooppunten aan te sluiten op de GFR's per missing link ? Welke afspraken werden er gemaakt met het Waals Gewest om de RaVel-routes aan te sluiten op de GFR's per missing link ? Graag antwoord op deze vragen voor elk van deze missing links :

- 1) Tussen GFR Maalbeek en fietsknooppunt 41 ?
- 2) Tussen GFR Kanaal en fietsknooppunt 76 langs het kanaal ?
- 3) Tussen de Groene Wandeling en fietsknooppunt 53 langs de Leopold III-laan ?
- 4) Tussen Spoorwegwandeling en fietsknooppunt 50 langs de tramlijn naar Tervuren ?
- 5) Tussen GFR 4 en fietsknooppunt 44 langs de E411 ?
- 6) Tussen GFR Maalbeek en fietsknooppunt 47 langs de Lorrainedreef ?

J'en viens donc à ma question : pourriez-vous me dire quelle est la règle en vigueur à bord des véhicules de la STIB ? De telles dispositions de limitations de l'accès aux poussettes pour enfants ont-elles déjà été envisagées dans les bus ou les trams de la STIB ? Quelle est votre position par rapport à cette problématique ?

Réponse : Les conditions de transport de la STIB prévoient que : « Les poussettes pliables peuvent être transportées gratuitement. Elles doivent être pliées en cas d'affluence. »

Il n'y a donc, au sens strict, aucune limitation du nombre de poussettes dans les véhicules de la STIB.

La STIB compte sur le civisme et le bon sens de ses clients. La STIB mène d'ailleurs déjà des campagnes où elle appelle à davantage de civisme et de politesse dans les transports publics, ce qui apporte plus de confort et de convivialité.

Je soutiens cette approche par la STIB.

Question n° 787 de M. Jef Van Damme du 9 mai 2012 (N.) :

L'aménagement du RER vélo, réseau express régional pour cyclistes.

Le 5 février 2010, le Parlement a adopté une résolution relative à l'aménagement d'un RER vélo. Le Parlement demandait au Gouvernement de travailler à l'aménagement d'un réseau express régional pour cyclistes dans un rayon de 20 km à partir du centre de Bruxelles et d'entamer une concertation avec la Région flamande et la Région wallonne.

Mes questions sont dès lors les suivantes :

– De quelle manière la liaison a-t-elle été réalisée pour chacun des chaînons manquants ci-dessous ? Des projets de pistes cyclables sont-ils envisagés pour ces connexions ? Qu'a-t-on convenu avec la Région flamande afin de relier les fietsknooppunten (nœuds cyclistes) aux ICR pour chaque chaînon manquant ? Qu'a-t-on convenu avec la Région wallonne afin de relier les itinéraires RaVel aux ICR pour chaque chaînon manquant ? Merci de me répondre pour chacun des chaînons manquants suivants :

- 1) Entre l'ICR Maelbeek et le nœud cycliste 41 ?
- 2) Entre l'ICR Canal et le nœud cycliste 76, le long du canal ?
- 3) Entre la Promenade verte et le nœud cycliste 53, le long du boulevard Léopold III ?
- 4) Entre la Promenade du chemin de fer et le nœud cycliste 50, le long de la ligne de tram à destination de Tervuren ?
- 5) Entre l'ICR 5 et le nœud cycliste 44, le long de la E411 ?
- 6) Entre l'ICR Maelbeek et le nœud cycliste 47, le long de la drève de Lorraine ?

- 7) Tussen GFR 7 en fietsknooppunt 61 langs de Alsebergsesteenweg ?
- 8) Tussen GFR Kanaal en fietsknooppunt 67 langs het kanaal ?
- 9) Tussen GFR 10 en fietsknooppunt 46 langs de Ninoofsesteenweg ?
- 10) Tussen GFR 11 en fietsknooppunt 4 langs de E40 ?

– Op welke manier gebeurt de overgang van fietspaden op de grens voor elk van de onderstaande missing links ? Stopt het fietspad hier ? Komt de fietser hier op een drukke weg terecht ? Moeten de fietsers hier oversteken ? Werden hier op de grens bestaande fietspaden op elkaar aangesloten ? Graag een overzicht van alle missing links ?

- 1) Ter hoogte van het kruispunt Madridlaan/Romeinsesteenweg ?
- 2) Ter hoogte van de Vuurkruisenlaan net voor het viaduct van Vilvoorde ?
- 3) Ter hoogte van de Raketstraat ?
- 4) Ter hoogte van de tramlijn naar Vilvoorde ?
- 5) Ter hoogte van het Leonardkruispunt ?
- 6) Ter hoogte van het kruispunt Lorrainedreef/Sint-Hubertusdreef ?
- 7) Ter hoogte van de halte Van Haelen ?
- 8) Ter hoogte van de Veeweidekaai ?
- 9) Ter hoogte van de Serenadestraat ?
- 10) Ter hoogte van het kruispunt Gentssesteenweg/Technologiestraat ?

Antwoord : Voor de definitie van het Fiets-GEN werd vorig jaar beslist om een gezamenlijke studie uit te schrijven samen met de provincie Vlaams-Brabant en het Vlaamse Gewest. Het bleek immers noodzakelijk om de doelstellingen en potentieel van dit concept te verduidelijken voor alle partijen, vooral in functie van toekomstige investeringsprogramma's die dit grensoverschrijdend netwerk moeten gaan concretiseren.

De eerste fase van de studie, waarbij het Fiets-GEN wordt gedefinieerd is ondertussen afgesloten. In deze eerste fase werden definities geformuleerd en de verschillende stromen in kaart gebracht. De tweede fase loopt af in september dit jaar, waarbij concrete corridors zullen worden onderzocht.

Wat betreft uw eerste vraag, is het belangrijk om te weten dat het knooppuntennetwerk en het GFR-netwerk beide een verschillend doel hebben. Het eerste is hoofdzakelijk recreatief, het andere functioneel. Het equivalent van het eerste netwerk is in Brussel de Groene Wandeling, het GFR heeft als equivalent het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutennetwerk (BFF). In eerste instantie wordt dus getracht om de equivalente netwerken op elkaar af te stemmen,

- 7) Entre l'ICR 7 et le nœud cycliste 61, le long de la chaussée d'Alseberg ?
- 8) Entre l'ICR Canal et le nœud cycliste 67, le long du canal ?
- 9) Entre l'ICR 10 et le nœud cycliste 46, le long de la chaussée de Ninove ?
- 10) Entre l'ICR 11 et le nœud cycliste 4, le long de la E40 ?

– De quelle manière la transition entre les pistes cyclables s'effectue-t-elle à la frontière pour chacun des chaînons manquants ci-dessous ? La piste cyclable s'arrête-t-elle là ? Le cycliste y débouche-t-il sur une route très fréquentée ? Les cyclistes doivent-ils traverser à cet endroit ? À cet endroit de la frontière, les pistes cyclables ont-elles été reliées entre elles ? Je voudrais un récapitulatif de tous les chaînons manquants :

- 1) À hauteur du carrefour avenue de Madrid/chaussée Romaine ?
- 2) À hauteur de l'avenue des Croix de Feu, juste avant le viaduc de Vilvorde ?
- 3) À hauteur de la rue de la Fusée ?
- 4) À hauteur de la ligne de tram à destination de Vilvorde ?
- 5) À hauteur du carrefour Léonard ?
- 6) À hauteur du carrefour drève de Lorraine/drève Saint-Hubert ?
- 7) À hauteur de l'arrêt Van Haelen ?
- 8) À hauteur du quai de Veeweyde ?
- 9) À hauteur de la rue de la Sérénade ?
- 10) À hauteur du carrefour chaussée de Gand/rue de la Technologie ?

Réponse : En vue d'établir la définition du RER vélo, il a été décidé l'an dernier de réaliser une étude en commun avec la province du Brabant flamand et la Région flamande. Il paraissait en effet nécessaire de clarifier pour toutes les parties les objectifs et les potentialités de ce concept, surtout en fonction de futurs programmes d'investissement qui devront donner forme à ce réseau transfrontalier.

La première phase de l'étude, la définition du RER vélo, a entre-temps été clôturée. Durant cette première phase, des définitions ont été formulées et les différents flux ont été identifiés. La seconde phase se terminera en septembre de cette année, elle sera consacrée à l'étude de corridors concrets.

Pour répondre à votre première question, il faut savoir que le réseau de nœuds et celui des ICR ont chacun un objectif différent. Le premier a une vocation essentiellement récréative, le second remplit une fonction pratique. À Bruxelles, l'équivalent du premier est la Promenade verte, tandis que l'ICR a pour équivalent le Bovenlokaal Functioneel Fietsroutennetwerk ou réseau de pistes cyclables fonctionnel supralocal (BFF). Dans un premier temps, l'on cherchera donc à faire correspondre les réseaux équivalents

waarbij functionele verbindingen in het kader van het Fiets-GEN als primaire verbindingen worden beschouwd, en recreatieve als secundair.

Het BIM en de Provincie Vlaams-Brabant zijn overigens al begonnen met het onderlinge bewegwijzeren van knooppunten en Groene Wandeling. De uiteinden van de GFRs werden al een tijdje geleden afgestemd op het BFF in Vlaanderen, en het Brussels Gewest is vertegenwoordigd in de provinciale adviescommissie die wijzigingen aan dit netwerk bespreekt (ook wanneer de wijziging vanuit Brussel wordt gevraagd).

Dit betekent natuurlijk niet dat er geen links worden bestudeerd tussen de verschillende netwerken, die vaak over dezelfde straten lopen. De knooppunten worden trouwens vanaf de volgende editie opgenomen op de Brusselse Fietskaart, en de GFR-routes op de nieuwe kaart van Toerisme Vlaams-Brabant, voor zover ze bewegwijzerd zijn. Bij gebrek aan bewegwijzering van het BFF zal het Brussels Gewest trouwens op het laatste GFR-bord voor de grens verwijzen naar het dichtstbijzijnde knooppunt.

Het Waalse Gewest werd enkel zijdelings betrokken bij de Fiets-GEN-studie (de gemeenten Terhulpen en Waterloo werden uitgenodigd op de verkennende vergaderingen). Er werd wel contact opgenomen met mevrouw Chantal Jacobs, Waals Fietsmanager, voor een aantal concrete dossiers.

Heel concreet kan ik op uw detailvragen het volgende meegeven : enkel de GFR 4 is op dit ogenblik bewegwijzerd tot aan de grens, maar dan met de oude wegwijzers. Bij de vernieuwing zal verwezen worden naar het knooppunt. De bewegwijzering van GFR 11 werd nog niet doorgetrokken wegens de werken op de Gentsesteenweg. Bij alle andere routes is het dus wachten op de wegwijzers om de connecties met de knooppunten aan te geven. Wat de Groene Wandeling en de Spoorwegwandeling betreft moet ik u doorverwijzen naar het BIM, maar deze bewegwijzering is dus deels aangebracht.

Wat betreft uw tweede reeks vragen, kan ik u het volgende meegeven :

1) Madridlaan/Romeinsesteenweg. Het Vlaamse Gewest heeft de missing link aangepast zodat fietsers nu kunnen gebruik maken van de fietsbrug langs de A12 zonder de Romeinse Steenweg of de Boechoutlaan te moeten dwarsen.

2) De Vuurkruisenlaan komt niet in de buurt van het viaduct van Vilvoorde. U doelt waarschijnlijk op de Vilvoordsesteenweg, waar op Vlaams grondgebied een aanpassing dient te gebeuren van het fietspad, dat daar over 100 m aan de verkeerde kant ligt. Het Brussels Gewest tekende hiervoor plannen uit, de uitvoering moet nog worden gepland.

3) De Raketstraat verandert van uitzicht door de herinrichting van de Leopold III-laan : daar wordt een tweerichtingsfietspad aangelegd. Op de Besseveldstraat voorziet het Vlaamse Gewest op termijn fietspaden. Op de Gewestgrens zelf zou een fietsbrug kunnen komen, die de Harenweg met de St-Stevens-woluweg verbindt, en die de fietspaden op Leopold III, de bedrijven en de

entre eux, les liaisons fonctionnelles étant considérées, dans le cadre du RER vélo, comme liaisons primaires et les récréatives comme secondaires.

L'IBGE et la Province du Brabant flamand ont d'ailleurs déjà entamé la signalisation des noeuds d'une part et de la Promenade verte d'autre part. Depuis un certain temps déjà, les extrémités des ICR sont raccordées au BFF flamand, et la Région Bruxelloise est représentée à la commission consultative provinciale qui traite des modifications de ce réseau (également lorsque celles-ci font suite à une demande bruxelloise).

Bien entendu, cela ne signifie pas qu'on ne procède pas à l'examen de liens entre les différents réseaux qui, souvent, passent par les mêmes rues. Les nœuds seront d'ailleurs repris dans la prochaine édition de la carte cycliste bruxelloise, tandis que les ICR figureront sur la nouvelle carte que sortira Toerisme Vlaams-Brabant, pour autant qu'ils soient signalisés. En cas d'absence de signalisation du BFF, la Région bruxelloise indiquera d'ailleurs le nœud le plus proche sur le dernier panneau ICR avant la frontière.

La Région wallonne n'a été concernée qu'indirectement par l'étude sur le RER vélo (les communes de La Hulpe et de Waterloo ont été invitées aux réunions exploratoires). Pour un certain nombre de dossiers, contact a néanmoins été pris avec la Manager vélo de la Wallonie, madame Chantal Jacobs.

Vos questions de détail appellent de ma part les réponses concrètes suivantes : en ce moment, seul l'ICR 4 est signalisé jusqu'à la frontière, mais ce sont d'anciens panneaux indicateurs qui font office de signalisation. Une fois renouvelés, ils indiqueront le nœud. La signalisation de l'ICR 11 n'a pas encore été prolongée à cause des travaux à la chaussée de Gand. Pour tous les autres itinéraires, il faut donc attendre les panneaux indicateurs qui indiqueront les liaisons avec les nœuds. En ce qui concerne la Promenade verte et la Promenade du Chemin de Fer, je vous renvoie à l'IBGM, mais la signalisation est donc partiellement en place.

En ce qui concerne la seconde série de questions, voici ce que je puis vous communiquer :

1) Avenue de Madridlaan/chaussée Romaine. La Région flamande a adapté le chaînon manquant, si bien que les cyclistes peuvent à présent emprunter la passerelle qui leur est destinée le long de l'A12, sans devoir traverser la chaussée Romaine ou l'avenue de Boechout.

2) L'avenue des Croix du Feu ne vient pas dans les parages du viaduc de Vilvorde. Vous faites probablement allusion à la chaussée de Vilvorde, où un aménagement de la piste cyclable, doit se faire sur le territoire flamand, étant donné qu'à cet endroit, elle se trouve du mauvais côté sur une distance de 100 m. La Région bruxelloise a dessiné les plans à cet effet, la réalisation n'a pas encore été programmée.

3) La rue de la Fusée changera d'aspect par le réaménagement du boulevard Léopold III : une piste cyclable bidirectionnelle y sera aménagée. À la Besseveldstraat, la Région prévoit à terme des pistes cyclables. À la limite de la Région même, une passerelle serait construite, reliant la Harenweg à la St-Stevens-Woluweg et qui devrait desservir les pistes cyclables du bd Léopold III, les

tramhalte moet ontsluiten. Een haalbaarheidsstudie wordt dit jaar door Mobilie Brussel opgestart.

4) Er ligt op dit ogenblik geen tramlijn meer naar Vilvoorde. De Vilvoordelaan wordt voorlopig niet heraangelegd, gezien de ontwikkeling van Schaarbeek-Vorming, waarbij de laan misschien zou worden verlegd. De aansluiting op de Schaarbeeklei is enkel voor een eventuele tramverbinding moeilijk gezien het nieuwe Vlaamse profiel (de middenberm is daar verdwenen), maar de fietspaden sluiten op elkaar aan.

5) De aansluiting onder het Leonardkruispunt bestaat, al is het fietspad en de tunnel van ondermaatse kwaliteit. Het is duidelijk dat een investering in het kader van het FietsGEN zich hier opdringt.

6) Lorreinendreef/St-Hubertusdreef : de aansluiting deels door het bos wordt uitgevoerd in het kader van GFR Maalbeek.

7) Deze connectie is problematisch. Vlaanderen zal de fietspaden op de Alsebergsesteenweg vernieuwen, maar binnen het Brusselse Gewest is het niet mogelijk om fietspaden te creëren over het verdere tracé, omwille van de tram. Het GFR-tracé dat de verbinding moet mogelijk maken, langs Steenveltstraat en Zandbeekstraat en het station Kalevoet, is in studie maar een eventuele aanpassing van dit tracé dringt zich op (de hoogteverschillen zijn te groot). Een oplossing is misschien mogelijk door de spoorlijnen te volgen; dit wordt bekeken in het kader van de FietsGENstudie.

8) Het Brussels Gewest zal de Veeweydekaai weldra heraanleggen en ook het jaagpad richting Gewestgrens zal worden aangepakt door Beliris. In het Vlaamse Gewest wordt enkel de oostoever van het kanaal als fietsroute weerhouden; de FietsGENstudie moet ook uitmaken in hoeverre een doortrekken van een route aan de Westkant nuttig kan zijn.

9) Op de Ninoofsesteenweg liggen fietspaden die hoogdringend aan onderhoud toe zijn. De voorbereidingen zijn hiervoor bezig voor het Brusselse deel, en op Vlaanderen worden de fietspaden ook heraangelegd. De verbinding is dus verzekerd.

10) De verbinding Gentsesesteenweg/Technologiestraat wordt problematisch door de afsluiting van de spoorwegovergang. Op het laatste Brusselse stuk Gentsesesteenweg worden wel fietspaden aangelegd, naar het model van het profiel in Vlaanderen. De onderdoorgang onder de sporen wordt weinig fietsvriendelijk met smalle gangen en haakse bochten. Een betere oplossing was moeilijk, omwille van het ontbreken van de nodige ruimte aan de Brusselse kant van de sporen (tramterminus).

Vraag nr. 788 van de heer Emmanuel De Bock d.d. 9 mei 2012 (Fr.) :

Staat van vooruitgang van het GEN.

Het GEN gaat stilaan vooruit en moet ten goede komen aan alle Brusselaars. Deze laatsten zijn de eerste om hinder te ondervinden van die grote bouwwerken, onteigeningen, werken voor de uitbreiding van de sporen ...

firmer et l'arrêt de tram. Bruxelles Mobilité entame cette année une étude de faisabilité.

4) Il n'y a plus de ligne de tram vers Vilvorde. Un réaménagement de l'avenue de Vilvorde n'est pas à l'ordre du jour, puisque le développement de Schaarbeek-Formation nécessitera peut-être le déplacement de cette voirie. Le raccordement à la Schaarbeeklei ne présente des difficultés que pour une éventuelle liaison tramviaire, étant donné le nouveau profil flamand (la berme centrale y a été supprimée), mais les pistes cyclables sont raccordées entre elles.

5) Le raccordement sous le Carrefour Léonard existe, bien que la qualité de la piste cyclable et du tunnel laisse à désirer. Il est clair qu'il s'agit d'un cas où un investissement dans le cadre du RER vélo s'impose.

6) Drève de Lorraine/drève St-Hubert : le raccordement, en partie par le bois, sera réalisé dans le cadre de l'ICR Maelbeek.

7) Cette liaison pose problème. La Flandre va renouveler les pistes cyclables de l'Alsebergsesteenweg, mais il n'est pas possible de créer des pistes sur le prolongement du tracé en Région bruxelloise, à cause du tram. Le tracé de l'ICR qui doit permettre la liaison le long des rues Steenvelt et Zandbeek et la gare de Caevoet est à l'étude, mais une adaptation de ce tracé s'impose (les dénivelés sont trop grands). Une solution envisageable est de suivre les voies de chemin de fer; elle sera examinée dans le cadre de l'étude RER vélo.

8) La Région bruxelloise procédera prochainement au réaménagement du quai de Veeweyde et Beliris s'occupera également du chemin de halage en direction de la limite régionale. En Région flamande, seule la rive est du canal sera retenue comme itinéraire cyclable; l'étude RER vélo doit aussi déterminer quelle serait l'utilité d'un prolongement d'itinéraire mesure du côté ouest.

9) La chaussée de Ninove est équipée de pistes cyclables qui nécessitent un entretien très urgent. Les préparations sont en cours pour la partie bruxelloise et un réaménagement sera fait sur la partie flamande aussi. La liaison est dès lors assurée.

10) La liaison chaussée de Gand/rue de la Technologie devient un problème suite à la fermeture du passage à niveau. Des pistes cyclables seront néanmoins aménagées sur le dernier tronçon bruxellois de la chaussée de Gand, suivant le modèle du profil en Flandre. Le passage sous les voies, avec ses couloirs étroits et ses virages en équerre, est peu convivial pour les cyclistes. Il était difficile d'appliquer une solution meilleure, car l'espace est insuffisant du côté bruxellois des voies (terminus du tram).

Question n° 788 de M. Emmanuel De Bock du 9 mai 2012 (Fr.) :

L'état d'avancement du RER.

Le RER avance peu à peu et doit profiter à l'ensemble des Bruxellois. Ces derniers sont les premiers à subir les nuisances de ce chantier important, expropriations, travaux pour l'élargissement des voies, ...

Daarom zou ik enkele vragen willen stellen over de staat van vooruitgang van het GEN-project en de gevolgen voor de mobiliteit.

Graag volgende vragen :

1. Wordt de kalender voor indienststelling nageleefd of zijn er opnieuw vertragingen ?
2. Graag een overzicht van alle (toekomstige stations) van het GEN op het grondgebied van het Gewest en die in de buurt van het Gewest.
3. Wat worden de nieuwe stations ?
4. Welke stations verdwijnen ?
5. Heeft de regering gedacht aan het op elkaar afstemmen van het gewestelijk openbaar vervoer en het vervoer van de NMBS om het probleem van overstappen zoveel mogelijk te beperken ?
6. Bent u betrokken bij een tariefintegratie voor heel het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zelfs daarbuiten ?
7. Hebt u er zich van verzekerd dat het Gewest in het weekend ook kan rekenen op gepaste mobiliteit ?
8. Wat in het bijzonder Ukkel betreft, wordt een belangrijk station omgebouwd in de wijk van de Moensberg. De bewoners van Calevoet, Linkebeek en Ukkel-Stalle vrezen nu dat een van die stations verdwijnt. Hebt u de garantie gekregen dat die stations en de as noord-centraal-zuid volledig behouden worden eerder dan het Weststation ?
9. In verband met de lijn Moensberg – Diesdelle wordt al jaren een tussenhalte gevraagd door het Frans lyceum om de 3.000 leerlingen de mogelijkheid te geven 's morgens en 's avonds met de trein te komen en te vertrekken, om zo de wijk te ontlasten. Is de regering het daarmee eens en heeft zij garanties gekregen?
10. Heeft de regering andere strategische tussenhaltes voor ogen om de mobiliteit te verbeteren, gelet op de bevolkingsexplosie en de toenemende behoefte aan mobiliteit in het Gewest ?

Antwoord :

1. Sinds de ondertekening van de GEN-overeenkomst in 2003 werd de geplande datum voor de indienststelling meermaals verschoven. Thans schieten de werkzaamheden goed op. Toch blijft er nog onzekerheid over lijn 124 : tegen de vergunning van het Vlaamse Gewest is een beroep bij de Raad van State ingesteld. Dit zijn de datums waarover wij momenteel beschikken :

- Voltooiing van de Diabolo : juni 2012
- Vak Watermaal – Josaphat (tunnel inbegrepen) : 2015
- Vak Brussel – Sint-Katherina-Lombeek (Lijn 50a) : 2015

C'est l'occasion pour moi de vous interroger sur l'état d'avancement du projet du RER et les modifications qu'il va entraîner en termes de mobilité.

J'aimerais dès lors vous poser les questions suivantes :

1. Le calendrier de mise en service est-il respecté ou connaît-il de nouveaux retards ?
2. Pourriez-vous nous transmettre l'ensemble des (futurs) gares RER sur le territoire de la Région bruxelloise et celles à proximité de la Région ?
3. Quelles sont les nouvelles gares ?
4. Quelles sont les gares qui seront supprimées ?
5. Le gouvernement a-t-il prévu une articulation des transports en commun régionaux avec ceux de la SNCB afin de réduire les inconvénients des ruptures de charges entre les différents moyens de transport ?
6. Avez-vous été associée quant à une intégration tarifaire sur l'ensemble du territoire de la Région et au-delà même des frontières territoriales ?
7. Avez-vous eu des assurances pour que la Région puisse bénéficier également le week-end d'un service permettant une mobilité adéquate ?
8. En ce qui concerne plus spécifiquement la commune d'Uccle une gare importante est en transformation dans le quartier du Moensberg. La crainte actuelle des riverains de Calevoet, de Linkebeek, mais aussi d'Uccle-Stalle est de voir l'une de ces gares supprimées. Avez-vous eu des assurances sur le maintien intégral de ces gares et de la desserte de l'axe Nord-Central-Midi plutôt que Gare de l'Ouest ?
9. Concernant la ligne Moensberg – Vivier d'Oie, un arrêt intermédiaire est réclamé par le Lycée français depuis des années afin de permettre aux 3.000 élèves de venir à l'école aussi par le train uniquement le matin et en fin de journée, ce qui permettrait de désengorger le quartier. Le gouvernement soutient-il cette demande et a-t-il obtenu des assurances ?
10. Plus largement, le gouvernement a-t-il identifié d'autres points d'arrêt intermédiaires stratégiques qui permettraient d'améliorer la mobilité, eu égard à la croissance démographique et au besoin de mobilité grandissant dans la Région ?

Réponse :

1. Le calendrier de mise en service a été plusieurs fois repoussé depuis la signature de la Convention RER en 2003. Les travaux avancent maintenant à un bon rythme. Il reste cependant une grosse incertitude sur la ligne 124 où le permis en Région flamande fait l'objet d'un recours au Conseil d'État. Les dates dont nous disposons actuellement sont :

- Achèvement du Diabolo : juin 2012
- Tronçon Watermael – Josaphat (dont le tunnel) : 2015
- Tronçon Bruxelles – Sint-Katherina-Lombeek (Ligne 50a) : 2015

- Vak Watermaal – Ottignies (Lijn 161) : 2017/2018
- Vak Ukkel – Eigenbrakel (Lijn 124) : 2019 maar afhankelijk van het verkrijgen van de vergunning.

2. De stations die de treinen van het GEN-netwerk zullen aandoen volgens het tussenscenario van de studie artikel 13 zijn de volgende :

- Anderlecht – Coovi
- Arcaden
- St-Agatha-Berchem
- Bockstael
- Boondaal
- Bosvoorde
- Bordet
- Brussel – Centraal
- Brussel – Zuid
- Brussel – Noord
- Brussel – Schuman
- Brussel – Luxemburg
- Kapellekerk
- Congres
- Delta
- Etterbeek
- Evere
- Vorst Oost
- Vorst Zuid
- Ganshoren Expo
- Mouterij
- Haren
- Haren Zuid
- Jette
- Josaphat – Wahis
- Linkebeek
- Meiser
- Merode
- Moensberg
- West
- Pannenhuis
- Klein Eiland
- St-Job
- Schaarbeek
- Simonis
- Ukkel Kalevoet
- Ukkel Stalle
- Verboeckhoven
- Diesdelle
- Watermaal

Vlaktbij het BHG kunnen de volgende stations vermeld worden : Machelen (Kerklaan), Diegem, Zaventem, Brussels Airport, Groenendaal, Linkebeek, Holleken, Beersel, Ruisbroek, Groot-Bijgaarden, Dilbeek en Zellik-Pontbeek en Zellik.

3. In de lijst van punt 2 zijn de stations die nieuw en tegenwoordig niet bediend worden :

- Anderlecht – Coovi
- Arcaden
- Ganshoren Expo
- Mouterij
- Josaphat
- Pannenhuis

- Tronçon Watermael – Ottignies (Ligne 161) : 2017/2018
- Tronçon Uccle- Braine l'Alleud (Ligne 124) : 2019 mais fonction de l'obtention du permis.

2. Les gares qui seront desservies par le RER dans le scénario intermédiaire défini dans l'étude article 13 sont les suivantes :

- Anderlecht – Ceria
- Arcades
- Berchem-St-Agathe
- Bockstael
- Boondael
- Boitsfort
- Bordet
- Bruxelles – central
- Bruxelles – Midi
- Bruxelles – Nord
- Bruxelles – Schuman
- Bruxelles – Luxembourg
- Chapelle
- Congrès
- Delta
- Etterbeek
- Evere
- Forest Est
- Forest midi
- Ganshoren Expo
- Gerموir
- Haren
- Haren Sud
- Jette
- Josaphat – Wahis
- Linkebeek
- Meiser
- Mérode
- Moensberg
- Ouest
- Pannenhuis
- Petite Île
- St-Job
- Schaarbeek
- Simonis
- Uccle Calevoet
- Uccle Stalle
- Verboeckhoven
- Vivier d'oie
- Watermael

À proximité immédiate de la RBC, on peut citer les gares de Machelen (Kerklaan), Diegem, Zaventem, Brussels Airport, Groenendaal, Linkebeek, Holleken, Beersel, Ruisbroek, Grand-Bigard, Dilbeek et Zellik-Pontbeek et Zellik.

3. Dans la liste du point 2, les nouvelles gares par rapport à la desserte actuelle sont :

- Anderlecht – Ceria
- Arcades
- Ganshoren Expo
- Gerموir
- Josaphat
- Pannenhuis

- Klein Eiland (kan desnoods worden vervangen door Kuregem).

Het BHG is voor het overige vragende partij voor een aantal bijkomende stations : De Trooz, Erasmus, Ganshoren-Veroost, Jamblinne de Meux, Lycée français, Rogier, Verboeckhoven, Wielemans.

4. De sluiting van stations wordt niet overwogen, maar 2 stations zullen verplaatst worden :

- Het station Moensberg wordt verplaatst naar het oosten en wordt zodoende een aansluitingsstation voor de treinen van de lijnen 124 en 26.
- Het station Buda wordt enkele hectometers naar het noorden verplaatst en wordt omgedoopt tot het station Machelen-Kerklaan.

Ook het station Evere zou eventueel een honderdtal meter zuidwaarts verplaatst kunnen worden om het GGB Josaphat beter te bedienen (in dit geval zal het nieuwe station Josaphat er waarschijnlijk niet komen).

5. Er wordt in het Gewest druk nagedacht over de raakvlakken tussen de netwerken van de NMBS en de MIVB. De MIVB is trouwens vertegenwoordigd én in de interne reflectiegroepen van het Gewest én in de operationele en de stuurcomités van de GEN-overeenkomst.

De stations Ganshoren-Expo of Verboeckhoven die op de verlanlijst van het Gewest staan, zijn typisch stations die nodig zijn voor de goede afstemming van de netwerken.

6. Het Gewest en de MIVB werken actief aan de tariefintegratie tussen de netwerken van de MIVB en De Lijn. De reflectie zal in tweede instantie uitgebreid worden naar het NMBS- en het TEC-netwerk.

7. De beslissing van het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) van 8 mei 2012 dringt aan op de naleving van de GEN-overeenkomst. De bijlage 3 van deze overeenkomst bevat de minimumfrequenties van het net. De minimumfrequentie die is vastgesteld voor het weekend is een trein om de 30 minuten.

8. In het kader van het GEN-project zijn stationsluitingen niet aan de orde. Artikel 13 van de studie voorziet immers in het sturen van de treinen van lijn 124 naar lijn 28 en het Weststation. De bediening in het uit te werken tussenscenario voorziet in een halve frequentie naar lijn 28 en de andere halve frequentie naar de Noord-Zuidverbinding.

9. De stopplaats Lycée Français staat nog steeds op de verlanglijst van het BHG. Toch moet men erkennen dat het reizigerspotentieel daar een van de geringste is in het BHG : de herkomst van de leerlingen is nauwelijks te vinden in de gemeenten die door de spoorlijnen 26 en 124 bediend worden. Voorts is de dichtheid van de wijk zeer laag en de inrichting van een GEN-stopplaats is pas gegrond als er vastgoedprojecten van de grond komen.

10. Er is in het kader van de werkzaamheden rond het GPDO denkwerk verricht over de polen in en buiten de stad en het afstemmen ervan op de intermodale knooppunten. Potentiële uitwisselingsplaatsen op het spoornet zijn hieruit niet voortgekomen.

- Petite Île (elle pourrait être remplacée par Cureghem au besoin).

Par ailleurs, la RBC demande un certain nombre de gares complémentaires : De Trooz, Erasme, Ganshoren-Veroost, Jamblinne de Meux, Lycée français, Rogier, Verboeckhoven, Wielemans.

4. Aucune suppression de gare n'est envisagée mais 2 gares vont être déplacées :

- La gare de Moensberg sera déplacée vers l'Est pour devenir une gare de correspondance entre les trains des lignes 124 et 26.
- La gare de Buda sera déplacée de quelques centaines de mètres vers le Nord pour devenir la gare de Machelen-Kerklaan.

La gare d'Evere pourrait aussi éventuellement être déplacée d'une centaine de mètres vers le sud pour mieux desservir la ZIR Josaphat (dans ce cas-là, il n'y aura probablement pas de nouvelle gare Josaphat).

5. L'articulation entre les réseaux de la SNCB et de la STIB est au cœur des réflexions de la Région. La STIB est d'ailleurs représentée à la fois dans les groupes de réflexion internes à la Région et dans les comités de pilotage et opérationnels de la convention RER.

Les gares de Ganshoren-Expo ou de Verboeckhoven demandées par la Région sont typiquement des gares nécessaires pour l'articulation des réseaux.

6. La Région et la STIB travaillent activement sur l'intégration tarifaire entre les réseaux STIB et De Lijn. La réflexion sera devrait être étendue au réseau SNCB et TEC dans un deuxième temps.

7. La décision du Comité Exécutif des Ministres de la Mobilité (CEMM) du 8 mai 2012 insiste sur le respect de la Convention RER. Cette convention reprend dans son annexe 3 les fréquences minimales du réseau. La fréquence minimale le week-end y est établie à un train toutes les 30 minutes.

8. Aucune fermeture de gare n'est envisagée dans le cadre du projet RER. Effectivement, l'étude article 13 a envisagé d'envoyer les trains de la ligne 124 vers la ligne 28 et la gare de l'Ouest. La desserte reprise finalement dans le scénario intermédiaire à mettre en œuvre prévoit une demi-fréquence vers la ligne 28 et l'autre demi-fréquence vers la jonction Nord-Midi.

9. La halte Lycée Français se trouve toujours dans les demandes de la RBC. Il faut cependant admettre que le potentiel de voyageurs y est un des plus limités de la RBC : les origines des élèves ne correspondent que très peu avec les communes desservies par les lignes ferroviaires 26 et 124. Par ailleurs, la densité du quartier est très faible et ne justifiera une halte RER que si des projets immobiliers y étaient développés.

10. Une réflexion sur les pôles urbains et périurbains et leur adéquation avec les nœuds intermodaux a été menée dans le cadre des travaux du PRDD. Celle-ci n'a pas dégagé de nouveaux lieux d'échanges potentiels sur le réseau ferré.

Vraag nr. 795 van mevr. Carla Dejonghe d.d. 24 mei 2012 (N.):

De in Iris 2 opgenomen compensatie van verdwenen parkeerplaatsen.

In het Iris II-plan staan een aantal maatregelen opgesomd om het aandeel verplaatsingen met het openbaar vervoer en de actieve modi te verhogen, ondermeer door te snoeien in het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg. Het invoeren van eigenbaanstroken, parkeerverboden aan kruispunten, busbanen en de verwijdering van parkeerplaatsen stroomopwaarts van de kruispunten, hebben allemaal een invloed op het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Ook de plaatsing van Cambio- en Villostations speelt hierbij een rol. Als compensatie stelt het Iris II-plan het volgende voor :

Indien nodig zal het Gewest vervangingsparkeerplaatsen voorzien die niet op de openbare weg liggen. Het Gewest is er zich immers van bewust dat het schrappen van parkeermogelijkheden ten gunste van eigen beddingen voor het openbaar vervoer, fietspaden of ruimte voor voetgangers een nadelig effect zou kunnen hebben op de buurtbewoners of op de commerciële activiteiten in de buurt.

De aanleg van busbanen, Cambio- en Villostations en heraanleg van kruispunten gaat intussen verder. Het is dan ook nuttig te peilen naar de methode die gehanteerd wordt in het parkeerdebat, vooral gezien de soms nogal verregaande oplossingen die sommige gemeenten daarvoor aandragen.

Daarom zou ik graag volgende vragen willen stellen :

1. Op welke manier registreert het gewest het verdwijnen van parkeerplaatsen op de openbare weg ?

2. Hoeveel parkeerplaatsen op de openbare weg verdwenen er de afgelopen 3 jaar bij de aanleg van Cambio- en Villostations ? Hoeveel van deze plaatsen werden gecompenseerd door parkeerplaatsen te creëren die niet op de openbare weg liggen, zoals opgenomen in het Iris II-plan ?

3. Hoeveel parkeerplaatsen verdwenen op de openbare weg de afgelopen 3 jaar bij :

- de invoering van busbanen;
- heraanleg van kruispunten;
- het creëren van fietspaden of ruimte voor voetgangers;
- de invoering van éénrichtingsverkeer ?

Hoeveel van deze plaatsen werden gecompenseerd door parkeerplaatsen te creëren die niet op de openbare weg liggen ?

4. Hoeveel klachten ontvingen de betrokken administraties (Mobiël Brussel, het Gewest, MIVB, etc.) de afgelopen 3 jaar vanwege burgers over het verdwijnen van parkeerplaatsen op de openbare weg ?

Question n° 795 de Mme Carla Dejonghe du 24 mai 2012 (N.):

La compensation des places de stationnement supprimées prévue par IRIS 2.

Le plan Iris 2 prévoit un certain nombre de mesures destinées à accroître la part de déplacements en transports en commun et en modes actifs, notamment à travers la réduction du nombre de places de stationnement en voirie. La création de sites propres, les restrictions de stationnement aux abords des carrefours, les bandes bus et la suppression du stationnement en amont des carrefours : tout cela influe sur le nombre de places de stationnement disponibles. L'implantation de stations Cambio et Villo joue également un rôle à cet égard. À titre de compensation, le plan Iris 2 propose ceci :

Consciente que le stationnement supprimé en voirie au profit des sites propres, des pistes cyclables ou des espaces piétons pourrait nuire aux riverains ou aux activités commerciales, la Région créera des parkings hors voirie, de substitution, partout où cela s'avérera nécessaire.

Entre-temps, l'aménagement de bandes bus, l'installation de stations Cambio et Villo et le réaménagement de carrefours se poursuivent. Il n'est donc pas inutile de s'enquérir de la méthode suivie dans le débat sur le stationnement, surtout au vu des solutions parfois extrêmes que certaines communes avancent en la matière.

C'est pourquoi je voudrais poser les questions suivantes :

1. De quelle manière la Région enregistre-t-elle la suppression de places de stationnement en voirie ? Quels constats a-t-on dressés sur ce plan au cours des trois dernières années ?

2. Combien de places de stationnement en voirie ont-elles été supprimées ces trois dernières années dans le cadre de l'aménagement de stations Cambio et Villo ? Combien de ces places ont-elles été compensées par des places de stationnement à créer hors voirie, conformément au plan Iris 2 ?

3. Combien de places de stationnement en voirie ont-elles été supprimées ces trois dernières années suite :

- à la création de bandes bus;
- au réaménagement de carrefours;
- à la création de pistes cyclables ou d'espaces piétons;
- à la mise en sens unique ?

Combien de ces places ont-elles été compensées par des places de stationnement à créer hors voirie ?

4. Combien de plaintes relatives à la suppression de places de stationnement les citoyens ont-ils adressées aux administrations concernées (Bruxelles Mobilité, la Région, la STIB, etc.) ces trois dernières années ?

Antwoord :

1. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest registreert niet systematisch de daling van de parkeerplaatsen. Deze taak zal worden weggelegd voor het Parkeerobservatorium dat door toedoen van het Parkeeragentschap in werking moet worden gesteld in 2013. De gemeenten registreren evenmin deze daling.

2. De concrete uitbouw van Villo in de eerste fase, die de aanleg van 180 stations voor 2.500 fietsen met zich meebrengt, heeft ertoe geleid dat 420 parkeerplaatsen moesten verdwijnen.

Wat de deelauto's betreft, zijn er 210 standplaatsen voor Cambio en 20 standplaatsen voor Zen Car; dit zijn de jongste cijfers die de operatoren ons hebben doorgegeven.

Voor deze « verloren » parkeerplaatsen komt er geen compensatie in de vorm van plaatsen buiten de openbare weg. In het Iris 2-plan worden het Gewest en de gemeenten gevraagd om het aantal parkeerplaatsen te verminderen ten gunste van de intermodaliteit en het aanbod aan overtuigende alternatieven voor het autogebruik; dat zijn alvast carsharing, die 4 à 5 privévoertuigen vervangt, en het fietsdelen, dat in hetzelfde verband de bezitting van een fiets vervangt.

Dit aantal plaatsen toegekend aan een weldoordachte intermodaliteit vertegenwoordigt slechts 0,2 % van alle beschikbare plaatsen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

3. Zoals uiteengezet in vraag 1, wordt bij Mobiel Brussel nog geen monitoring verricht over deze verminderingen.

4. Mobiel Brussel, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de MIVB, (...) ontvingen de afgelopen 3 jaar geen klachten in het kader van wegenwerken in verband met de vermindering van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg.

Aangezien de meeste parkeerplaatsen afgeschaft werden met het oog op de aanleg van eigen banen voor het openbaar vervoer, het creëren van specifieke voorzieningen voor de fietsers en de uitbouw van de carsharing, ziet de bevolking daar geen graten in, integendeel, aangezien de mobiliteit er beter van wordt.

Vraag nr. 796 van de heer Philippe Pivin d.d. 24 mei 2012 (Fr.) :

De aanleg langs de Jettelaan aan het Elisabethpark van een strook voor voetgangers, fietsers en gebruikers van de parkeerplaatsen en de voor de MIVB voorbehouden centrale zone van de laan.

In het kader van de werken die het Gewest thans uitvoert in Koekelberg, in het bijzonder aan het Simonisplein, vind ik het nuttig u aan de tand te voelen over de niet-aanleg, in de omgeving van de lopende werken, van een strook voor de voetgangers en de gebruikers van de parkeerplaatsen langs het Elisabethpark langs de Jettelaan.

In het park kunnen de voetgangers zich gemakkelijk verplaatsen, maar de aan de rand van de weg is er niets aangelegd.

Réponse :

1. La Région de Bruxelles-Capitale n'enregistre pas la diminution des places de stationnement de manière systématique. Cela est prévu dans l'observatoire du Stationnement que l'Agence du Stationnement doit mettre en place en 2013. Les communes ne comptabilisent pas non plus cette diminution.

2. La mise en place de la première phase de déploiement de Villo, qui comprend l'installation de 180 stations pour 2.500 vélos, a entraîné la disparition de 420 places de parking.

En ce qui concerne les voitures partagées, il y a 210 emplacements Cambio et 20 emplacements Zen Car d'après les dernières informations reçues des opérateurs.

Ces places de stationnement « perdues » ne sont pas compensées par des places hors voirie. Le plan Iris 2 demande à la Région et aux Communes de diminuer les places de stationnement au profit de l'intermodalité et de l'offre de solutions alternatives crédibles à la voiture, ce que sont le carsharing qui remplace 4 à 5 voitures privées et le vélo partagé qui remplace dans le même ordre, la possession d'un vélo.

Ce nombre de places accordées à une intermodalité intelligente ne représente que 0,2 % de l'ensemble des places disponibles en Région de Bruxelles-Capitale.

3. Comme expliqué à la question 1, Bruxelles Mobilité n'a pas encore de monitoring concernant ces diminutions.

4. Bruxelles Mobilité, la Région de Bruxelles-Capitale, la STIB, ... n'ont reçu aucune plainte, depuis 3 ans, dans le cadre de travaux de voirie, pour diminution de places de stationnement.

Comme la plupart des emplacements supprimés l'ont été pour permettre aux transports en commun d'avoir des sites propres, aux vélos d'avoir des aménagements spécifiques et au carsharing de progresser, la perception par la population est très bonne car elle va dans le sens d'une meilleure mobilité.

Question n° 796 de M. Philippe Pivin du 24 mai 2012 (Fr.) :

L'aménagement du bord du Parc Elisabeth le long de l'avenue de Jette pour les piétons, cyclistes et utilisateurs des emplacements de stationnement et la zone centrale de l'avenue dédiée à la STIB.

Dans le cadre des travaux réalisés actuellement par la Région à Koekelberg et plus précisément Place E. Simonis, il me paraît utile de vous questionner concernant le non-aménagement, à proximité des chantiers en cours, d'un espace de circulation pour les piétons et utilisateurs des emplacements de stationnement le long du Parc Elisabeth en bordure de l'avenue de Jette.

En effet, si le parc permet une circulation aisée des piétons, l'abord direct de la voirie n'est, lui, pas aménagé.

Terwijl de werken voor het waterdicht maken van de Leopold II-tunnel binnenkort zullen starten in het kader van de tweede fase van de geplande werken, onder het Simonisplein aan de ingang van het Elisabethpark, is het spijtig te moeten vaststellen dat de rand van de gewestweg in de buurt niet aangepast is aan de voetgangers, fietsers en personen die uit hun wagen stappen op die plaats.

Behalve in de zomer is die plaats vaak doorweekt, modderig en dus gevaarlijk, en dat net voor de Landsroemlaan. De voetgangers lopen er gevaar, en zeker ook de personen met beperkte mobiliteit en kwetsbare personen.

Sinds enkele jaren wordt er overigens vastgesteld dat de centrale zone van de Jettelaan die voorbehouden is voor de transporen van de MIVB helemaal niet onderhouden wordt. De vraag is reeds talloze malen gesteld aan de diensten van uw bestuur. De hagen die deze zone afschermen en ook de afsluitingen zijn beschadigd en worden amper onderhouden. Bovendien worden de betonnen muren van de tunnelingang regelmatig met graffiti beklad, wat niet aangenaam is voor de omwonenden en niet bevorderlijk is voor de netheid en de openbare orde.

Graag volgende vragen :

1. Hebben uw diensten een studie gemaakt van de kostprijs voor een strook voor voetgangers langs de Jettelaan en het Elisabethpark ?
2. Gelet op de werken die in de omgeving gepland worden, waarom wordt er in het bestek niets voorzien voor de aanleg van een trottoir of een betonnen of stenen strook langs de Jettelaan aan het Elisabethpark ?
3. Hoeveel maal per jaar onderhouden de gewestelijke diensten de centrale strook op de Jettelaan voor de MIVB en welke werken worden er regelmatig uitgevoerd ?
4. In verband met de zone voor de trams van de MIVB, zou ik willen weten waarom uw diensten de werken voor de herstelling en het onderhoud van de hagen en de afsluitingen niet uitvoeren ondanks de regelmatig gestelde vraag om dat wel te doen ? Plannen de gewestelijke diensten binnenkort dergelijke werken ?
5. Onlangs werden er 's nachts werken uitgevoerd aan de tunnelingang : om welke werken ging het en om welke reden hebben de arbeiders de talrijke tags op die plaats niet verwijderd ?

Antwoord : Er is geen studie verricht om de kostprijs te ramen van een voetgangersinrichting Jetteselaan, langs het Elisabethpark.

De stedenbouwkundige vergunning die voor de heraanleg van het Simonisplein afgeleverd is, heeft alleen betrekking op het plein zelf. Het dossier betreffende de stedenbouwkundige aanvraag werd voor advies voorgelegd aan de verschillende ter zake bevoegde instanties. Deze hebben het probleem niet vermeld. De ruimte aan de kant van de parkeerzone aan de rand van het park is thans met gras bekleed en met bomen beplant. Een comfortabele voetgangersweg zou kunnen aangelegd worden met de toestemming van

Alors que des travaux d'étanchéité du tunnel Léopold II seront réalisés prochainement dans le cadre de la deuxième phase des travaux prévus, et ce sous l'esplanade Simonis à l'entrée du Parc Elisabeth, il est dommage de constater que le bord de la voirie régionale, à proximité, ne garantit pas un déplacement balisé et aisé pour les piétons, cyclistes et personnes sortant de leur véhicule stationné à cet endroit.

Il faut constater qu'hormis l'été, cet espace est très souvent détrempe, boueux et donc dangereux, et ce jusqu'à l'avenue des Gloires nationales. Cela est un risque pour les piétons et très certainement pour les personnes à mobilité réduite et fragilisées.

Par ailleurs, depuis plusieurs années, il est constaté que la zone centrale de l'avenue de Jette réservée aux voies de tram de la STIB manque cruellement d'entretien. De nombreuses demandes ont déjà été faites auprès des services de votre administration. Cependant les haies délimitant cette zone, ainsi que la clôture, sont abîmées et peu entretenues. De plus les murs de béton de la trémie sont victimes de tags répétés et néfastes pour les riverains et le respect de la propreté et de la tranquillité publiques.

Dès lors, puis-je vous demander de répondre aux questions suivantes :

1. Une étude du coût financier d'un aménagement piéton en bordure de l'avenue de Jette et du Parc Elisabeth a-t-elle été réalisée par vos services ?
2. Étant donné les travaux prévus à proximité, l'aménagement d'un tel trottoir ou d'un dégagement bétonné ou pavé, en bordure de l'avenue de Jette le long du Parc Elisabeth, pourquoi le cahier des charges ne prévoit pas cet aménagement piéton ?
3. Pouvez-vous me dire combien de fois par an les services régionaux entretiennent l'espace central de l'avenue de Jette dédié à la STIB et quels travaux y sont régulièrement réalisés ?
4. Concernant cette zone réservée aux voies de tram de la STIB, pouvez-vous m'indiquer pour quelle raison vos services n'ont pas réalisé les travaux de réfection et d'entretien des haies et clôtures délimitant cette zone, informations pourtant communiquées à de nombreuses reprises ? De tels travaux sont-ils prévus prochainement par les services régionaux ?
5. Sachant que des travaux de nuit ont été réalisés récemment au niveau de la trémie, quelles ont été leur nature et pouvez-vous me dire pour quelle raison les équipes chargées de ces travaux n'ont pas nettoyé les nombreux tags présents à cet endroit ?

Réponse : Aucune étude d'estimation du coût d'un aménagement piéton avenue de Jette, le long du Parc Elisabeth, n'a été réalisée.

Le permis d'urbanisme délivré pour le réaménagement de la place Simonis est limité à la place elle-même. Le dossier de demande de permis a été soumis pour avis aux différentes instances compétentes en la matière. Ces instances n'ont pas relayé cette préoccupation. Un espace engazonné et planté d'arbres borde actuellement la zone de stationnement en bord de parc. L'aménagement d'un cheminement piéton confortable pourrait être réalisé moyennant un accord avec Bruxelles Environnement,

de beheerder van het Park Leefmilieu Brussel en Monumenten en Landschappen (het park is een beschermde site).

De MIVB-zone van de Jetteselaan wordt eens per maand gemaaid in het groeiseizoen (van maart tot november). Het snoeien van de hagen gebeurt twee maal per jaar (gewoonlijk in juni en september).

De hagen werden gesnoeid op 4 juli en 1 september 2011, zoals geacteerd in de dagboeken der werken. Een bestelbon voor het rechtekken en herstellen van het hek werd op 4 juni 2012 aan de aannemer verzonden.

Mobiël Brussel heeft een opdracht voor het onderhoud van deze zone uitgeschreven. Er zou van de opdracht kennis gegeven moeten kunnen worden tijdens de maand juni. Ondertussen wordt alles in het werk gesteld om niet al te veel vertraging op te lopen voor het onderhoud van deze zone.

Vraag nr. 797 van de heer Philippe Pivin d.d. 24 mei 2012 (Fr.) :

Uitblijven van herstelling van de ventilatieroosters van de Leopold II-tunnel die zich bovengronds op de Leopold II-laan bevinden en de risico's voor motorrijders en fietsers.

In het kader van de werken die het Gewest op dit ogenblik uitvoert op het E. Simonisplein in Koekelberg zou ik willen weten waarom de ventilatieroosters van de Leopold II-tunnel die een oppervlakte van meerdere vierkante meters (ongeveer 8 m² per stuk midden op de steenweg) op de Leopold II-laan ter hoogte van de L. Fourezstraat hebben, niet gerenoveerd werden, hoewel de huidige staat ervan dat lijkt te vereisen.

De renovatiewerken aan het E. Simonisplein, waartoe uw diensten beslist hebben, stoppen immers minder dan 10 meter voor de ventilatieroosters ...

Terwijl de esplanade Simonis gedemonteerd moet worden om de tunnel ten noorden van de werken aan het Simonsplein weer waterdicht te maken, is het verbazingwekkend te moeten vaststellen dat de ventilatieroosters momenteel loskomen van de weg en niet gerenoveerd worden.

Doet het in ons Gewest welbekende probleem dat de Brusselse wegen op dezelfde plaats meermaals open- en dichtgegooid worden, zich ook voor bij de werken van het Gewest ?

Alle bij de werken betrokken partijen waren bereid de werken met 10 meter uit te breiden, teneinde de ventilatieroosters weg te nemen, het asfalt te renoveren en de ventilatieroosters terug te plaatsen. Het verkeer zou zelfs in beide richtingen kunnen blijven rijden aan de rand van de huidige Leopold II-laan.

Op dit ogenblik liggen de ventilatieroosters al los en maken ze lawaai telkens wanneer er een voertuig over rijdt. Is deze situatie trouwens niet gevaarlijk voor de voertuigen en voor de motorrijders en fietsers ?

gestionnaire du parc, et les Monuments et Sites (le parc est classé).

La zone STIB de l'avenue de Jette est fauchée une fois par mois en période de végétation (de mars à novembre). Les haies sont taillées deux fois par an (juin et septembre habituellement).

Les haies ont été taillées le 4 juillet et le 1^{er} septembre 2011, comme en attestent les journaux des travaux. Un bon de commande pour redresser et réparer la clôture a été transmis le 4 juin 2012 à l'entrepreneur.

Bruxelles Mobilité a lancé un marché d'entretien pour cette zone. On devrait pouvoir notifier le marché dans le courant du mois de juin. Tout est mis en œuvre entre-temps pour ne pas prendre trop de retard dans l'entretien de cette zone.

Question n° 797 de M. Philippe Pivin du 24 mai 2012 (Fr.) :

L'absence de réfection des grilles d'aération du tunnel Léopold II situées en surface au niveau du boulevard Léopold II et les risques pour les deux-roues motorisés et cyclistes.

Dans le cadre des travaux réalisés actuellement par la Région Place E. Simonis à Koekelberg, je souhaiterais savoir pourquoi les grilles d'aération du tunnel Léopold II de plusieurs mètres carrés (environ 8 m² chacune en pleine chaussée), situées sur le boulevard Léopold II à hauteur de la rue L. Fourez, n'ont pas été rénovées comme semble l'exiger leur état actuel.

En effet, le chantier de rénovation de la Place Simonis, décidé par vos services, a été délimité et arrêté à moins de 10 mètres de ces grilles ...

Alors que l'esplanade Simonis devra faire l'objet d'un démontage pour y réaliser des travaux d'étanchéité du tunnel au « nord » du chantier Simonis, il apparaît curieux de constater que ces grilles d'aération sont actuellement en train de se disloquer de la voirie et ne font pas l'objet d'une rénovation.

Doit-on imaginer que la maladie bien connue en notre Région « d'ouverture et de re-fermeture » répétées à un même endroit des voiries bruxelloises a contaminé l'élaboration de ce chantier régional ?

Il semble en effet que l'ensemble des intervenants au chantier étaient disposés à étendre de 10 mètres le chantier existant afin que ces grilles soient enlevées, que l'asphaltage soit rénové et que ces grilles soient repositionnées au même endroit. Cela tout en continuant à permettre la circulation dans les deux sens et ce aux extrémités de la voirie existante du boulevard Léopold II.

Actuellement, déjà, ces grilles sont déchaussées et créent à chaque passage de véhicule une nuisance sonore. Par ailleurs, cet état de détérioration ne crée-t-il pas un danger pour les véhicules et les utilisateurs de deux-roues motorisés et les cyclistes ?

In dat verband wens ik u de volgende vragen te stellen :

1. Heeft de commissie voor de coördinatie van de werken een advies gegeven over de mogelijkheid om de ventilatieroosters van de Leopold II-tunnel te herstellen ?
2. Hebben de diensten van het Gewest een technische beschrijving van de staat van de ventilatieroosters gemaakt bij het opstellen van het bestek voor de werken aan het Simonisplein ?
3. Waarom worden de ventilatieroosters niet hersteld in het kader van de werken ?
4. Garanderen de diensten van het Gewest dat motorrijders en fietsers geen gevaar lopen wanneer ze over die grote ventilatieroosters op de weg rijden ?

Antwoord :

1. De Commissie voor de Coördinatie van de Werken heeft herhaaldelijk, 't is te zeggen op 14 december 2011, 21 december 2011 en 18 januari 2012, een negatief advies uitgebracht met betrekking tot de aanvraag tot herstelling van de verluchttingsroosters van de Leopold II-tunnel gelegen ter hoogte van de L. Fourrezstraat, buiten de zone van de werken die thans aan de gang zijn op het Simonisplein.

Gelet op de staat van deze roosters, kan hun herstelling evenwel geen twee jaar uitgesteld worden na afloop van voormelde werken.

In overeenstemming met de procedure neergelegd in artikel 9, § 2, van de ordonnantie betreffende de coördinatie en de organisatie van de werken en het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, zullen deze roosters derhalve vervangen worden begin september, zodra de bushaltes verplaatst zijn zodat er één rijstrook beschikbaar blijft in elke verkeersrichting.

2. Bij de tenuitvoerlegging van het bestek betreffende de werken op het Simonisplein, werd er geen technische plaatsbeschrijving van deze roosters opgemaakt door de diensten van het Gewest.

3. De herstelling van die roosters werd niet opgenomen in de werken van het Simonisplein omdat ze het voorwerp is van een specifieke en afzonderlijke opdracht betreffende het onderhoud en de vernieuwing van de installaties en uitrustingen op de gewestwegen en omdat die roosters buiten de grenzen van de bouwplaats gelegen waren.

4. De nieuwe verluchttingsroosters zullen gekozen worden ten einde een zo klein mogelijk risico voor uitglijden te hebben voor de gemotoriseerde tweewielers en de fietsers.

Vraag nr. 798 van mevr. Carla Dejonghe d.d. 24 mei 2012 (N.) :

De gebruikscijfers van Noctis.

Sinds april 2007 bestaat het nachtbussenennetwerk Noctis in Brussel. In het eerste werkjaar waren er maar zo'n 110.000 pas-

Dès lors, puis-je vous demander de répondre aux questions suivantes :

1. La Commission de coordination des chantier a-t-elle donné un avis sur la possibilité de réaliser la réfection de ces grilles d'aération du tunnel Léopold II ?
2. Un état des lieux technique de ces grilles a-t-il été réalisé par les services régionaux lors de la mise en œuvre du cahier des charges du chantier de la Place Simonis ?
3. Pour quelle raison il n'a pas prévu dans le cadre du chantier la réfection de ces grilles ?
4. Les services régionaux garantissent-ils que les deux-roues motorisés et cyclistes ne risquent pas un danger certain lors du passage de ces grandes grilles en voirie ?

Réponse :

1. La Commission de Coordination des Chantiers a donné un avis négatif à plusieurs reprises en date des 14 décembre 2011, 21 décembre 2011 et 18 janvier 2012 sur la demande de réfection des grilles d'aération du tunnel Léopold II, situées à hauteur de la rue L. Fourrez en dehors de la zone de chantier actuellement en cours place Simonis.

Toutefois, vu l'état de ces grilles, leur réfection ne peut être postposée de 2 ans après la fin des travaux actuellement en cours place Simonis.

Ainsi, faisant usage de la procédure prévue à l'article 9, § 2, de l'ordonnance relative à la coordination et à l'organisation des chantiers et l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, ces grilles seront remplacées début septembre prochain dès le déplacement des arrêts de bus, de manière à permettre le maintien d'une bande de circulation dans chaque sens.

2. Un état des lieux technique de ces grilles n'a pas été réalisé par les services régionaux lors de la mise en œuvre du cahier des charges du chantier de la place Simonis.

3. La réfection de ces grilles n'a pas été prévue dans le cadre de ce chantier place Simonis étant donné qu'elle fait l'objet d'un marché séparé spécifique relatif au maintien en bon état et renouvellement des installations et équipements en voiries régionales et que ces grilles étaient situées en dehors des limites du chantier.

4. Les nouvelles grilles d'aération seront choisies de manière à présenter le moins de risque de dérapage possible pour les deux-roues motorisés et cyclistes.

Question n° 798 de Mme Carla Dejonghe du 24 mai 2012 (N.) :

Les chiffres d'utilisation de Noctis.

Le réseau de bus de nuit Noctis existe à Bruxelles depuis avril 2007. Le système n'a attiré que 110.000 passagers au cours de sa

sagiers die gebruik maakten van het systeem. Dat was toen weinig gezien het aantal bestaande lijnen. In eerste instantie waren dat er twintig. Een kleine berekening die we toen maakte, wees uit dat er op het een bepaald ogenblik maar 5,7 passagiers per bus waren.

In 2008 werd besloten om een aantal weinig succesvolle lijnen af te schaffen. De betaling werd ook goedkoper en eenvoudiger. Het was duidelijk dat er werk aan de winkel was om het systeem rendabeler te maken.

Intussen zien we dat het nachttaxinetwerk Collecto aan een stevige opmars bezig is en in 2011 ongeveer 95.000 passagiers vervoerde. Het is dan ook interessant om te kunnen peilen naar de wederzijdse effecten van beide diensten op elkaar. Op deze manier kunnen we immers mogelijk tot een globaal beeld komen van de nood aan nachtelijk (openbaar) vervoer.

1. Hoeveel passagiers maakten gebruik van Noctis in de afgelopen 3 jaar ? Hoe zien de gebruikscijfers van de afgelopen 4 maanden eruit ?
2. Op welke dagen had het Noctis netwerk de afgelopen 3 jaar het meeste succes ? Kunnen hogere gebruikscijfers gerelateerd worden aan speciale activiteiten, genre Couleur Café, of zijn deze het gevolg van promotieactiviteiten ?
3. Hoeveel werd er in de laatste 3 jaar gependeed aan promotiekosten voor het Noctis netwerk ? Welke doelgerichte campagnes werden uitgewerkt ?
4. Hoeveel bedraagt momenteel de dekkingsgraad voor het systeem ? Ligt deze dekkingsgraad in lijn met de vooropgestelde verwachtingen bij aanvang van het systeem ? Hoe zat dat voor de afgelopen 3 jaar ?
5. Hoeveel passagiers dient Noctis per maand te halen om de beoogde dekkingsgraad voor dit werkingsjaar te halen ?
6. Op welke manier worden Noctis en Collecto op elkaar afgestemd ?

Antwoord : Het gebruik van het Noctis-net was als volgt :

- 164 400 reizigers in 2009;
- 149 300 in 2010;
- 143 100 in 2011.

Het is belangrijk eraan te herinneren dat het netwerk werd gereorganiseerd in de lente van 2010 met als doelstelling minstens 80 procent van het gebruik te behouden, wat het geval is als je de gegevens van 2009 en 2011 vergelijkt. Het jaar 2010 was een overgangsjaar, gezien het netwerk veranderde in de loop van het jaar.

Voor 2012, zijn enkel de gegevens van januari en februari beschikbaar, de andere zijn nog in behandeling. De MIVB registreerde 24.144 opstappen tijdens de eerste twee maanden, wat doet geloven dat het gebruik globaal gezien stabiel is in vergelijking met 2011.

première année de fonctionnement. Un résultat modeste à l'époque, vu le nombre de lignes existantes. Au départ, elles étaient au nombre de vingt. Nous avons à l'époque effectué un petit calcul qui a révélé qu'à un moment donné, on ne comptait que 5,7 passagers par bus.

En 2008, on a décidé de supprimer plusieurs lignes en raison du peu de succès qu'elles rencontraient. Les tarifs ont également été rendus plus avantageux et simplifiés. Il était manifeste qu'il y avait fort à faire pour rendre le système plus rentable.

Entre-temps, on remarque que le réseau de taxis de nuit Collecto connaît un véritable essor et qu'il a transporté quelque 95.000 personnes en 2011. Il est donc intéressant de pouvoir évaluer les effets mutuels que les deux services exercent l'un sur l'autre. De la sorte en effet, nous pourrions peut-être obtenir une vue générale des besoins en matière de transports (en commun) nocturnes.

1. Combien de passagers ont-ils emprunté Noctis au cours des trois dernières années ? Quels sont les chiffres d'utilisation de ces quatre derniers mois ?
2. Quels sont, ces trois dernières années, les jours où le réseau Noctis a rencontré le plus de succès ? Des chiffres d'utilisation plus élevés peuvent-ils être mis en rapport avec des événements spéciaux, comme le festival Couleur Café, ou sont-ils le fruit d'activités de promotion ?
3. Quels montants a-t-on consacrés ces trois dernières années aux coûts de promotion du réseau Noctis ? Quelles campagnes ciblées ont-elles été mises sur pied ?
4. Quel est actuellement le taux de couverture du système ? Correspond-il au taux de couverture prévu lors du lancement du système ? Qu'en était-il ces trois dernières années ?
5. Combien de passagers doivent-ils emprunter Noctis tous les mois pour parvenir au taux de couverture prévu pour cette année de fonctionnement ?
6. Comment s'y prend-on pour harmoniser Noctis et Collecto ?

Réponse : La fréquentation du réseau Noctis s'est élevée à :

- 164.400 voyageurs en 2009;
- 149.300 en 2010;
- 143.100 en 2011.

Il est important de se rappeler que le réseau a été restructuré au printemps 2010 et que l'objectif était de conserver au moins 80 % de la fréquentation, ce qui est le cas lorsqu'on compare les données de 2009 et de 2011. L'année 2010 est intermédiaire, puisque le réseau a changé en cours d'année.

Pour l'année 2012, seuls les mois de janvier et février sont disponibles, les autres données étant en cours de traitement. La STIB a enregistré 24.144 montées sur les deux premiers mois, ce qui laisse à penser que la fréquentation est globalement stable par rapport à 2011.

Het Noctis-net kent, en dat is geen verrassing, een hoger gebruik tijdens grote nachtelijke evenementen die activiteit genereren in de stad. Het is zeker dat de promotie die de MIVB voert, om te informeren over het voorziene aanbod en om deelnemers van deze evenementen aan te moedigen om het openbaar vervoer te gebruiken, bijdraagt aan het gebruik, zelfs als het onmogelijk is het individuele effect van elke maatregel te isoleren. Het is zo dat het nachtbusnet tijdens het evenement Couleur Café 29.540 klanten op drie dagen vervoerde, terwijl het gebruik op een gewoon weekend tussen de 2.500 en de 3.000 ligt. Op oudejaar bedraagt het gebruik van de nachtbusen zo'n 10.650 klanten.

- 2009 : eindejaarscampagne ter promotie van Noctis : 22.000 EUR.
- 2010 :
 - Communicatiecampagne Noctis/Collecto : 87.000 EUR.
 - Eindejaarscampagne ter promotie van Noctis : 17.000 EUR.
- 2011 : eindejaarscampagne ter promotie van Noctis : 47.000 EUR.

Als we het deel van de inkomsten (tickets en abonnementen) voor Noctis nemen, proportioneel tegenover het totale netgebruik van de MIVB, dan kunnen we de actuele dekkingsgraad schatten op ongeveer 6,6 %. Dat is een verbetering tegenover de vorige situatie, met een graad van 5,6 % in 2009.

Deze verbetering komt vooral van de vermindering van de exploitatiekosten door de herstructurering van het net in 2010, zoals gevraagd door de regering.

Er is geen specifieke doelstelling voor de dekkingsgraad van Noctis. Zoals hierboven vermeld is de enige becijferde doelstelling voor de MIVB voor Noctis een gebruik te halen dat hoger ligt of gelijk is aan 80 % van het gebruik van voor de herstructurering, dus van het jaar 2009. De MIVB haalt deze doelstelling momenteel.

Het Noctisnet wordt voornamelijk gepromoot in samenwerking met Brusselse evenementen zoals Couleur Café of Nuit Blanche en wordt ook voorgesteld als mobiliteitsoplossing tijdens oudejaarsnacht.

In dit kader, richten de boodschappen van de MIVB zich direct tot het doelpubliek dat effectief gebruik maakt van het Noctisnet.

In april 2010 werd er overigens een specifieke campagne ter promotie van de nachtnetten Noctis en Collecto op poten gezet. Deze campagne werd uitgebreid verspreid (radio, flanken van voertuigen, valven in metrostations, dankronningen in metrostellen, scheurfolders, internet) met de bedoeling zowel de gebruikers van de MIVB, als een breder Brussels publiek te bereiken.

Noctis en Collecto zijn twee complementaire diensten, zowel wat de geografische dekking betreft als van de dagen en uren waarop ze actief zijn.

Le réseau Noctis connaît, sans surprise, une fréquentation supérieure lors de grands événements nocturnes qui génèrent de l'activité dans la ville. Il est certain que la promotion que mène la STIB pour informer sur l'offre prévue et pour encourager les participants ou les spectateurs de tels événements à utiliser les transports publics contribue à doper la fréquentation, même s'il est impossible d'isoler l'effet individuel de chaque mesure. C'est ainsi que pour l'événement Couleur Café, les bus de nuit ont transporté 29.540 clients sur les trois jours, là où la fréquentation ordinaire d'un week-end se situe entre 2.500 et 3.000. Lors du réveillon de Nouvel An, la fréquentation des bus de nuit atteint quelque 10.650 clients.

- 2009 : Campagne Fin d'année promouvant Noctis : 22.000 EUR.
- 2010 :
 - Campagne de communication Noctis/Collecto : 87.000 EUR.
 - Campagne Fin d'année promouvant Noctis : 17.000 EUR.
- 2011 : Campagne Fin d'année promouvant Noctis : 47.000 EUR.

Si l'on prend la part de recettes (tickets et abonnements) imputables au réseau Noctis, proportionnellement à sa fréquentation dans le total du réseau STIB, on peut estimer le taux de couverture actuel à 6,6 % environ. C'est une amélioration par rapport à la situation antérieure, ce taux valant 5,6 % en 2009.

Cette amélioration provient essentiellement de la diminution des frais d'exploitation obtenue en restructurant le réseau en 2010, conformément au souhait du gouvernement.

Il n'y a pas d'objectif spécifique de taux de couverture assigné au réseau Noctis. Comme mentionné ci-dessus, le seul objectif chiffré assigné à la STIB pour Noctis est d'atteindre un niveau de fréquentation supérieur ou égal à 80 % de la fréquentation d'avant la restructuration, soit l'année 2009. La STIB atteint actuellement cet objectif.

Le réseau Noctis est principalement promu en association avec des événements bruxellois tels que Couleur Café ou Nuit Blanche et est également proposé comme la solution de mobilité durant la nuit du Nouvel An.

Dans ce cadre, les messages de la STIB s'orientent directement auprès d'une cible privilégiée faisant effectivement usage du réseau Noctis.

Par ailleurs, en avril 2010, une campagne spécifique visant à promouvoir les réseaux de nuit Noctis et Collecto a été mise en place. Cette campagne diffusée largement (radio, flancs de véhicules, valves de métro, arrondis intérieurs métro, arrachables, outils internet) visait à toucher à la fois les utilisateurs de la STIB, mais aussi une cible bruxelloise plus large.

Noctis et Collecto sont deux services complémentaires, tant en ce qui concerne la couverture géographique, que les jours et heures de fonctionnement.

Vraag nr. 799 van mevr. Carla Dejonghe d.d. 25 mei 2012 (N.):

Het combiticket van voetbalploeg RSC Anderlecht en de MIVB.

Als antwoord op een mondelinge vraag, deed u mij op 8 februari 2012 mee dat voetbalploeg RSC Anderlecht en de Brusselse vervoersmaatschappij MIVB samenwerkten aan een combiticket voor de thuiswedstrijden voor de ploeg. Het combiticket zou, naar het voorbeeld van concerten in Vorst Nationaal, zowel de toegangsprijs voor de wedstrijd als de prijs voor het openbaar vervoer bevatten. Dit zou een oplossing moeten bieden voor de parkeerproblemen die ontstonden naar aanleiding van de invoering van het nieuwe parkeerreglement in Anderlecht. De nieuwe parkeerregeling maakt het voor de Anderlechtsupporters onmogelijk om nog reglementair in de buurt van het stadion te parkeren. De Brussels voetbalploeg wou het systeem nog testen voor de play-offs, die begonnen op 31 maart.

Naast de invoering van het combiticket, is het ons inziens ook belangrijk om werk te maken van een duidelijke signalisatie naar de bestaande parkings voor degenen die aangewezen zijn op de wagen. De voetbalsupporters kunnen dan eventueel nog een kleine afstand afleggen met de metro. De signalisatie naar deze (overstap)parkings komt best op de achterzijde van het voetbalticket.

Nu de play-offs zijn afgerond, lijkt het ons het ideale moment om het systeem van de combitickets te evalueren.

1. Werd het systeem van de combitickets ondertussen al getest? Indien ja, hoe ging dit proefproject in zijn werk en welke bevindingen zijn hieruit voortgekomen? Indien nee, waarom werd het proefproject verhinderd en zal deze test nog plaatsvinden?
2. Werd de signalisatie naar de bestaande parkings toegevoegd aan het voetbalticket? Indien ja, welke parkings werden opgenomen? Werd er nog andere informatie inzake verplaatsingsmogelijkheden toegevoegd aan het voetbalticket?

Antwoord: De MIVB en RSCA hebben eind 2011 en begin 2012 verschillende vergaderingen gehad over de invoering van een gecombineerd ticket. Zo kreeg RSCA begin 2012 reeds meer uitleg van de MIVB over hoe het systeem voor gecombineerde tickets zou kunnen werken, onder meer met vouchers, per e-mail, per sms of via andere systemen. De MIVB deed RSCA een commercieel voorstel met bijhorende kostprijs.

De MIVB wacht sindsdien op officiële feedback van de commerciële verantwoordelijken van RSCA over haar voorstel om verder overleg te plegen. In de tussentijd zijn er wel nog contacten geweest in het kader van de aanvraag van de milieuvergunning (luik mobiliteit), maar het gecombineerde ticket is daar nog niet rechtstreeks ter sprake gekomen.

Vraag nr. 800 van mevr. Céline Delforge d.d. 25 mei 2012 (Fr.):

De handelsruimtes in de metrostations.

De MIVB is gestart met een initiatief om meer handelsruimtes in de metrostations te openen. Hoeveel vierkante meter handels-

Question n° 799 de Mme Carla Dejonghe du 25 mai 2012 (N.):

Le ticket combiné de l'équipe de football RSC Anderlecht et de la STIB.

En réponse à une question orale, vous m'avez informé le 8 février 2012 que l'équipe de football RSC Anderlecht et la société de transport bruxelloise STIB collaboraient à un ticket combiné pour les matches à domicile de l'équipe. À l'instar des concerts de Forest National, le ticket combiné comprendrait à la fois l'entrée au match et le prix des transports en commun. La formule devrait contribuer à résoudre les problèmes de stationnement qui ont vu le jour suite à l'adoption du nouveau règlement de stationnement à Anderlecht. Avec le nouveau dispositif de stationnement, il est désormais impossible pour les supporters d'Anderlecht de se garer à proximité du stade sans enfreindre le règlement. L'équipe de football bruxelloise voulait encore tester le système avant les play-offs, qui ont débuté le 31 mars.

En plus de l'introduction du ticket combiné, il nous semble important de s'atteler à une signalisation claire des parkings existants pour ceux qui ne peuvent faire sans la voiture. Les supporters peuvent éventuellement faire encore un petit trajet en métro. Le mieux est d'indiquer la signalisation de ces parkings (de dissuasion) au verso du ticket de football.

À présent que les play-offs sont terminés, le moment nous semble idéal pour évaluer le système des tickets combinés.

1. Le système des tickets combinés a-t-il entre-temps été testé? Dans l'affirmative, comment ce projet pilote a-t-il été mis en œuvre et quelles conclusions a-t-on pu en tirer? Dans la négative, pourquoi le projet pilote n'a-t-il pu avoir lieu, et ce test sera-t-il encore effectué?
2. La signalisation des parkings existants a-t-elle été indiquée sur le ticket de football? Dans l'affirmative, quels parkings ont-ils été repris? D'autres renseignements sur les possibilités de transport ont-ils encore été indiqués sur le ticket?

Réponse: La STIB et le RSCA ont tenu plusieurs réunions fin 2011 et début 2012 concernant l'introduction d'un ticket combiné. Début 2012, le RSCA a obtenu plus d'explications de la STIB concernant le fonctionnement du système de tickets combinés – notamment à l'aide de vouchers, par e-mail, par SMS ou par d'autres systèmes. La STIB a fait une offre commerciale au RSCA avec un coût correspondant.

Depuis, la STIB attend un feedback officiel des responsables commerciaux du RSCA afin de pouvoir poursuivre la discussion. Entre-temps, des contacts ont eu lieu dans le cadre de la demande de permis d'environnement (volet mobilité) mais le ticket combiné n'a pas encore été directement discuté.

Question n° 800 de Mme Céline Delforge du 25 mai 2012 (Fr.):

Les espaces commerciaux dans les stations de métro.

Madame la Ministre, la STIB s'est lancée dans une opération de développement des espaces commerciaux dans les stations

ruimte is er in alle stations tot stand gebracht sinds 1 januari 2011, in uitvoering of gepland ?

Antwoord : Sinds januari 2011 werd 1.180 vierkante meter commerciële oppervlakte in de metrostations gepland en ontwikkeld.

Vraag nr. 801 van mevr. Caroline Persoons d.d. 29 mei 2012 (Fr.) :

Taalkaders van de Haven van Brussel.

Op 26 april 2012 heeft de Brusselse regering het ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot vaststelling van de taalkaders van de Haven van Brussel goedgekeurd.

Kan de minister in dat verband de volgende vragen beantwoorden :

1. Wat is, per graad, het vastgestelde percentage Nederlands- en Franstaligen ?
2. Hoeveel arbeidsposten zijn er vandaag effectief bezet ?

Antwoord : De taalkaders van de Haven bestaan uit twee aparte luiken : de directiebetrekkingen enerzijds en de betrekkingen van rang A2 tot E1 anderzijds.

De tien directiebetrekkingen zijn verdeeld over de drie eerste graden van de hiërarchie, namelijk de betrekkingen van directeur generaal (A5) en adjunct-directeur generaal die de eerste graad van de hiërarchie vormen, de twee betrekkingen van directeur-diensthofd (A4) die de tweede graad van de hiërarchie vertegenwoordigen en de zes directiebetrekkingen (A3) verdeeld over 5 betrekkingen van directeur en een ingenieur-directeur die de derde graad van de hiërarchie vertegenwoordigen. Twee van deze betrekkingen vormen het tweetalig kader, waarvan één in het Franstalig tweetalig kader en één in het Nederlandstalig tweetalig kader, de acht andere betrekkingen worden paritair samengesteld in de Franstalige en Nederlandstalige kaders.

Wat de tien andere betrekkingen van de hiërarchie betreft, namelijk de graden vier tot en met twaalf, die goed zijn voor 182 betrekkingen, worden alle plaatsen verdeeld volgens de 71,05 % sleutel voor het Franstalig kader en 28,95 % voor het Nederlandstalig kader.

Mevrouw de volksvertegenwoordiger zal hieronder twee tabellen vinden met enerzijds, per hiërarchiegraad, de verdeling van de betrekkingen in de taalkaders, en anderzijds het huidige toekenningsniveau van deze betrekkingen.

de métro. Pouvez-vous me dire, en mètres carrés, toutes stations confondues, quelle est la surface cumulée d'espaces commerciaux créés depuis le premier janvier 2011, en création ou planifiés.

Réponse : Depuis janvier 2011, 1.180 mètres carrés d'espaces commerciaux dans les stations de métro ont été planifiés et créés.

Question n° 801 de Mme Caroline Persoons du 29 mai 2012 (Fr.) :

Cadres linguistiques du Port de Bruxelles.

Lors de sa réunion du 26 avril 2012, le gouvernement bruxellois a approuvé le projet d'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale fixant les cadres linguistiques du Port de Bruxelles.

La ministre pourrait-elle m'indiquer :

1. Le pourcentage de néerlandophones et de francophones fixé par grades ?
2. Les postes effectivement occupés à ce jour ?

Réponse : Les cadres linguistiques du Port comportent deux volets distincts: les emplois de direction d'une part et les emplois des rangs A2 à E1 d'autre part.

Les emplois de direction, au nombre de dix, sont répartis dans les trois premiers degrés de la hiérarchie, en l'occurrence les emplois de directeur général (A5) et directeur général adjoint (A4+) qui constituent le 1^{er} degré de la hiérarchie, les deux emplois de directeur-chef de service (A4) qui constituent le second degré de la hiérarchie et les six emplois de direction (A3) répartis en cinq emplois de directeur et un emploi d'ingénieur-directeur qui constituent le troisième degré de la hiérarchie. Deux de ces emplois constituent le cadre bilingue, dont un dans le cadre bilingue français et un dans le cadre bilingue néerlandais, les huit autres emplois sont répartis paritairement dans les cadres français et néerlandais.

Pour ce qui est des dix autres degrés de la hiérarchie, à savoir les degrés quatre à treize qui totalisent 182 emplois, tous les emplois sont répartis selon la clé 71,05 % pour le cadre français et 28,95 % pour le cadre néerlandais.

Madame le député trouvera ci-dessous deux tableaux reflétant d'une part la répartition, par degré de la hiérarchie, des emplois dans les cadres linguistiques, ainsi que le niveau actuel d'attribution de ces emplois.

Graad van de hiërarchie – Degré de la hiërarchie	Franstalig kader % van de betrekkingen – Cadre français % d'emplois	Nederlandstalig kader % van de betrekkingen – Cadre néerlandais % d'emplois	Franstalig tweetalig kader % van betrekkingen – Cadre bilingue français % d'emplois	Nederlandstalig tweetalig kader % van betrekkingen – Cadre bilingue néerlandais % d'emplois
1, 2 et 3	40 %	40 %	10 %	10 %
Toegekende betrekkingen Emplois attribués	1 in de 3 ^{de} graad 1 dans le 3 ^e degré	1 in de 3 ^{de} graad 1 dans le 3 ^e degré		

Graad van de hiërarchie – Degré de la hiërarchie	Rang van de betrekkingen – Rang des emplois	Totaal aantal betrekkingen – Nombre total d'emplois	Franstalig kader – Cadre français	Aantal toegekende betrekkingen – Nombre d'emplois attribués	Nederlandstalig kader – Cadre néerlandais	Aantal toegekende betrekkingen – Nombre d'emplois attribués
4	A2	9	6	4	3	2
5	A1	28	20	15	8	6
6	B2	5	4	2	1	0
7	B1	20	14	12	6	3
8	C2	13	9	7	4	3
9	C1	35	25	10	10	9
10	D2	14	10	4	4	2
11	D1	49	35	30	14	11
12	E2	6	4	3	2	2
13	E1	3	2	2	1	1

Vraag nr. 803 van de heer Vincent De Wolf d.d. 4 juni 2012 (Fr.) :

Stopzetten van de dienst PBM door de MIVB.

De MIVB beschikt over 18 minibussen die moeten tegemoet komen aan de aanvragen voor vervoer van personen met een beperkte mobiliteit en zou op het punt staan die dienstverlening stop te zetten.

Ter vervanging daarvan zouden personen met een beperkte mobiliteit de mogelijkheid hebben zich te verplaatsen in gemengde taxi's, de « taxis+ ».

Op 10 mei geeft de regering die beslissing goedgekeurd, maar volgens sommige bronnen moet nog overleg georganiseerd worden met de betrokken actoren.

Het zou zeker begrijpelijker geweest zijn dat de regering een beslissing heeft genomen na behoorlijk overleg.

Op het vlak van communicatie kunnen vragen rijzen inzake een dergelijke maatregel, met name of die wijziging de kwaliteit van de prestaties zal verbeteren.

Bijgevolg wil ik u het volgende vragen :

- Waarom wordt afgezien van de diensten van de 18 minibussen van de MIVB voor PBM, terwijl die duidelijk opgenomen zijn in het beheerscontract van de MIVB ?

Question n° 803 de M. Vincent De Wolf du 4 juin 2012 (Fr.) :

Arrêt du service PMR par la STIB.

La STIB qui dispose de 18 minibus destinés à répondre aux demandes de déplacements des personnes à mobilité réduite serait sur le point d'arrêter ce service.

En remplacement de cette facilité, les personnes à mobilité réduite auraient la possibilité de se déplacer dans des taxis mixtes, dits taxis+.

Cette décision a reçu l'approbation du gouvernement le 10 mai, mais il reste, selon certaines informations à organiser une concertation avec les acteurs concernés.

On aurait certes mieux compris qu'une décision fût prise par le gouvernement après que la concertation eut été dûment menée.

Sur le plan de la communication, on est en droit de s'interroger sur les réels desseins d'une telle mesure et si cette modification est de nature à améliorer la qualité des prestations.

En conséquence, Madame la Ministre voudra-t-elle apporter les précisions suivantes :

- Alors que les prestations assurées par les 18 minibuses de la STIB en faveur des personnes à mobilité réduite sont clairement précisées dans le contrat de gestion de la STIB, quelle est la raison justifiant cet abandon ?

- Binnen welke tijd plant u die wijziging ?
- Zijn de diensten van de taxi+ toegankelijk buiten de weekdagen en tot welk uur 's avonds ?
- Hoeveel heeft de dienstverlening van de 18 minibussen gekost in 2011 ?
- Welk budget is voorzien voor het gebruik van de taxi+ ?
- Maakt die beslissing deel uit van het geleidelijk afstappen van de bijzondere diensten tegen 2014 ?
- Er is sprake van « gemengde » voertuigen : bestaan die reeds of maakt dat deel uit van de verplichtingen ?

Antwoord : Er zijn twee grote redenen voor het voorstel om over te stappen naar taxi's : een betere dienstverlening aan de klanten (1) aan een lagere kost voor het Gewest (2).

De hervorming wordt nu overlegd met de betrokken actoren en zal daarna opnieuw worden voorgelegd aan de regering. Tegelijkertijd zullen, indien nodig, een aantal reglementaire wijzigingen aangebracht worden aan de taxireglementering.

Er bestaan reeds 100 gemengde taxi's, die beschikbaar zijn 24/24, en 7/7.

Wat betreft het budget, zelfs bij het verdubbelen van het aantal reizigers wordt een besparing gerealiseerd van ongeveer 700.000 EUR, met andere woorden een totaal budget van ongeveer 2 miljoen EUR, tegenover een totale kostprijs van momenteel ongeveer 2,7 miljoen EUR.

Wat betreft de kostprijs van de dienst Minibus :

- De totale kostprijs in 2011 (personeel, rollend materiaal, brandstof, werkingskosten) bedraagt 2.697.851 EUR.
- De inkomsten van klanten bedraagt 74.418 EUR.
- De dotatie van het Gewest aan de MIVB : 2.623.433 EUR.
- Het aantal reizen : 46.329.

Tot slot is er geen enkel verband met het progressief afstand doen van Speciaal Vervoer.

Vraag nr. 807 van mevr. Gisèle Mandaila d.d. 7 juni 2012 (Fr.) :

Project van het Sheraton-hotel voor een overkapping.

In het kader van de heraanleg van het Rogierplein heeft Brussel Mobiliteit verschillende stedenbouwkundige vergunningen gekregen voor de heraanleg van de wegen, de constructie van een patio en een centrale overkapping, alsook voor de reorganisatie van de multimodale ruimte voor het openbaar vervoer.

In de pers kon men lezen dat de Sheraton tegelijk een stedenbouwkundige vergunning gevraagd heeft voor de vergroting van

- À quelle échéance envisagez-vous cette modification ?
- Le service des taxis+ sera-t-il accessible en dehors des jours de semaine et jusqu'à quelle heure en soirée ?
- Quel a été le coût de ce service des 18 minibus en 2011 ?
- Quel est le budget envisagé en cas d'utilisation des taxis+ ?
- Cette décision s'inscrit-elle dans la ligne d'un abandon progressif d'ici 2014 des services spéciaux ?
- Il est question de véhicules « mixtes » : existent-ils déjà ou cette imposition fera-t-elle partie du cahier des charges ?

Réponse : Les deux grandes raisons de la proposition visant à privilégier les taxis sont un meilleur service délivré aux clients (1) et un coût moins élevé pour la Région (2).

La réforme fait en ce moment l'objet de concertations avec les acteurs concernés et sera ensuite soumise au Gouvernement. Dans le même temps, un certain nombre de modifications réglementaires seront apportées, si besoin, à la réglementation des taxis.

100 taxis mixtes sont déjà disponibles 24h sur 24 et 7 jours sur 7.

En ce qui concerne le budget, même en cas de doublement du nombre de voyageurs, une économie d'environ 700.000 EUR sera réalisée, soit un budget total d'environ 2 millions EUR, contre un coût total actuellement d'environ 2,7 million EUR.

Concernant le coût du service Minibus :

- Le coût total en 2011 (personnel, matériel roulant, carburant, frais de fonctionnement) est de 2.697.851 EUR.
- La recette clients est de 74.418 EUR.
- La part de la dotation de la Région à la STIB : 2.623.433 EUR.
- Le nombre de voyages est de 46.329.

Enfin, il n'y a aucun lien avec l'abandon progressif des transports spéciaux.

Question n° 807 de Mme Gisèle Mandaila du 7 juin 2012 (Fr.) :

Le projet d'auvent du Sheraton.

Dans le cadre du réaménagement de la place Rogier, Bruxelles Mobilité a obtenu plusieurs permis d'urbanisme afin de redessiner la voirie, de créer un patio, un auvent central et réorganiser l'espace multimodal pour le transport en commun.

On a lu dans la presse que le Sheraton a, en même temps, demandé un permis d'urbanisme pour agrandir son lobby et

zijn lobby en de bouw van een nieuwe overkapping als verbinding tussen het hotel en de ondergrondse congresszalen die het hotel overkoopt van Sint-Joost. Die overkapping hangt echter enkele meters over de gewestweg en het Gewest is gekant tegen de vergunning terwijl Sint-Joost een gunstig advies gegeven had met het argument dat de overkapping van de Sheraton geen afwijking van het BBP vereist en het Gewest de toekenning van de vergunning dus niet dient te verwerpen. Het Gewest moet bewijzen dat het project afwijkt van het BBP. Het is duidelijk dat het Gewest en de gemeente een verschillende visie hebben. Hoe zit het nu echt? Men moet rekening houden met alle aspecten zowel voor de mobiliteit als voor de economie.

Graag volgende vragen :

1. Hoe vordert uw overleg tussen Sint-Joost, de minister voor Mobiliteit en uw kabinet?
2. Hoe staat het nu echt met de afwijking van het BBP voor de toekomstige overkapping van de Sheraton?
3. Is de stedenbouwkundige vergunning toegekend door Sint-Joost in strijd met het plan voor de heraanleg van Brussel Mobiliteit?
4. Hoe staat het met de rechtsvordering van het hotel?

Antwoord : Als uitweiding op uw vragen, sta ik mezelf toe enkele van uw beweringen recht te zetten. Het klopt niet dat Mobiel Brussel meerdere vergunningen heeft verkregen voor het herontwerpen van de weg, het aanleggen van een patio, een centrale luifel en de reorganisatie van de multimodale ruimte voor het openbaar vervoer. Al deze elementen werden aangevraagd in een enkele stedenbouwkundige aanvraag. Het Gewest beschikt dus over een vergunning voor het gehele project Rogier. Er werd wel een wijzigingsvergunning aangevraagd om de luifel licht te wijzigen, maar het betreft nog altijd dezelfde vergunning.

Overigens heeft het Sheraton een vergunning aangevraagd voor het inrichten van een uitbreiding van zijn ingang op het plein. Deze uitbreiding van het gebouw, die 9 meter breedte van het voetpad zou innemen op een lengte van 34 m, zou opgeluisterd worden met een luifel. Het door het Gewest aangeroerde probleem heeft dus niet enkel betrekking op de luifel van het Sheraton maar over de gehele uitbreiding van het gebouw, die de openbare ruimte zou binnendringen. Hoewel de ondergrondse structuren eigendom zijn van verscheidene private en publieke entiteiten, is en blijft het oppervlak van het plein wel degelijk een openbare ruimte, als dusdanig gedefinieerd in het GBP en het BBP van de wijk.

U vermeldt eveneens de verschillende benaderingen van de gemeente en het Gewest. Dit verbaast ons eveneens, in die zin dat de gemeente het project van het Gewest heeft gevalideerd door mee te kiezen voor dit project tijdens de in 2006 gelanceerde architectuurwedstrijd. De gemeente Sint-Joost heeft deelgenomen aan de ontwikkeling van het gewestelijk project en heeft het gevalideerd in overlegcommissie bij de uitreiking van de stedenbouwkundige vergunning. Deze validatie werd trouwens geconsolideerd in een overeenkomst ondertekend tussen de gemeente en het Gewest.

Wij begrijpen dus ook niet het huidige standpunt van de gemeente, die een project lijkt te valideren dat in tegenspraak is met haar standpunten.

construire un nouvel auvent qui relierait l'hôtel aux salles de congrès en sous-sol qu'il rachète à la commune de Saint-Josse. Mais le hic, cet auvent dépasse de quelques mètres sur la voirie régionale et la Région s'est opposée à l'octroi du permis tandis que la commune de Saint-Josse avait donné un avis favorable, avançant comme argument que l'auvent du Sheraton ne nécessite pas de dérogation au PPAS, et de ce fait, la Région ne doit pas refuser l'octroi du permis et qu'il appartient à la Région de prouver que le projet déroge au PPAS. On voit bien que la vision de la Région diffère de celle de la commune. Mais qu'en est-il réellement? Il faut tenir compte de tous les aspects tant sur le plan de la mobilité que sur le plan économique.

Au vu de ce qui précède, mes questions seront les suivantes :

1. Où en êtes-vous dans la concertation entre la commune de Saint-Josse, le ministre de la Mobilité et le secrétaire d'État chargé de l'Urbanisme?
2. Qu'en est-il réellement de la dérogation au PPAS du futur auvent du Sheraton?
3. Le permis d'urbanisme « octroyé » par la commune de Saint-Josse va-t-il à l'encontre du plan de réaménagement de Bruxelles Mobilité?
4. Quid de l'action en justice de l'hôtelier?

Réponse : En préambule à vos questions, je me dois de rectifier certaines de vos affirmations. Bruxelles Mobilité n'a pas obtenu plusieurs permis pour redessiner la voirie, la création d'un patio, un auvent central et réorganiser l'espace multimodal pour le transport en commun. Tous les éléments ont été demandés dans un seul et même permis d'urbanisme. La Région dispose donc d'un permis pour l'ensemble du projet Rogier. Un permis modificatif a toutefois été demandé pour modifier légèrement l'auvent, mais il s'agit toujours du même permis.

Par ailleurs, le Sheraton a demandé un permis pour la création d'une extension de son entrée sur la place. Cette extension du bâtiment qui prend 9 mètres de largeur sur le trottoir sur 34 m de longueur, est accompagnée d'un auvent. Le problème relevé par la Région ne porte donc pas uniquement sur l'auvent du Sheraton mais bien sur l'ensemble de l'extension du bâtiment qui empiète sur un espace public. Si les structures en sous-sol sont propriétés de diverses entités privées et publiques, la surface de la place est quant à elle bien un espace public défini comme tel dans le PRAS et dans le PPAS du quartier.

Vous évoquez également les approches différentes entre la commune et la Région. Cela nous étonne également en ce sens que la commune a validé le projet de la Région en participant au choix du projet lors du concours d'architecture lancé en 2006. La commune de Saint-Josse a participé à l'élaboration du projet régional et validé celui-ci en commission de concertation lors de la délivrance du permis d'urbanisme. Cette validation a d'ailleurs été consolidée dans une convention signée entre la commune et la Région.

Nous ne comprenons donc également pas la position actuelle de la commune qui semble valider un projet allant en contradiction avec ses positions

Nu zal ik uw specifieke vragen beantwoorden.

Het overleg tussen de gemeente Sint-Joost, de minister van Mobiliteit en de staatssecretaris belast met Stedenbouw is momenteel stilgelegd. Ook al zijn er enkele contacten geweest na het openbaar onderzoek, werden deze stilgelegd tengevolge het gunstige advies van de overlegcommissie en de uitreiking van de vergunning door de gemeente. Dit aangezien de diverse vergaderingen tussen de vertegenwoordigers van het Sheraton, mijn kabinet en dat van de staatssecretaris hebben aangetoond dat de voorgestelde oplossingen van Mobiliteit Brussel niet voldeden aan de verwachtingen van het Sheraton.

Wat betreft de inbreuk op het BBP door de toekomstige luifel van het Sheraton, zei ik u in de inleiding dat het project van het Sheraton niet enkel uit de inrichting van een luifel bestaat, maar uit een uitbreiding van het gebouw, opgeluisterd met een luifel. Gegeven dat het BBP de grenzen tussen het gebouw en de openbare weg vaststelt op waar ze op heden liggen, is de uitbreiding van het gebouw naar de openbare ruimte wel degelijk een inbreuk op het BBP, in tegenstelling tot wat wordt gesteld in de stedenbouwkundige vergunning toegekend door de gemeente Sint-Joost.

De stedenbouwkundige vergunning toegekend door de gemeente Sint-Joost druist in tegen het herinrichtingsplan van Mobiliteit Brussel om de volgende redenen.

- De ruimte gelegen aan de voorgevel van het Sheraton en de as van de Vooruitgangstraat is breed genoeg om zowel de doorgang van vele voetgangers en het afzetten/opkikken van klanten van het hotel door taxi's mogelijk te maken. Het project van het Sheraton vermindert deze ruimte aanzienlijk, zowel in de huidige situatie als in de toekomstige.
- De inrichting van de uitbreiding van het Sheraton zal de windstromingen op het plein wijzigen. Zelfs als de impact ervan op het voetgangersverkeer en hun comfort niet problematisch lijkt, dan kan de wijziging van de windstromingen veranderingen inhouden qua druk op de luifel voorzien door het Gewest. Deze wijzigingen aan de krachten die zullen inwerken op de luifel van het Gewest, zouden tot gevolg kunnen hebben dat de luifel van het Gewest zou moeten worden gewijzigd.
- De luifel van het Sheraton zou heel dicht bij die van het Gewest komen, wat afbreuk zou doen aan het centraal karakter van het aantrekkingspunt dat de gewestelijke luifel zal worden.
- Het project van het Sheraton ontbindt de structuur van het Rogierplein door een uitbreiding van de gevel toe te laten tot voorbij de huidige rechtlijnige kanten van het plein. Indien men deze uitbreiding toestaat, is er niets dat de andere hotels kan weerhouden hetzelfde soort infrastructuur op te eisen, wat de complete vernieling van het huidige plein met zich zou meebrengen.
- Een private speler als het Sheraton toelaten om een deel van de openbare ruimte in te nemen voor private doeleinden zou inhouden dat er een betreurenswaardig precedent wordt gecreëerd. Hun voorbeeld zou kunnen worden gevolgd door om het even welke buurtbewoner op om het even welke structurende ruimte.
- Het Gewest plant de aanleg van een tramlijn tussen Tour & Taxis en het Centraal Station. De beginselen die ten grond-

J'en viens maintenant à vos questions spécifiques.

La concertation entre la commune de Saint-Josse, le ministre de la Mobilité et le secrétaire d'État chargé de l'urbanisme est actuellement à l'arrêt. S'il y a eu quelques contacts après l'enquête publique, ceux-ci se sont arrêtés suite à l'avis positif de la commission de concertation et à la délivrance du permis par la commune. Les diverses réunions tenues avec les représentants du Sheraton, mon cabinet et celui du secrétaire d'État ayant montré que les propositions de solutions avancées par Bruxelles Mobilité ne rencontraient pas les attentes du Sheraton.

Pour ce qui concerne la dérogation au PPAS du futur auvent du Sheraton, je vous disais en préambule que le projet du Sheraton ne consiste pas en la création d'un simple auvent, mais bien en une extension du bâtiment agrémentée d'un auvent. Étant donné que le PPAS fixe les limites entre le bâtiment et l'espace voirie à ce qui existe aujourd'hui, l'extension du bâtiment sur l'espace public est bien en dérogation par rapport au PPAS, contrairement à ce qui est stipulé dans le permis d'urbanisme accordé par la commune de Saint-Josse.

Le permis d'urbanisme octroyé par la commune de Saint-Josse va à l'encontre du plan de réaménagement de Bruxelles Mobilité, pour les raisons suivantes.

- L'espace situé entre la façade du Sheraton et l'axe de la rue du Progrès est suffisamment large pour permettre à la fois le passage de nombreux piétons et les manœuvres de débarquement/embarquement pour les taxis et clients des hôtels. Le projet du Sheraton réduit considérablement cet espace à la fois dans la situation actuelle, et également dans la situation future.
- La création de l'extension du Sheraton modifiera le régime des vents sur la place. Si son impact sur la circulation des piétons et leur confort ne semble pas problématique, la modification de l'écoulement des vents peut impliquer des changements de pression sur l'auvent prévu par la Région. Ces modifications des forces sur la structure de l'auvent de la Région pourraient impliquer de modifier l'auvent de la Région.
- L'auvent du Sheraton est fort proche de l'auvent de la Région, ce qui annule la centralité du point d'attraction que représentera l'auvent régional.
- Le projet du Sheraton déstructure l'espace de la place Rogier en permettant une extension de la façade au-delà des côtés rectilignes actuels de la place. Si on permet cette extension, rien n'empêchera que les autres hôtels puissent revendiquer le même type d'infrastructure, entraînant une destruction complète de l'espace actuel.
- Autoriser l'acteur privé qu'est le Sheraton à prendre de l'espace public à des fins privées créerait un précédent fâcheux. L'exemple pourrait être suivi par n'importe quel autre riverain sur n'importe quel espace structurant.
- La Région projette la création d'une ligne de tram entre Tour & Taxis et la Gare Centrale. Les principes de création de cette

slag liggen aan de aanleg van deze lijn zijn voorzien in het Iris 2-plan en het nieuwe beheerscontract van de MIVB. Een van de onderzochte tracés voor deze lijn loopt langs de busbedding van de Vooruitgangstraat. In het geval dat er een lijn zou worden aangelegd die langs de Vooruitgangstraat loopt, zal Mobiel Brussel enkele installaties moeten laten wijken, zoals de haltes voor autocars en eventueel het aantal bus- en tramhaltes halveren. De huidige oppervlakte van de openbare ruimte laat het toe om deze installaties te voorzien, en tegelijk genoeg plaats te behouden voor de doorgang van vele voetgangers en taxi's. Het project van het Sheraton blokkeert deze mogelijkheden volledig.

- Het project van het Sheraton houdt in dat de openbare ruimte wordt gedegradeerd tot een private ruimte. Bij ons weten werd er nog geen enkele stap in deze richting genomen, noch door het Sheraton, noch door de gemeente Sint-Joost.

Uw laatste vraag vermeldt de rechtsvordering van de hotelier. Er is geen rechtsvordering vanwege het Sheraton waarvan wij in kennis werden gesteld.

Vraag nr. 809 van de heer Vincent De Wolf d.d. 7 juni 2012 (Fr.) :

Renovatie van metrostation Alma.

Ik heb in de pers gelezen dat de renovatiewerken in het metrostation Alma van start zijn gegaan. Dit metrostation werd in 1982 gebouwd op de site Louvain-en-Woluwe en is een kunstwerk op zich, een open station met als pijlers bomen met open bloemkronen. Lichtputten zorgen voor een sfeer zoals van een open plek in het bos en kromme lijnen vervangen te rechte hoeken.

Het metrostation is het werk van architect Lucien Kroll, die er vandaag over klaagt dat hij niet ingelicht werd over het begin van de werken en dat zijn aanbevelingen in de wind worden geslagen. Volgens zijn advocaten komt zijn architecturaal werk in gevaar.

Hij heeft al vastgesteld dat de inrichting van de beide ingangen van het metrostation afgebroken werd en dat de vloerbedekking met kleine kasseitjes vervangen wordt door tegels, wat het ontwerp van het metrostation ingrijpend wijzigt.

Aangezien het metrostation een echt origineel kunstwerk is, wordt het beschermd door de wet van 30 juni 1994 betreffende het auteursrecht en de naburige rechten.

Vastbesloten om zijn morele rechten op zijn kunstwerk te verdedigen, heeft de architect het Bestuur Uitrustingen en Verplaatsingen van het ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aangemaand om de werken te stoppen en in overeenstemming met zijn aanbevelingen te brengen.

In dat verband wens ik u de volgende vragen te stellen :

- Welke wijzigingen zullen aangebracht worden in het metrostation Alma ?

ligne sont prévus dans le plan IRIS 2 et le nouveau contrat de gestion de la STIB. L'un des tracés à l'étude pour cette ligne emprunte le site bus de la rue du Progrès. En cas de réalisation d'une ligne de tram empruntant l'axe de la rue du Progrès, Bruxelles Mobilité devra reculer certaines installations comme les arrêts pour autocar, et éventuellement dédoubler les arrêts de bus et tram. La largeur d'espace public existant permet de prévoir ces installations tout en maintenant une largeur suffisante pour le passage des nombreux piétons et les manœuvres de taxis. Le projet du Sheraton bloque complètement ces possibilités.

- Le projet du Sheraton implique de déclasser l'espace public en espace privé. À notre connaissance, aucune démarche en ce sens n'a été faite par le Sheraton, ni par la commune de Saint-Josse.

Votre dernière question évoque l'action en justice de l'hôtelier. Il n'y a pas d'action de la part du Sheraton portée à notre connaissance.

Question n° 809 de M. Vincent De Wolf du 7 juin 2012 (Fr.) :

Rénovation de la station de métro Alma.

J'ai appris par la presse que les travaux de rénovation de la station de métro Alma ont débuté. Cette station, construite en 1982 sur le site de Louvain-en-Woluwe, est une œuvre en soi, une station ouverte, avec des piliers comme des arbres aux corolles ouvertes. Des puits de lumière donnent une ambiance de clairière et des courbes remplacent les angles trop abrupts.

Cette œuvre est le fruit de l'architecte Lucien Kroll, qui se plaint aujourd'hui de n'avoir été ni informé du commencement des travaux, ni suivi dans ses recommandations, ce qui, selon ses avocats, mettrait gravement en péril son œuvre architecturale.

Il a ainsi déjà pu constater que les dispositifs d'entrée de chaque côté de la station ont été détruits et que le pavement en petits pavés est arraché pour être remplacé par des carrelages, ce qui dénature totalement la station.

Or, la station, ayant fait l'objet d'une vraie recherche esthétique originale, est une œuvre protégée par la loi du 30 juin 1994 relative au droit d'auteur et aux droits voisins.

Ainsi, décidé à faire valoir ses droits moraux sur son œuvre, l'architecte a mis en demeure l'administration de l'Équipement et des Déplacements du ministère de la Région de Bruxelles-Capitale d'arrêter ces travaux et de les rendre conformes à ses recommandations.

Cette situation m'appelle à vous poser les questions suivantes :

- Quelles modifications vont-elles être apportées à la station de métro Alma ?

- Wat is de impact van het project op de architecturale kwaliteit van het station ? Zal het kunstwerk volledig behouden blijven ?
- Zijn er contacten gelegd met de architect die het metrostation ontworpen heeft ? Heeft hij zijn aanbevelingen meegedeeld ? Waarin bestaan ze ?
- Houdt het renovatieproject daarmee rekening ?
- Zo neen, vallen er dan geen juridische complicaties te vrezen (het metrostation is beschermd door de wet van 30 juni 1994 betreffende het auteursrecht en de naburige rechten) ?
- Is de ingebrekestelling betekend aan het BUV ? Wat is het standpunt van het BUV ?
- Zijn de werken stilgelegd ? Zo neen, bestaat het risico dat ze worden stilgelegd ?

Antwoord : De werken die thans verricht worden in het metrostation Alma kaderen in de campagne betreffende de plaatsing van de klapdeurtjes aan de ingang, zoals gepland in het Beheercontract tussen de MIVB en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om de veiligheid, het veiligheidsgevoel en de controle op de vervoerswijzen te verhogen in de metro.

In de mate van het mogelijke, werden deze klapdeurtjes teruggeplaatst in de zone die daartoe voorzien was in de oorspronkelijke configuratie van het station. Door de toename van het aantal gebruikers van het station, moesten er met het oog op de veiligheid evenwel klapdeurtjes toegevoegd worden, wat een uitbreiding van de controlezone met zich meebracht.

Om deze klapdeurtjes te verankeren, is er een betontegel vereist, vanwaar de verandering van groundbekleding in de betrokken zone.

De thans aangevatte werken hebben op geen enkele wijze betrekking op de werken gepland in het raam van de overeenkomst gesloten met het studiebureau AUAI (per contract verbonden met de heer Kroll, oorspronkelijke bedenker van het station) die nog lopend is; dit studiebureau heeft momenteel enkel de fases « Voorontwerp » en « Stedenbouwkundige vergunning » van deze overeenkomst voltooid.

Hoewel het renovatieproject van het station waarop voornoemde overeenkomst betrekking heeft, nog steeds aan de orde is, zal het omwille van budgettaire redenen niet uitgevoerd worden vóór 2014.

De plaatsing van de klapdeurtjes is dus enkel voorlopig en zal tijdens voormelde renovatiewerken herbekeken worden in akkoord met het studiebureau AUAI, voornamelijk inzake de groundbekleding met tegels op die plaats.

In die zin werd er op 1 juni 2012 geantwoord op de ingebrekestelling, ontvangen op 29 mei 2012 en komende van de advocaat van de heer Kroll.

- Quel est l'impact du projet de rénovation sur la qualité architecturale de la station ? L'œuvre sera-t-elle entièrement préservée ?
- Des contacts ont-ils été pris avec l'architecte qui a conçu la station ? Celui-ci a-t-il fait part de ses recommandations ? Quelles sont-elles ?
- Le projet de rénovation tient-il compte de ces recommandations ?
- Si non, ne doit-on pas craindre un imbroglio juridique (la station est protégée par la loi du 30 juin 1994 relative au droit d'auteur et aux droits voisins) ?
- La mise en demeure a-t-elle été notifiée à l'AED ? Quelles est la position de l'AED ?
- Les travaux ont-ils été arrêtés ? Si non risquent-ils de l'être ?

Réponse : Les travaux en cours à la station Alma cadrent dans une campagne de mise en place des portillons de contrôle d'accès, telle que prévue au Contrat de Gestion entre la STIB et la Région de Bruxelles-Capitale afin d'accroître la sécurité, le sentiment de sécurité et le contrôle des titres de transports dans le métro.

Ces portillons ont été repositionnés, dans la mesure du possible, dans la zone prévue dans la configuration initiale de la station. La fréquentation de la station ayant augmenté, il a fallu rajouter des portillons pour la sécurité des voyageurs par rapport à cette configuration initiale, ce qui a entraîné une extension de la zone de contrôle.

La fixation de ces portillons d'accès nécessite une dalle en béton, d'où la modification du revêtement de sol dans la zone concernée.

Les travaux entamés à ce jour ne concernent en aucune manière ceux prévus dans le cadre du contrat conclu avec le bureau d'études AUAI (lié par contrat avec M. Kroll, concepteur initial de la station) et qui est toujours en cours. Seules les phases « Avant-Projet » et « Permis d'Urbanisme » de ce contrat ont été terminées par le bureau d'études AUAI.

Le projet de rénovation de la station faisant l'objet dudit contrat reste toujours d'actualité mais, pour des raisons budgétaires, il ne sera pas exécuté avant 2014.

Cette installation des portillons n'est donc que provisoire et sera revue lors de ces travaux de rénovation, en accord avec le bureau d'études AUAI, particulièrement en ce qui concerne le revêtement de sol en carrelages à cet endroit.

Il a été répondu dans ce sens, le 1^{er} juin 2012, à la mise en demeure, reçue le 29 mai 2012 et provenant de l'avocat de M. Kroll.

Vraag nr. 810 van mevr. Françoise Schepmans d.d. 8 juni 2012 (Fr.) :

Schermen met de wachttijd aan de MIVB-haltes.

Destijds hebt u aangekondigd dat er bij de bovengrondse haltes voorzieningen zouden komen om de gebruikers op de hoogte te brengen van het uur waarop de tram of bus aankomt.

Blijkbaar neemt de installatie van de nieuwe schermen tijd en blijven veel haltes voorzien van oude schermen of helemaal geen.

Sedert enkele tijd komt op de oude schermen regelmatig de melding « theoretische tijd ».

Dat heeft natuurlijk geen enkel nut voor de MIVB-gebruikers.

Hoe kan verklaard worden dat op vele buitenlandse netten de reële wachttijd wordt aangegeven, terwijl in Brussel, de hoofdstad van Europa, de reizigers zich tevreden moeten stellen met een « theoretische tijd ».

De stad Straatsburg bijvoorbeeld slaagt erin de trams tegen een commerciële snelheid van 20 km/uur te laten rijden. In Brussel zijn we nog ver van dat punt, ondanks de herhaaldelijke aankondigingen dat het Vicom-systeem daarin verbetering zal brengen.

In Straatsburg kunnen reizigers op hun gsm de « real time » krijgen waarop de tram aan een bepaalde halte voorbijkomt.

Hoe te verklaren dat het in andere steden mogelijk is om « real time » informatie te krijgen over bussen en trams, maar in Brussel alleen « theoretische » tijden ?

Graag volgende vragen :

- Waarom kan in Brussel alleen een « theoretische tijd » gegeven worden ?
- Wanneer plant de MIVB alle bovengrondse haltes uitgerust te hebben met het nieuwe systeem ?
- Mogen we hopen dat de bovengrondse haltes informatie kunnen verschaffen over het werkelijk tijdstip waarop het vervoermiddel aankomt, en binnen hoeveel tijd ?

Antwoord :

1. Vermelding « theoretische tijd »

De wachttijden die door de MIVB worden gecommuniceerd op de dynamische borden en haar andere tools zijn wel degelijke reële wachttijden. Ze worden berekend met behulp van het SAE-systeem (Systeem voor Geassisteerde Exploitatie) op basis van

Question n° 810 de Mme Françoise Schepmans du 8 juin 2012 (Fr.) :

Affichage du temps d'attente aux arrêts desservis par la STIB.

Vous avez en son temps annoncé que de nouveaux dispositifs seraient mis en place aux arrêts de surface pour donner aux usagers de la STIB les heures de passage des trams ou des bus.

Il semblerait que l'installation de ces nouveaux afficheurs prenne du temps à être mise en service et nombre d'arrêts restent équipés des anciens afficheurs voire d'aucun.

Depuis quelques semaines, sur les afficheurs de l'ancienne version, apparaît de façon régulière la mention « temps théorique », « theoretische tijd ».

Voilà un type d'information dont l'usager de la STIB ne retire aucune valeur, vu qu'il est question d'un temps théorique ...

Comment expliquer que, sur nombre de réseaux étrangers, le temps de passage des trams et des bus est donné en temps réel, alors qu'à Bruxelles, capitale de l'Europe, l'usager du transport public doit se contenter d'une mention « temps théorique ».

Je ne prendrai qu'un seul exemple qui est celui de la ville de Strasbourg qui parvient à faire circuler ses trams à une vitesse commerciale supérieure à 20 km/heure, et qu'à Bruxelles, on en est bien loin, malgré les annonces répétées d'une amélioration que doit apporter le système Vicom.

À Strasbourg effectivement, le temps de passage des trams et bus est donné en « temps réel ». Il suffit en effet de « taper, toucher depuis un mobile pour connaître les horaires de passage des deux prochains bus ou trams à l'arrêt ou on se trouve ».

Comment expliquer que dans d'autres villes, il est possible de disposer d'informations horaires en temps réel pour les bus et trams et qu'à Bruxelles, on se limite à communiquer un « temps théorique » de passage ?

En conséquence, Madame la Ministre voudra-t-elle apporter les précisions suivantes :

- Pourquoi les indicateurs de passage des trams et bus aux arrêts de la STIB se limitent-ils à communiquer un « temps théorique » ?
- Quand la STIB compte-t-elle avoir équipé tous les arrêts de surface des nouveaux indicateurs d'horaire ?
- Peut-on espérer, et à quelle échéance, disposer aux arrêts de surface d'une information des heures de passage exprimée en temps réel ?

Réponse :

1. Mention « temps théorique »

Les temps d'attente qui sont communiqués par la STIB sur ses afficheurs dynamiques et ses autres supports sont bien des temps d'attente en temps réel. Ils sont calculés à l'aide du SAE (Système d'Aide à l'Exploitation) sur la base de 3 outils : un GPS,

drie tools : een GPS, een Odometer (systeem waarmee het aantal omwentelingen van een wiel geteld worden) en een detectie van het openen van de deuren.

Ondanks deze drie tools, gebeurt het soms dat een voertuig niet op nauwkeurige wijze gelokaliseerd wordt. In dergelijke gevallen en om de klanten geen foute informatie te bezorgen, wordt een wachttijd meegedeeld die gebaseerd is op de geplande dienstregeling met daarbij de vermelding « theoretische tijd ». Wanneer het voertuig weer correct gelokaliseerd is, wordt de real time-informatie meegedeeld en verdwijnt de vermelding « theoretische tijd ».

2. De Installatie van nieuwe aankondigingsborden en de aanschaffing van oude

De installatie van de aankondigingsborden van het type « TFT scherm (thin-film transistor) » (Phoebus II) aan de bovengrondse haltes is nog steeds aan de gang. Deze schermen hebben echter niet als doel de schermen van het type « Decaux » of « Clear Channel » te vervangen (rode tekst op zwarte achtergrond), maar zijn complementair. In datzelfde opzicht worden momenteel de Mupi's geplaatst aan de ingangen van de metrostations om de reizigers bovengronds te informeren over de reële wachttijden van de metrolijnen.

Op dit moment zijn het aantal schermen voor elk type als volgt :

- Phoebus II : 45 reeds geplaatste schermen, 20 worden momenteel geplaatst en 70 bijkomende schermen tegen oktober 2012.
- Decaux/Clear Channel : 220 schermen.
- Mupi's : 12 reeds geplaatst, 165 op het einde van het project.

Alle metro- en premetrostations zijn ook uitgerust met real-time aankondigingsborden.

Merk evenwel op dat met deze verschillende projecten voor de plaatsing van dynamische schermen de 2.200 bovengrondse haltes niet uitgerust zullen kunnen worden. Het blijft voor de klanten echter mogelijk om de wachttijden voor alle lijnen van het MIVB-net in real-time te raadplegen via de website mivb.be, de website m/mivb.be en de applicaties MIVB mobile of via SMS dankzij het SYNCRO-systeem.

Vraag nr. 811 van mevr. Françoise Schepmans d.d. 21 juni 2012 (Fr.) :

Trillingen veroorzaakt door de trams T 2000 van de MIVB.

De trams T 2000 van de MIVB, die in de jaren '90 door staatssecretaris Jean-Louis Thys werden besteld, lijken op de wegen waar ze voorbijrijden voor grote trillingen te zorgen. De diensten van de MIVB proberen daar op verschillende manieren iets aan te doen.

Voormeld probleem rijst inzonderheid in de buurt van het Meiserplein, waar de MIVB onlangs de sporen heeft heraangelegd om de ongemakken van de trams van lijn 62, te weten voertuigen T 2000, te verhelpen.

un Odomètre (système de comptage des tours de roues) et une détection des ouvertures des portes.

Malgré cette triangulation, il arrive qu'un véhicule soit localisé de manière imprécise ou qu'il ne soit pas localisé. Dans ces cas, afin de ne pas donner une information erronée au client, un temps d'attente basé sur l'horaire planifié est renseigné accompagné de la mention « temps théorique ». Lorsque le véhicule est à nouveau correctement localisé, l'information en temps réel est renseignée et la mention « temps théorique » supprimée.

2. Installation des nouveaux afficheurs et suppression des anciens

L'installation des afficheurs de type « écran TFT (thin-film transistor) » (Phoebus II) aux arrêts de surface poursuit son cours. Ces écrans n'ont cependant pas pour but de remplacer les écrans de type « Decaux » ou « Clear Channel » (texte rouge sur fond noir) mais viennent en complément de ceux-ci. C'est dans cette même optique de complémentarité que sont actuellement installés des Mupi (Mobilier urbain à publicité illuminé) aux entrées des stations de métro en vue de renseigner en surface les temps d'attente en temps réel des lignes de métro.

À l'heure actuelle, le nombre d'écrans pour chaque type est le suivant :

- Phoebus II : 45 écrans déjà placés, 20 en cours de placement et 70 écrans supplémentaires d'ici octobre 2012.
- Decaux/Clear Channel : 220 écrans.
- Mupi : 12 déjà placés, 165 à la fin du projet.

L'ensemble des stations de métro et de prémetro sont aussi équipées d'afficheurs de temps d'attente en temps réel.

Notons également que ces différents projets de placement d'écrans dynamiques ne permettront pas d'équiper les 2.200 arrêts de surface. Il reste cependant possible pour les clients de consulter les temps d'attente en temps réel, pour l'ensemble des lignes du réseau de la STIB, via le site internet stib.be, le site m.stib.be et les applications STIB mobile ou par SMS grâce au système Syncro.

Question n° 811 de Mme Françoise Schepmans du 8 juin 2012 (Fr.) :

Vibrations engendrées par les trams T 2000 de la STIB.

Les T 2000 de la STIB commandés par le secrétaire d'État Jean-Louis Thys dans les années 90 semblent provoquer par leur passage dans les artères des vibrations assez importantes dont les services de la STIB tentent par différents moyens d'atténuer les effets.

C'est notamment le cas à proximité de la place Meiser où la STIB a procédé tout récemment à un aménagement des voies afin de diminuer les inconvénients résultant du passage des trams de la ligne 62 qui sont des véhicules T 2000.

De MIVB weet perfect hoe die trillingen door de trams T 2000 worden veroorzaakt. De oplossingen voor het probleem bestaan wellicht niet in het heraanleggen van de infrastructuur, wat een dure zaak is, want het probleem heeft eerder te maken met het ontwerp zelf van de 51 voertuigen T 2000, waarvan er geen andere exemplaren zijn en die door geen enkele buitenlandse maatschappij werden besteld. Er zij aan herinnerd dat het inschakelen van trams T 2000 op het Rotterdamse net een heel kort leven was beschoren.

Waarom hebben de diensten van de MIVB de constructeur verplicht tot het gebruik van een draaistel dat in België is ontwikkeld terwijl het basismodel van de tram T 2000 werd aangeboden met een ander draaistel ?

Voorts kan moeilijk worden gezegd dat de binneninrichting van de trams T 2000 een groot succes is. De passagiers hebben veel last van lawaai.

En heeft de MIVB bovendien niet de trams T 2000 van lijn 25 uit circulatie moeten nemen omdat er in de tunnels van de premetro technische problemen zijn geweest waardoor dat type trams nooit meer in aanmerking komt voor de premetrolijnen ?

Al die problemen hebben ertoe geleid dat die oncomfortabele en lawaaiige voertuigen alleen nog worden ingezet op een heel beperkt aantal lijnen.

Naar verluidt, zou soms 50 % van de voertuigen in de remises blijven staan wegens technische problemen.

Normaal gezien gaat een tram een veertigtal jaar mee, maar moet men in sommige gevallen niet afzien van het gebruik van dergelijke voertuigen die zo vele problemen doen rijzen ?

Het beheerscontract 2007-2011 bepaalt in artikel 23 dat de MIVB ervoor zal zorgen dat het geluidsniveau en de trillingen van de voertuigen worden beperkt; § 60, 3°, bepaalt dat de MIVB zijn inspanningen tot vermindering van de geluidsoverlast en van de trillingen die door haar voertuigen worden veroorzaakt zal voortzetten.

Graag had ik bijgevolg een antwoord op de volgende vragen :

- Welke concrete maatregelen worden door de MIVB overwogen om voorgoed een einde te maken aan die aanzienlijke trillingen die veroorzaakt worden door de trams T 2000, wat niet het geval is met de andere voertuigen van de MIVB ?
- Heeft de MIVB met de constructeur naar mogelijke oplossingen gezocht voor die trillingen ?
- Hoeveel technische problemen zijn er geweest met die voertuigen in vergelijking met de trams T 3000 of T 4000 ?

Antwoord : Het is voor niemand een geheim dat sinds hun ingebruikname, de trams van het type T 2000 een aantal moeilijkheden vertonen, in het bijzonder in termen van lawaai en trillingen veroorzaakt wanneer ze voorbijrijden, vooral ter hoogte van de wisselinstallaties en kruisingen.

La STIB a une parfaite connaissance de l'origine des vibrations que provoquent les trams 2000 et les remèdes ne résident sans doute pas dans des travaux coûteux d'aménagement des infrastructures mais plutôt dans la conception même des 51 véhicules T 2000, qui sont des exemplaires uniques et qu'aucun réseau étranger n'a voulu commander. Faut-il rappeler des essais malheureux sur le réseau de Rotterdam où le T 2000 a effectué un très bref séjour ...

Pourquoi, une fois encore, les services de la STIB ont-ils imposé au constructeur l'utilisation d'un modèle de bogie développé en Belgique, alors que le modèle de base du tram 2000 était offert avec un autre type de bogie ?

Du surcroît, il serait assez inconvenant de dire que l'aménagement intérieur des T 2000 soit une réussite. Il faut encore signaler qu'en roulant les T 2000 sont relativement bruyants.

Pour couronner le tout, la STIB n'a-t-elle pas dû dare-dare retirer les T 2000 de la ligne 25, car leur accès dans les tunnels de prémetro avait donné lieu à un incident technique condamnant à tout jamais ce type de véhicule dans les axes de prémetro.

Voilà un bien triste score forçant la STIB à limiter l'utilisation de ces véhicules inconfortables et bruyants à un nombre très limité de lignes.

Il se murmure qu'à certains moments 50 % des véhicules resteraient dans les dépôts à la suite de problèmes techniques.

Certes, la durée de vie d'un tram est en principe d'une quarantaine d'années, mais ne faut-il pas, dans des cas bien précis, renoncer à maintenir des véhicules dont l'utilisation pose de réels problèmes ?

Faut-il rappeler que le contrat de gestion 2007-2011 mentionne à son article 23 que la STIB veille à réduire le niveau sonore et les vibrations des véhicules, et que le paragraphe 60.3 stipule : « La STIB poursuit ses efforts de réduction du bruit et des vibrations générés par la circulation de ses véhicules. »

En conséquence, Madame la Ministre voudra-t-elle apporter les précisions suivantes :

- Quelles sont les mesures concrètes envisagées par la STIB pour remédier de façon définitive aux vibrations importantes générées par les trams T 2000, ce qui n'est pas le cas pour les autres véhicules de la STIB ?
- La STIB a-t-elle examiné avec le constructeur les possibilités de mettre fin aux vibrations engendrées par les T 2000 ?
- Quel est le taux d'incidents techniques relevés sur ces véhicules par rapport aux T 3000 ou T 4000 ?

Réponse : Ce n'est un secret pour personne que depuis leur mise en exploitation, les trams de type T 2000 posent un certain nombre de difficultés, en particulier en termes de bruit et de vibrations provoqués à leur passage, principalement au niveau des appareils de voie et croisements.

Deze problemen zijn wezenlijk verbonden met het draaistel van deze trams. Het is een welgekend probleem.

Het lijkt me niet nuttig om hier, *a posteriori*, de keuze van de aankoop van deze trams eind jaren '80 scherp te bekritisieren, maar er dient eraan herinnerd te worden dat dit de eerste aankoop was van moderne trams, na een lange periode waarin het beleid erin bestond deze trams geleidelijk aan uit het Brussels openbaarvervoersnet te schrappen.

De keuze die in die periode gemaakt werd, was bovendien gebaseerd op een vernieuwend en bijzonder aantrekkelijk concept: Brussel voorzien van de allereerste lagevloertram. Ook al lijkt dit vandaag misschien banaal en wijdverspreid, was dat toen verre van het geval. Brussel en de MIVB waren pioniers en pioniers zien vaak als eerste alle narigheid op zich afkomen, ... Dit gezegd zijnde, de trams 2000 hebben niet alleen de gebreken die u opsomt. Naast hun toegankelijkheid voor de PBM, beschikken ze over een performante motorisering en een kwaliteitsvolle elektronische uitrusting.

Deze trams hebben in ieder geval geen beduidend hoger aantal technische ongevallen dan anderen, maar hun wielen verslijten sneller dan die van trams uit andere series waardoor ze vaker naar het atelier moeten komen. Dit verklaart gedeeltelijk waarom ze vaker niet beschikbaar zijn voor exploitatie.

Sinds de vaststellingen betreffende het lawaai en de trillingen, werden er verschillende maatregelen genomen :

- Meerdere studies werden intern uitgevoerd, alsook en met externe bijstand, met inbegrip van de constructeur, om te analyseren hoe de toestand verbeterd kan worden. Er werden testen uitgevoerd met verschillende wielbanden, geometrische regelingen van het draaistel ... Men moet wel toegeven dat deze werken er niet in geslaagd zijn om de veroorzaakte trillingen aanzienlijk te verminderen.
- Sinds de jaren 90 heeft de MIVB technieken ontwikkeld voor de plaatsing van tramsporen waarbij lawaai en trillingen bij doorkomst van de trams worden beperkt. Sinds 2004 werkt de MIVB samen met Leefmilieu Brussel in het kader van een conventie, om de geluids- en trillingsnormen na te leven bij elke nieuwe plaatsing van sporen. Hiertoe laat de MIVB systematisch voorspellende studies uitvoeren door een onafhankelijk extern bureau en past ze de technieken vervolgens toe op alle types trams waaronder de T 2000 zodat ze nieuwe sporen kunnen gebruiken en daarbij deze normen naleven. Bij wijze van voorbeeld werd in 2011, op de 7,17 km nieuw aangelegde sporen (vernieuwingen en verlengingen), 93 % uitgerust met een speciale anti-trilling-voorziening. De rest werd geplaatst op plaatsen waar geen bijzondere interventie nodig was.

Het klopt dat er nog problemen zijn op bepaalde delen van het net. Zolang de sporen niet vernieuwd zijn, is het waar dat in bepaalde gevallen, gelukkig zijn die zeldzaam, de complexiteit van de wisselinstallaties ervoor zorgen dat deze doelstelling niet kan worden behaald met de T 2000-trams, zoals het geval is op het Meiserplein. In geval van technische onmogelijkheid, past de MIVB snelheidsbeperkingen toe voor de voertuigen of vermijdt ze bepaalde lijnen uit te baten met trams van het type T 2000.

Er wordt niet overwogen om de exploitatie van de T 2000 vroegtijdig stop te zetten. Rekening houdend met een afschrijving

Ces problèmes sont intrinsèquement liés à la conception des bogies de ces trams. Ce problème est bien connu.

Il ne me semble pas utile de faire ici, *a posteriori*, le procès du choix d'acquisition de ces trams à la fin des années 80, mais il faut rappeler que ce fut la première nouvelle acquisition de trams modernes, après une longue période durant laquelle la politique était de progressivement les supprimer du réseau de transport public bruxellois.

Le choix de l'époque s'est en outre porté sur un concept novateur et particulièrement séduisant : doter Bruxelles du premier tram à plancher bas intégral. Si, aujourd'hui, cela semble banal et largement répandu dans le monde, c'était loin d'être le cas à l'époque. Bruxelles et la STIB furent pionniers, et comme souvent les pionniers « essuient les plâtres » ... Ceci dit, les trams 2000 n'ont pas que les défauts que vous citez. Outre l'accessibilité aux PMR, ils disposent d'une motorisation performante et d'un équipement électronique de qualité.

Ces trams ne souffrent en tout cas pas d'un pourcentage significativement plus élevé d'incidents techniques, mais leurs roues s'usent plus rapidement que celles des trams des autres séries et nécessitent donc des rentrées plus régulières en atelier, ce qui explique en partie leur plus grande indisponibilité pour l'exploitation.

Depuis les constats faits concernant les bruits et vibrations, différentes mesures ont été prises :

- Plusieurs études ont été réalisées en interne et avec des appuis externes, en ce compris le constructeur, afin d'examiner les possibilités d'améliorer la situation. Des tests ont été effectués avec des bandages de roue différents, des réglages de géométrie des bogies ... Il faut bien reconnaître que ces travaux n'ont pas permis de réduire significativement les nuisances provoquées.
- Depuis les années 90, la STIB a développé des techniques de pose des voies de tram permettant de réduire les bruits et vibrations au passage des trams. Depuis 2004, la STIB et Bruxelles Environnement collaborent dans le cadre d'une convention, afin de respecter des normes de bruit et de vibrations lors de toute nouvelle pose de voies. À cette fin, la STIB fait réaliser systématiquement des études prédictives par un bureau externe indépendant et applique les techniques qui permettent ensuite à tous les types de trams dont les T 2000 d'emprunter les nouvelles voies en respectant ces normes. À titre indicatif, en 2011, sur les 7,17 km de nouvelles voies posées (renouvellements et extensions), 93 % l'ont été avec un dispositif spécifique anti-vibrations, le solde a été posé à des endroits qui ne nécessitaient aucune intervention particulière.

Il est vrai que certaines parties du réseau posent encore problème, tant que les voies ne sont pas renouvelées, et il est vrai que dans des cas, heureusement rares, la complexité des appareils de voie à franchir ne permet pas d'atteindre l'objectif avec les T 2000, comme c'est le cas à la place Meiser. Dans les cas d'impossibilité technique, la STIB applique des limitations de vitesse des véhicules, ou évite d'exploiter certaines lignes avec les trams de type T 2000.

Il n'est pas envisagé de mettre fin prématurément à l'exploitation des T 2000. Compte tenu d'une durée d'amortissement de

van 40 jaar, dienen deze trams nog te rijden tot ± 2030. Vandaar dat de beste oplossing erin bestaat om de inspanningen inzake anti-trillinginstallaties verder te zetten. Deze is immers nuttig voor alle tramtypes.

Vraag nr. 812 van mevr. Françoise Schepmans d.d. 8 juni 2012 (Fr.) :

Het vervoer van afval en slib via de waterweg.

Op het einde van maart 2012 hebt u tijdens een bezoek aan het waterzuiveringsstation Noord een proefproject voorgesteld voor het vervoer van afval en slib via de waterweg.

Het gaat over een concept met de naam Watertruck, waarmee vrachtwagens voortdurend slib kunnen aanbrengen zonder het eerste te moeten opslaan op de oevers.

Dat nieuw type vervoer zou kunnen uitgebreid worden tot het vervoer van zout en glas.

Het idee om tussentijds opslaan te voorkomen is op het eerste gezicht aantrekkelijk, vooral als de onderzochte methode leidt tot schaalbesparingen en tot een afname van de hoeveelheden die via het wegennet moet worden vervoerd.

Graag volgende vragen :

- Hoever staat het met dit proefproject ?
- Wordt gepland het binnen redelijk korte termijn ten uitvoer te leggen ?
- Welke schaalbesparingen kunnen in dat geval verkregen worden ?
- Zou die vervoermethode ook kunnen gebruikt worden voor slib dat afkomstig is uit het dreggen van het kanaal, en tot welke besparing zou dat kunnen leiden ?

Antwoord : Het proefproject dat in de maand maart in de Haven van Brussel plaatsvond, kadert in een Europees project, Watertruck genaamd, gefinancierd door het Interreg IVb-programma. Dit project heeft als doel een vernieuwend en milieuvriendelijk concept te introduceren voor de binnenscheepvaart op secundaire waterwegen (van 300 ton tot 1.500 ton). Het concept van Watertruck berust op het gebruik van kleine duwbakken (tot 1.500 ton).

De twee belangrijkste voordelen ten opzichte van de traditionele binnenscheepvaart zijn :

1. Het is niet meer nodig om permanent personeel bij de duwbak te voorzien en dus op de boot te verblijven.
2. Scheiding van laden/lossen en vervoer.

40 ans, ces trams sont appelés à rouler encore jusqu'en 2030 environ. Dès lors, la meilleure solution consiste à poursuivre les efforts relatifs à l'infrastructure anti-vibrations, qui profite d'ailleurs à tous les types de trams.

Question n° 812 de Mme Françoise Schepmans du 8 juin 2012 (Fr.) :

Le transport des déchets et des boues par voie d'eau.

À la fin du mois de mars 2012, lors d'une visite à la station d'épuration nord, vous a été présenté un projet pilote visant à transporter les déchets et les boues par voie d'eau.

Il s'agit d'un concept dénommé Watertruck qui permet aux camions d'amener les boues en continu, sans devoir recourir à un stockage intermédiaire sur les berges.

Ce nouveau type de transport pourrait être étendu au transport du sel et du verre.

L'idée d'éviter un stockage intermédiaire est à première vue séduisante surtout si la méthode étudiée permet de réaliser des économies d'échelle et diminuer les quantités à transporter via le réseau routier.

Madame la Ministre voudrait-elle apporter les précisions suivantes :

- Quel est l'état d'avancement de ce projet pilote dénommé Watertruck ?
- Est-il envisagé de le mettre en pratique à plus ou moins brève échéance ?
- Quelles seraient dans ce cas les économies d'échelle qui pourraient être obtenues ?
- Cette méthode de transport s'appliquerait-elle aussi aux boues de dragage retirées du canal et quelle est l'économie qui pourrait ainsi en découler ?

Réponse : Le projet pilote qui s'est déroulé au Port de Bruxelles dans le courant du mois de mars s'inscrit dans un projet européen appelé Watertruck, financé par le programme Interreg IVb. Ce projet a pour objectif d'introduire un concept novateur et respectueux de l'environnement en matière de transport fluvial sur les voies d'eau secondaires (de 300 tonnes à 1.500 tonnes). Le concept de Watertruck repose sur l'utilisation de petites barges poussées (jusqu'à 1.500 tonnes).

Les deux avantages principaux, par rapport à la navigation fluviale traditionnelle sont :

1. Plus besoin de maintenir du personnel en permanence auprès de la barge et donc de loger à bord du pousseur.
2. Dissociation des aspects chargement/déchargement et transport.

Het Watertruck-concept wil een antwoord bieden op de binnenscheepvaart die momenteel bedreigd wordt door de snelle verdwijning van kleine boten (tot klasse IV) en het tekort aan arbeidskrachten in de binnenscheepvaart.

Het project Watertruck werd in oktober 2008 opgestart en zal aflopen in september 2013. Belgische, Franse en Nederlandse partners zijn hierbij betrokken.

Het Vlaams Instituut voor Mobiliteit is de hoofdpartner van het project. Naast de Haven van Brussel, zijn er bijvoorbeeld :

- Voies Navigables de France [FR].
- NV De Scheepvaart [BE].
- Waterwegen en Zeekanaal [BE], betrokken bij dit project.

Om de haalbaarheid van het concept aan te tonen wil het project Watertruck minstens 3 proefprojecten gerealiseerd zien. De test geleid door de Haven van Brussel, Aquiris en SEDE Benelux (transporteur) is er één van. De bedoeling is dat andere partners het concept de komende maanden ook uittesten.

In Brussel heeft het proefproject ongeveer twee weken in beslag genomen, tussen 19 en 30 maart 2012 en is nu afgerond. De test die vooral betrekking heeft op de haalbaarheid van deze vervoermodus, was een succes. Een aantal aspecten, vooral financiële, zijn echter nog niet concurrerend ten opzichte van het wegvervoer.

Dit is hoofdzakelijk toe te schrijven aan de huidige infrastructuur, die niet aangepast is aan dergelijk vervoer : Aquiris beschikt niet over een kade; de enige helling die gebruikt kan worden bevindt zich aan de containerterminal, wat veronderstelt dat de goederen eerst per vrachtwagen vervoerd moeten worden en de bakken kunnen niet op een optimale manier aangemeerd worden.

De modaliteiten voor de standaardisering van het concept worden momenteel besproken met de hulp van de transportdeskundige van de Haven van Brussel. Sommige investeringen zullen voorafgaandelijk nodig zijn :

1. Aankoop van kleine duwbakken (250-500 ton).
2. Overslaginstallatie.
3. Kademuur (eventueel met een platform).

De toepassing van het Watertruck-concept op andere stromen hangt sterk af van de eindbestemming van het product. In het geval van baggerspecie : aangezien de behandelingsinstallaties zich dichtbij de waterweg bevinden gebeurt het vervoer van het slib nu al volgens een logistiek schema dat sterk lijkt op dat van Watertruck (kleine bakken die geëvacueerd worden door een duwboot nadat ze gevuld zijn).

Het concept Watertruck is in ieder geval veelbelovend om toegepast te worden op andere stromen, in het bijzonder in de afvalrecycling.

Le concept Watertruck veut offrir une réponse aux menaces qui pèsent pour le moment sur la navigation fluviale classique, à savoir la disparition rapide des petites péniches (jusqu'à la classe IV) et le manque de main-d'œuvre dans le transport fluvial.

Le projet Watertruck a été lancé en octobre 2008 et pendra fin en septembre 2013. Il rassemble des partenaires belges, français et néerlandais.

Het Vlaams Instituut voor Mobiliteit est le partenaire chef de file du projet. A côté du Port de Bruxelles, il y a par exemple :

- Voies Navigables de France [FR].
- NV De Scheepvaart [BE].
- Waterwegen en Zeekanaal [BE], qui sont associés à ce projet.

Afin de démontrer la faisabilité du concept, le projet Watertruck vise à la réalisation de minimum 3 projets pilotes. Le test mené par le Port de Bruxelles, Aquiris et SEDE Benelux (transporteur) fait partie de ces projets pilotes. Le but est que d'autres partenaires testent également le concept dans les mois à venir.

À Bruxelles, le projet pilote s'est déroulé pendant approximativement deux semaines, entre les 19 et 30 mars 2012 et est maintenant terminé. Le test portant essentiellement sur la faisabilité de ce mode de transport, il a été un succès. Cependant, certains aspects, essentiellement financiers, ne sont pour le moment pas compétitifs par rapport au transport routier.

Cela est essentiellement dû aux infrastructures actuelles, qui ne sont pas adaptées à ce type de transport : Aquiris ne dispose pas d'un quai; la seule rampe pouvant être utilisée se trouve sur le terminal à conteneurs, ce qui implique un pré-acheminement par camion; le quai utilisé ne permettait pas d'arrimer les barges de manière optimale, etc.

Les modalités de la standardisation du concept sont en discussion pour le moment, avec l'aide de l'expert en transport du Port de Bruxelles. Certains investissements seront nécessaires au préalable :

1. Acquisition de petites barges poussées (250-500 t).
2. Installation de transbordement.
3. Mur de quai (éventuellement avec une plateforme).

L'application du concept Watertruck à d'autres flux dépend fortement de la destination finale du produit. Dans le cas des boues de dragage, les installations de traitement se trouvant à proximité de voie d'eau, le transport des boues se fait déjà actuellement suivant un schéma logistique très proche de celui de Watertruck (petites barges évacuées par pousseur après remplissage).

Le concept Watertruck peut en tout cas s'appliquer à de nombreux autres flux, particulièrement dans la filière de revalorisation des déchets.

Vraag nr. 813 van mevr. Françoise Schepmans d.d. 8 juni 2012 (Fr.) :

Test van elektrische bussen door de MIVB.

De MIVB heeft haar plannen aangekondigd om binnenkort elektrische bussen te testen om vanaf januari 2015 de dieselbussen te vervangen.

Hoewel de MIVB nu al kiest voor bussen die op aardgas in plaats van op diesel rijden, onderzoekt ze alle mogelijke alternatieven waarbij geen fossiele energie wordt gebruikt, onder meer elektrische bussen.

In artikel 47 van de beheersovereenkomst 2007-2011 van de MIVB wordt ook gesproken van het eventuele gebruik van trolleybussen.

Vroeger werd dit type voertuig ingezet op een enkele lijn van het net, namelijk tussen Machelen en Vorst, maar het heeft als nadeel dat het niet kan afwijken van zijn traject. Dat is dus niet erg praktisch.

Sommige constructeurs stellen ook hybride bussen voor, die een grotere autonomie dan de elektrische bussen zouden hebben.

De MIVB, die een overheidsopdracht voor de huur van 5 elektrische bussen heeft aangekondigd, is terughoudend over de kans dat de elektrische bussen een oplossing zijn die voldoet aan de verwachtingen inzake rendement en autonomie.

In dat verband wens ik u om de volgende toelichtingen te vragen :

- Gaat het om bussen met een kleine of middelgrote capaciteit in de aankondiging van de opdracht voor de huur van 5 elektrische bussen door de MIVB ?
- Welke autonomie vereist de MIVB van dit type bus ?
- Overweegt de MIVB tests van hybride voertuigen ?
- Zo ja, zijn er al tests uitgevoerd of zijn er gepland in de toekomst ?
- Komen trolleybussen definitief niet meer in aanmerking ?
- Komen andere types elektrische voertuigen zoals de gyrobus in aanmerking ?
- Bieden bussen die op aardgas rijden voldoende autonomie, wat niet altijd het geval was voor de bussen die de MIVB vroeger gebruikte ?

Antwoord : De aankondiging van opdracht die gepubliceerd werd had als doel de aanwezigheid na te gaan van mogelijke leveranciers van autobussen van 12 m (standaard/met lage vloer), met elektrische aandrijving, uitgerust met batterijen.

In deze fase van de overheidsopdrachten gaat het wel degelijk om leveranciers te selecteren en geen producten. De selectie van

Question n° 813 de Mme Françoise Schepmans du 8 juin 2012 (Fr.) :

Essai de bus électriques par la STIB.

La STIB a annoncé son intention de procéder prochainement à l'essai de bus électriques qui pourraient remplacer les bus fonctionnant au diesel au-delà de janvier 2015.

Si la STIB opte d'ores et déjà pour des bus roulant au gaz naturel à la place du diesel, elle examine néanmoins toutes les alternatives qui pourraient être envisagées pour remplacer l'utilisation d'énergie fossile, et notamment les bus électriques.

L'article 47 du contrat de gestion 2007-2011 de la STIB fait aussi allusion à la mise en service éventuelle de trolleybus.

Ce type de véhicule a circulé dans le passé sur une seule ligne du réseau entre Machelen et Forest, mais à l'inconvénient de ne pouvoir être dévié de sa trajectoire et se révèle donc peu pratique.

Des bus de type hybride sont aussi proposés par certains constructeurs, et semblent présenter plus d'avantages sur le plan de leur autonomie de circulation que des véhicules électriques.

Le communiqué de la STIB qui a lancé un avis de marché pour la location de 5 véhicules électriques, se veut réservé sur les chances de trouver dans les bus électriques une solution répondant aux attentes sur le plan du rendement de ces véhicules et de leur autonomie.

En conséquence, Madame la Ministre voudra-t-elle apporter les précisions suivantes :

- L'avis de marché pour la location de 5 bus électriques par la STIB porte-t-il de façon précise sur des bus de faible ou de moyenne capacité ?
- Quelle est l'autonomie fixée par la STIB pour ce type de bus ?
- La STIB envisage-t-elle des essais de véhicules de type hybride ?
- Dans l'affirmative des essais ont-ils déjà eu lieu ou sont-ils prévus dans le futur ?
- L'hypothèse du trolleybus est-elle définitivement écartée ?
- D'autres types de véhicules électriques comme le gyrobus pourraient-ils être envisagés ?
- L'utilisation de bus au gaz naturel permet-elle une autonomie suffisante, ce qui n'était pas le cas avec les bus utilisés antérieurement par la STIB ?

Réponse : L'avis de marché qui a été publié avait pour but d'évaluer la présence sur le marché de fournisseurs potentiels d'autobus de 12 m (standard/à plancher bas) à traction électrique, équipés de batteries.

À cette étape des marchés publics, il s'agit bien de sélectionner des fournisseurs et pas un produit. La sélection du produit se fait

het product zal in een latere fase gebeuren, na de publicatie van het bijzonder lastenboek met de te respecteren niveaus en toekenningscriteria van de opdracht.

In dit stadium geeft de MIVB nog geen aanwijzingen over de autonomie van dergelijke bussen in de exploitatie-voorwaarden van Brussel. Wat zeker is : deze autonomie zal op termijn lager liggen dan die van de klassieke Diesebussen, Diesel-hybride bussen en de bussen op aardgas. De capaciteit in termen van reizigers zal op termijn ook aanzienlijk lager zijn als die van de klassieke Diesebussen, Diesel-hybride bussen en de bussen op aardgas. Dit verlies van capaciteit in aantal reizigers kan verklaard worden door de grote hoeveelheid batterijen aan boord van de elektrische bussen.

De MIVB heeft eind 2009/begin 2010, standaardtesten uitgevoerd op het net met hybride bussen van 7 verschillende constructeurs. Deze testen zullen in de loop van de komende dagen beëindigd worden met de laatste constructeur.

De nieuwe generaties trolleybussen uitgerust met een energie-winningsysteem bij het remmen en met batterijen kunnen zonder bovenleidingen een niet te verwaarlozen afstand afleggen. Deze nieuwe generaties zijn een interessant alternatief op bepaalde assen. Momenteel wordt de hypothese van de trolleybus niet weerhouden in het kader van de toekomstige aankoop voor de periode 2012-2017.

De idee van de gyrobusen werd al meerder jaren aan de kant geschoven omwille van problemen met de gyrokoppel.

De huidige bussen die op aardgas rijden beschikken natuurlijk over de nodige autonomie. De eerste aangekochte bussen in 1993 waren nog prototypes. Sindsdien rijden er duizenden bussen op aardgas zonder beperking in de meeste Europese steden. Tot slot kan men dankzij het gebruik van biogas, dat compatibel is met aardgas, afstand nemen van een fossiele brandstof door de lokale bronnen (afval) te herwaarderden. Deze oplossing blijft momenteel de meest betrouwbare op technisch vlak, de meest redelijke op economisch vlak en de meest interessante wat betreft de gebruiksmogelijkheden van lokale energiebronnen.

Vraag nr. 814 van mevr. Caroline Persoons d.d. 8 juni 2012 (Fr.) :

Het gewestelijk beleid inzake het toekennen van staanplaatsen voor taxi's.

Vorige week hebben verscheidene verenigingen die de Brusselse taxiverenigingen vertegenwoordigen in de pers uiting gegeven aan hun ontevredenheid over het afschaffen van staanplaatsen, voornamelijk in het centrum van de stad en op de Heizelvlakte.

Daarnaast klagen de taxichauffeurs eveneens over het feit dat wanneer er wel degelijk een staanplaats is, zij soms ingenomen wordt door autobestuurders. In dergelijke gevallen parkeren de taxi's in een dubbele file en krijgen ze soms ook nog een bekeuring !

dans un deuxième temps après la publication d'un cahier spécial des charges qui reprendra les niveaux à respecter et les critères d'attribution du marché.

La STIB n'a pas à ce stade d'indications sur l'autonomie de ce type d'autobus dans les conditions d'exploitation qui sont celles de Bruxelles. Ce qui est certain : c'est que cette autonomie sera, à terme, inférieure à celle des autobus diesel classiques, diesel hybrides et gaz naturel. La capacité en termes de voyageurs sera également, à terme, sensiblement inférieure à celle des autobus diesel classiques, diesel hybrides et gaz naturel. Cette perte de capacité en nombre de voyageurs s'explique par la masse des batteries qui sont à bord des bus électriques.

La STIB a entamé fin 2009-début 2010, des essais normalisés et sur réseau avec des autobus hybrides de 7 constructeurs différents. Ces essais vont s'achever dans les prochains jours avec le dernier constructeur.

Les nouvelles générations de trolleybus qui sont équipés d'un système de récupération d'énergie au freinage et de batteries leur permettent de parcourir une distance non négligeable sans caténaires. Ils constituent une alternative intéressante sur certains axes. Actuellement, l'hypothèse du trolleybus n'est pas retenue dans le cadre d'acquisitions futures sur la période 2012-2017.

Les gyrobus ont été abandonnés depuis plusieurs décennies pour des problèmes de couple gyroscopique.

Les autobus actuels qui fonctionnent au gaz naturel disposent bien entendu de toute l'autonomie nécessaire. Les premiers bus acquis en 1993 étaient encore des prototypes. Depuis, des milliers d'autobus au gaz roulent dans la plupart des villes d'Europe sans restriction. Enfin, l'utilisation du biogaz, compatible avec le gaz naturel, permet de se distancier d'un carburant fossile en valorisant les ressources locales (déchets). Cette solution reste actuellement la plus fiable sur le plan technique, la plus raisonnable sur le plan économique et la plus intéressante sur le plan des opportunités d'utilisation des ressources énergétiques locales.

Question n° 814 de Mme Caroline Persoons du 8 juin 2012 (Fr.) :

La politique régionale d'octroi d'emplacements de stationnement pour les taxis.

La semaine dernière, plusieurs associations représentatives de chauffeurs de taxis bruxellois se sont manifestées au travers de la presse afin de montrer leur mécontentement face à la suppression d'emplacements de stationnement, spécialement dans le centre-ville et sur le plateau du Heysel.

Outre cette suppression, les chauffeurs de taxi se plaignent également du fait que lorsqu'un emplacement réservé est bien présent, celui-ci est parfois occupé par des automobilistes. Dans ces cas, les taxis se garent en double file et, cerise sur le gâteau, certains taximen se font alors verbaliser !

Vorige week hebben contacten plaatsgevonden tussen de taxiverenigingen, de Stad Brussel, het kabinet van de minister-president en de minister belast met de taxi's. Op vrijdag 11 mei heeft trouwens een vergadering plaatsgevonden.

De Stad heeft aangekondigd dat 52 extra plaatsen zouden toegekend worden, waarvan 37 definitieve. U hebt voor het gewest aangekondigd dat de voorbehouden plaatsen voor taxi's zouden nageleefd worden.

Graag volgende vragen :

- Wat is het resultaat van de vergadering van 11 mei ? Welke verbintenissen hebben de verschillende partijen rond de tafel genomen ?
- Welke mankrachten plant u op de been te brengen om toe te zien op het in acht nemen van de staanplaatsen ? Hoeveel bekeuringen (via de controleurs van het bestuur of via de politie) en verwijderingen van onwettig geparkeerde voertuigen op de staanplaatsen hebben plaatsgevonden in 2011 en in de 5 eerste maanden van 2012 ?

Antwoord : De afdeling Controle en Bestuur van de Taxi's bestaat momenteel uit 8 controleurs (waarvan één op stage). Deze zijn bekleed met een mandaat van de gerechtelijke politie beperkt tot de taxi's en het gebied van het Brussels Gewest.

Tijdens het jaar 2011 werden 287 particulieren op de parkeerplaatsen beboet door de agenten van het Controlekader. Sinds 1 januari 2012 werden al 238 particulieren op parkeerplaatsen beboet.

We beschikken niet over de gegevens van de Politie of van de takendiensten ter zake.

Vraag nr. 815 van mevr. Céline Delforge d.d. 8 juni 2012 (Fr.) :

Aan het bestuur bezorgde arbeidsovereenkomsten van de taxichauffeurs.

Elk jaar moeten de taxichauffeurs bij het bestuur een attest indienen waaruit blijkt dat ze nog steeds voor dezelfde werkgever werken, alsook een kopie van hun arbeidsovereenkomst wanneer ze de eerste keer dat attest bezorgen. Ik heb vernomen dat een groot aantal arbeidsovereenkomsten een bezoldiging per uur vermeldt, zoals gebruikelijk is voor arbeiders, hoewel het om bediendencontracten gaat.

Is mijn informatie juist ? Hoe reageert het bestuur als het geconfronteerd wordt met dit soort onregelmatigheden ?

Antwoord : De taxichauffeurs zijn ertoe gehouden elk jaar, tussen 1 januari en 31 maart inbegrepen, hun bekwaamheidsattest te hernieuwen. Ze dienen dit te doen voorzien van hun identiteitskaart, strafblad model 1 van minder dan 3 maanden, een geldig medisch getuigschrift (dixit rijbewijs), een attest van de werkgever

Des contacts ont eu lieu la semaine dernière entre les associations de taxis, la Ville de Bruxelles et les cabinets du Ministre-Président et de la ministre des Taxis. Une réunion s'est d'ailleurs tenue le vendredi 11 mai.

La ville a annoncé que 52 places supplémentaires seraient octroyées, dont 37 de manière définitive. Du côté de la Région, Madame la Ministre, vous avez annoncé que votre administration veillerait au respect des emplacements réservés aux taxis.

Compte tenu de ce qui précède, j'aimerais savoir :

- Quel a été le résultat de la réunion du vendredi 11 mai ? Quels sont les engagements pris par les différents acteurs autour de la table ?
- Au niveau du respect de ces emplacements de stationnement, quels sont les effectifs que le ministre a prévu de mobiliser sur le terrain ? Combien de procès-verbaux (via les contrôleurs de l'administration ou via la police) et de dépannages de véhicules stationnés illicitement sur des emplacements de stationnement ont été dressés et effectués en 2011 et ces 5 premiers mois de l'année 2012 ?

Réponse : Le département Contrôle de la direction des Taxis est actuellement composé de 8 contrôleurs (dont 1 en stage). Ceux-ci disposent d'un mandat de police judiciaire limité aux taxis et au territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Durant l'année 2011, 287 privés sur emplacements ont été verbalisés par les agents du Cadre de Contrôle. Depuis le 1^{er} janvier 2012, 238 privés sur emplacements ont déjà été verbalisés.

Nous ne disposons pas des données de la police ou des services de dépannage en cette matière.

Question n° 815 de Mme Céline Delforge du 8 juin 2012 (Fr.) :

Les contrats de travail des chauffeurs de taxi transmis à l'administration.

Chaque année, les chauffeurs de taxi doivent déposer auprès de l'administration une attestation du fait qu'ils travaillent toujours bel et bien pour le même employeur ainsi qu'une copie de leur contrat de travail la première fois qu'ils effectuent cette démarche. Il me revient que de nombreux contrats mentionnent une rémunération à l'heure, à l'instar de ce qui est d'usage pour les ouvriers alors qu'il s'agit de contrats sous statut d'employé.

Pouvez-vous me dire si mes informations sont exactes ? Le cas échéant, quelle suites donne l'administration lorsqu'elle se trouve face à ce type d'irrégularité ?

Réponse : Chaque année durant la période du 1^{er} janvier au 31 mars inclus, les chauffeurs de taxi doivent valider leur certificat de capacité munis de la carte d'identité, un casier judiciaire modèle 1 de moins de 3 mois, la sélection médicale en ordre (dixit permis de conduire), d'une attestation de l'employeur prouvant

waaruit blijkt dat ze werken, of een nieuw contract (+ Dimona-document). In dit geval, behouden ze hun bekwaamheidsattest. Ingeval ze niet werken, moeten ze ons hun, al dan niet hernieuwd, bekwaamheidsattest terugbezorgen.

De arbeidsovereenkomsten worden nagekeken uit hoofde van de volgende criteria : de naam van de werknemer, de naam van de exploitant, het soort werkduur, de dagen en uren waarop er gepresteerd moet worden in geval van deeltijdse arbeid, de begindatum, de einddatum indien het een contract van bepaalde duur betreft.

Het begrip « vergoeding » per uur wordt vermeld in de *ad hoc* contracten van de taxichauffeurs maar in geval van een beroepsopleiding in een onderneming (IBO) voor kandidaat-taxichauffeurs wordt er verplicht een vergoeding gevraagd naar rato van de inkomsten.

In de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur en in het besluit van 29 maart 2007 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, wordt er geen enkele melding gemaakt van details inzake de arbeidsovereenkomsten en derhalve behoort dit niet tot onze wettelijke bevoegdheden.

De taxichauffeurs worden trouwens ingeschreven als arbeiders wanneer ze een overeenkomst ondertekenen met hun werkgever.

Vraag nr. 816 van de heer Dominiek Lootens-Stael d.d. 8 juni 2012 (N.) :

Het doelbewust saboteren van de sensors aan de metrodeuren.

Op Youtube zijn filmpjes te vinden waarin « jongeren » tonen hoe men de sensors van de metrodeuren kan saboteren. Wie bij het geluidssignaal dat het sluiten der deuren aankondigt, de sensors op een bepaalde manier manipuleert, bekomt dat de deuren weer open gaan.

Wanneer dit gebeurt, moet de bestuurder de hele vertrekprocedure weer opstarten, met de nodige vertragingen tot gevolg.

Volgens de MIVB gebeurt dit soort van sabotage voornamelijk op woensdagnamiddag en op vrijdag na schooltijd.

Mijn vragen aan de minister zijn :

- Hoe vaak gebeurt deze vorm van sabotage ?
- Hoeveel vertraging loopt een metrostel per sabotagegeval op ? Welke kostprijs is er aan verbonden ?
- Kunnen de sensoren zo beveiligd worden, dat dit soort van manipulatie niet meer mogelijk is ?
- Werd er reeds actie ondernomen, om het bewuste filmpje van Youtube te laten verwijderen ?
- Werd er reeds actie ondernomen om na te gaan wie de auteurs van het filmpje zijn ?

qu'ils travaillent ou un nouveau contrat (+ document Dimona). Cela leur permet de garder leur certificat de capacité. S'ils ne travaillent pas, ils devront dès lors nous rendre leur certificat de capacité, revalidé ou non.

Les contrats de travail sont vérifiés selon les critères suivants : le nom du travailleur, le nom de l'exploitant, le type de temps de travail, les jours et les heures à prester dans le cas où il s'agirait d'un temps partiel, les dates de début, la date de fin s'il s'agit d'un contrat à durée déterminée.

La mention « rémunération » par heure est mentionnée sur des contrats *ad hoc* des chauffeurs de taxi mais dans le cas d'une formation entreprise (FPI) de candidats chauffeurs de taxi, il sera obligatoirement demandé une rémunération au pourcentage de la recette.

En se basant sur l'ordonnance relative aux services de taxis et aux services de location de voiture avec chauffeur du 27 avril 1995 et sur l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux services de taxis et aux services de location de voiture avec chauffeur du 29 mars 2007, aucune mention n'est décrite à propos du détail des contrats de travail, ce n'est donc pas dans nos attributions légales.

Par ailleurs, les chauffeurs de taxi sont déclarés comme ouvriers lorsqu'ils signent un contrat avec leur employeur.

Question n° 816 de M. Dominiek Lootens-Stael du 8 juin 2012 (N.) :

Le sabotage volontaire des capteurs des portes du métro.

Sur Youtube, on peut voir de petits films dans lesquels des « jeunes » montrent comment saboter les capteurs des portes du métro. En manipulant d'une certaine façon les capteurs au moment où le signal sonore de fermeture des portes retentit, on provoque la réouverture des portes.

Quand cela se produit, le conducteur doit relancer toute la procédure de départ, avec les inévitables retards que cela entraîne.

Selon la STIB, ce type de sabotage a lieu essentiellement le mercredi après-midi et le vendredi après les heures de cours.

Mes questions à la ministre sont les suivantes :

- À quelle fréquence ce type de sabotage a-t-il lieu ?
- Combien de retard une rame de métro prend-elle lors de chaque cas de sabotage ? Quel coût cela entraîne-t-il ?
- Peut-on sécuriser les capteurs de façon à ce que ce type de manipulation ne soit plus possible ?
- A-t-on déjà pris des mesures afin de faire supprimer le petit film en question sur Youtube ?
- A-t-on déjà pris des mesures afin de déterminer qui sont les auteurs de ce petit film ?

Antwoord : Het is niet mogelijk om te zeggen hoe vaak deze vorm van sabotage precies voorkomt. Het is voor een metrobestuurder immers niet te onderscheiden of de reiziger de deuren op deze manier saboteert of dat hij ze, al dan niet opzettelijk, op een andere manier (bijvoorbeeld met een voorwerp) blokkeert. De gevolgen zijn namelijk dezelfde : de bestuurder moet de deur terug ontgrendelen en de sequentie van de sluiting der deuren heropstarten.

Het is echter duidelijk dat het niet naleven van de regels omtrent het gebruik van de deuren een zeer groot aantal storingen veroorzaakt. Het is de oorzaak van de helft van het aantal technische storingen op jaarbasis.

Deze vorm van sabotage veroorzaakt een vertraging van een 8tal seconden. Het veroorzaakt geen technische schade aan het voertuig maar heeft – tijdens de spits – zware gevolgen voor de wachttijden in de volgende stations. De vertraging loopt van station tot station op omdat de vertraging van station tot station accumuleert : als je 8 seconden later dan voorzien in het volgende station aankomt heb je tijdens de spits 5 % meer reizigers die voor het metrostel op het perron wachten. De instaptijd wordt dan op zijn beurt pro rata langer en veroorzaakt een nieuwe vertraging die met de initiële vertraging accumuleert.

Het zijn geen sensoren maar pneumatisch-bediende haken die de deuren in hun gesloten toestand vergrendelen. Zolang de deuren niet gesloten zijn kan je niet volledig uitsluiten dat iemand met slechte bedoelingen hun goede werking verhindert.

Beide filmpjes werden intussen reeds van Youtube verwijderd. De MIVB zal klacht indienen tegen de auteur van deze filmpjes.

Vraag nr. 819 van de heer Alain Destexhe d.d. 14 juni 2012 (Fr.) :

Toestand van de trottoirs : Elsensesteenweg en Waversesteenweg in Elsene.

Het imago van ons Gewest vormt een van de prioriteiten van ons overheidsbeleid, dat onder andere beïnvloed wordt door de algemene nethed van ons Gewest, een gezonde leefomgeving, en perfect onderhouden openbare gebouwen en wegen.

Zowel de inwoners als de handelaars, de kopers, de pendelaars en de talrijke buitenlandse ambtenaren van het Brussels Gewest zijn tegelijk actoren en belangrijke uitdragers van het imago dat Brussel kan geven. Het is dus essentieel dat de straten behoorlijk worden onderhouden om de federale hoofdstad een positief en dynamisch imago te geven.

Verschillende verkeersaders zijn er echter belabberd aan toe : ik denk met name aan de trottoirs van de Elsensesteenweg en de Waversesteenweg.

Het risico te struikelen is heel hoog, de herstellingen aan het asfalt zijn heel oppervlakkig, zo niet gevaarlijk.

Bovendien zijn die trottoirs blijkbaar al zeer lang niet meer vernieuwd, wat een groot probleem is in de gemeente Elsene, die

Réponse : Il n'est pas possible de dire à quelle fréquence ce type de sabotage survient. Le conducteur de métro ne peut pas faire la différence entre un voyageur qui sabote les portes de cette façon ou un voyageur bloquant volontairement les portes d'une autre manière (avec un objet, par exemple). Les conséquences sont identiques : le conducteur doit déverrouiller à nouveau les portes et recommencer le processus de fermeture des portes.

Il est évident que le non-respect des règles concernant l'utilisation des portes engendre de nombreuses perturbations. Ceci est la cause de la moitié des perturbations techniques par an.

Ce type de sabotage engendre un retard de 8 secondes. Cela n'engendre pas de dégâts techniques aux véhicules mais, pendant les heures de pointe, cela a des conséquences importantes sur les temps d'attente dans les stations suivantes. Le retard s'accumule de station en station : un retard de 8 secondes a pour conséquence un nombre supérieur de voyageurs de 5 % à la station suivante. Le temps d'embarquement est donc proportionnellement plus long, ce qui entraîne également des retards, s'ajoutant au retard initial.

Les portes sont verrouillées à l'aide de crochets à commande pneumatique et non de capteurs. Tant que les portes ne sont pas fermées, on ne peut exclure le fait qu'une personne ayant de mauvaises intentions empêche leur bon fonctionnement.

Entre-temps, les deux films ont été retirés de Youtube. La STIB va déposer une plainte à l'encontre des auteurs de ces films.

Question n° 819 de M. Alain Destexhe du 14 juin 2012 (Fr.) :

État des trottoirs – chaussée d'Ixelles et chaussée de Wavre à Ixelles.

Le souci de l'image que reflète notre Région constitue une des priorités des politiques publiques. Cette image passe notamment par la propreté générale de notre Région, un environnement sain, un entretien impeccable des bâtiments et des routes publics.

Qu'il s'agisse des habitants, des commerçants, des acheteurs, des navetteurs, des nombreux fonctionnaires étrangers de la Région bruxelloise, tous sont à la fois des acteurs et des vecteurs importants de l'image que peut offrir Bruxelles. Il est donc essentiel que les rues soient correctement entretenues afin de donner de la capitale fédérale une image positive et dynamique.

Or, plusieurs artères se trouvent actuellement dans un état véritablement lamentable. Je pense notamment aux trottoirs de la chaussée de Wavre et de la chaussée d'Ixelles, pour ne citer qu'eux.

Le risque de trébucher en marchant est important, les réparations au goudron, sinon dangereuses, sont très sommaires.

Par ailleurs, il semble que ces trottoirs n'aient plus été rénovés depuis très longtemps, ce qui pose un problème important à la

aanvankelijk bekend stond voor haar aangename leefomgeving en goede levenskwaliteit.

Graag volgende vragen :

Kan u me zeggen of het Gewest van plan is mee te werken aan de renovatie van die twee verkeersaders ? Waaruit bestaan die renovaties precies ? Binnen hoeveel tijd moeten zij plaatsvinden ? Kan het Gewest zich verbinden tot de naleving ervan ?

Antwoord : De directie Projecten en Werken inzake weginrichtingen heeft plannen opgemaakt voor de heraanleg van de Elsensesteenweg en een deel van de Waversesteenweg. De stedenbouwkundige vergunning voor deze werken werd afgeleverd op 21 december 2011.

De planning van de renovatiewerken aan de voetpaden heeft te lijden gehad van de vertraging van een aantal lopende werken uitgaande van de gemeente Elsenne (met name in de Vredestraat) en van dringende tussenkomsten in de buurt. Desalniettemin zouden deze werken moeten van start gaan in augustus van dit jaar, in casu door de inrichting van het gedeelte van de Elsensesteenweg tussen de Waversesteenweg en de Naamsepoort.

De geplande herinrichtingswerken zijn gericht op de verbetering van de voetgangersruimte en van de algemene en commerciële leefomgeving van de zone. Ook de verbetering van de befietsbaarheid en van de reïssnelheid van het openbaar vervoer maakt integraal deel uit van het project. Het project omvat tevens de verbreding van de voetpaden van de Elsensesteenweg tot de Vredestraat. Op de Waversesteenweg komt een fietspad en wordt een aantal voetpaden geherprofileerd. De voetpaden van de Elsensesteenweg worden heringericht tot aan het Flageyplein. De werken op de Waversesteenweg zullen tot de Troonstraat gaan.

De werken zullen uitgevoerd worden uit hoofde van de te verkrijgen gemeentelijke toestemmingen. Ze zullen lopen tot eind 2013. Op dit ogenblik kan er geen enkele precieze planning gegeven worden. De planning die in de conventie met de gemeente overeengekomen werd, kon niet nageleefd worden ten gevolge van een aantal gemeentelijke beslissingen.

Vraag nr. 820 van de heer Mohammadi Chahid d.d. 15 juni 2012 (Fr.) :

Aanleg van het net van fietspaden in het Brussels Gewest.

De aanleg van het net van fietspaden wordt niet vergeten in de middelen die dit jaar vrijgemaakt worden voor de openbare werken : een enveloppe van 13 miljoen EUR zal de voortzetting van de GFR – gewestelijke fietsroutes – mogelijk maken, alsook het onderhoud van de bestaande fietspaden.

De Brusselse regering wenst het fietsgebruik in ons Gewest verder te bevorderen. Die maakt deel uit van het plan Iris 2 waarvan een van de voornaamste doelstellingen is het stadsverkeer te verminderen door 20 % van de verplaatsingen tegen 2020 met de fiets te laten plaatsvinden.

commune d'Ixelles, commune initialement réputée pour son environnement agréable et sa bonne qualité de vie.

Mes questions, Madame la Ministre, sont les suivantes :

La Région entend-elle participer aux rénovations de ces deux artères ? Des dates ont-elles déjà été arrêtées ? En quoi consisteraient exactement ces rénovations ? Dans quel délai devraient-elles intervenir ? La Région peut-elle s'engager à les respecter ?

Réponse : La direction Projets et Travaux d'Aménagement des Voiries a établi des plans de réaménagement de la chaussée d'Ixelles et d'un tronçon de la chaussée de Wavre. Un permis d'urbanisme a été délivré pour ces travaux en date du 21 décembre 2011.

La programmation des travaux de rénovation des trottoirs a souffert du retard de certains travaux déjà en cours à l'initiative de la commune d'Ixelles (notamment rue de la Paix) et d'interventions urgentes à proximité. Néanmoins ces travaux devraient démarrer au mois d'août de cette année par l'aménagement du tronçon de la chaussée d'Ixelles entre la chaussée de Wavre et la Porte de Namur.

Les travaux de réaménagement prévus consistent en une amélioration de l'espace piétonnier et du cadre de vie général et commercial de la zone. L'amélioration de la cyclabilité et de la vitesse commerciale des transports publics fait également partie intégrante du projet. Le projet prévoit aussi un élargissement des trottoirs de la chaussée d'Ixelles jusqu'à la rue de la Paix. Une piste cyclable sera intégrée chaussée de Wavre et certains trottoirs reprofilés. Le réaménagement des trottoirs de la chaussée d'Ixelles sera réalisé jusqu'à la place Flagey. Les travaux de la chaussée de Wavre iront jusqu'à la rue de Trône.

Les travaux se dérouleront en fonction des accords à obtenir auprès de la commune. Ils se prolongeront jusqu'à fin 2013. Aucune planification précise ne peut être actuellement fournie. Celle qui avait été convenue avec la commune dans la convention n'a pu être respectée du fait de décisions prises par la commune.

Question n° 820 de M. Mohammadi Chahid du 15 juin 2012 (Fr.) :

L'aménagement du réseau des pistes cyclables en Région bruxelloise.

L'aménagement du réseau des pistes cyclables ne sera pas oublié dans le budget alloué cette année dans les travaux public : une enveloppe de 13 millions EUR va permettre de poursuivre le développement des ICR – les Itinéraires Cyclables Régionaux – et l'entretien des pistes cyclables existantes.

Le Gouvernement de la Région bruxelloise a souhaité améliorer la progression du vélo dans notre Région. Celui-ci s'intègre au Plan Iris 2 dont l'un des principaux objectifs, est de désengorger la ville en faisant croître jusqu'à 20 % la part des déplacements en vélo d'ici 2020.

- Vanaf welk percentage fietsverplaatsingen zal het Gewest een echte verandering van de mobiliteit ervaren ?
- Vijf GFR's zijn afgewerkt en bewegwijzerd op een totaal van 19. Zullen de residentiële gemeenten van het oosten van Brussel voldoende bediend worden door die GFR's ? Wanneer starten de werken in deze gemeenten ?
- Zoals blijkt uit verschillende onderzoeken, hebben de vrouwen meer interesse voor het gebruik van de fiets wanneer hun traject veilig is. Maken de verbetering en de beveiliging van het net van fietspaden delen uit van uw prioriteiten ? Kan u mij zeggen of die GFR's meer door vrouwen dan door mannen gebruikt worden.

Antwoord : Steden als Gent of Antwerpen in België, of München of Keulen, worden beschouwd als « fietssteden », dit terwijl het percentage verplaatsingen met de fiets er schommelt tussen 12 % en 15 % van de verplaatsingen.

Derhalve stelt men dat de fiets in Brussel pas als een volwaardig verplaatsingsmiddel gaat beschouwd worden wanneer er een marktaandeel van 10 % zal bereikt zijn.

Het hele Gewest wordt bediend door het net van gewestelijke fietsroutes (GFR's). Dit bestaat uit 12 « radiale » routes, 4 « transversale » en 3 « ringroutes » die een dichtvertakt netwerk vormen. Iedere Brusselaar woont op minder dan 500 m van een GFR.

De oostelijke gemeenten hebben reeds genoten van een groot deel van de GFR-investeringen : GFR's 1, 2a, 2b, 4 en 6 werden ingericht tussen 1998 en 2005. GFR 3 en routes A en B gaan op een « lichte » manier ingericht worden, 't is te zeggen met markeringen en bewegwijzering. Route A wordt dit jaar aangelegd, B en 3 volgen in 2013. De « zware » ingrepen zijn aan de gang op het tracé van GFR 5 (a en b) en zullen dit jaar voltooid zijn, met inbegrip van de bewegwijzering. Rest dan nog de voltooiing van GFR Maalbeek, waar de voornaamste hinderpaal het Ter Kamerenbos is. Er kan geen sprake zijn van een doortocht van een GFR zonder oplossing voor de mobiliteit in het Bos. Alle GFR's in de gemeenten Vorst, Sint-Gillis, Elsene en Ukkel werden overigens gegroepeerd in een grote studie. De eerste stedenbouwkundige vergunning zal voor Vorst zijn, daarna volgen Sint-Gillis, Elsene en ten slotte Ukkel. Deze werken worden normaal dit jaar aangevat, maar ze zullen verschillende jaren in beslag nemen.

Uit een enquête die in 2011 bij 500 niet-fietsende Brusselaars verricht werd door Pro Velo, blijkt dat er geen merkelijke verschillen zijn tussen mannen en vrouwen in de rangschikking van de redenen om niet te fietsen in Brussel. Wel hechten vrouwen inderdaad meer belang aan veiligheid dan mannen. De eerste 5 opgesomde redenen zijn dezelfde, met een klein verschil in gewicht :

- 1° Het gebrek aan comfort ten gevolge van het autoverkeer (lawaaï, vervuiling) (77 % van de vrouwen, 72 % van de mannen).
- 2° Het veiligheidsgevoel op het traject (76 % van de vrouwen, 61 % van de mannen).

Dans ce cadre, j'aimerais vous poser les questions suivantes :

- Après quel pourcentage de part modale pour les vélos, la Région bruxelloise sentira une réelle transformation de sa mobilité ?
- Cinq ICR sont complètement terminés et balisés sur les 19 prévus. Est-ce que les communes résidentielles de Bruxelles-Est seront suffisamment desservies par ces ICR ? Quand débiteront les travaux et aménagements dans ces communes ?
- Comme différentes études nous le montrent, les femmes sont plus sensibles à l'utilisation d'un vélo lorsque leur parcours est sécurisé. Est-ce que l'amélioration et la sécurisation du réseau des pistes cyclables fait partie de vos priorités ? Pouvez-vous me dire si ces ICR sont utilisés davantage par des femmes ou par des hommes ?

Réponse : Des villes comme Gand ou Anvers en Belgique, ou encore Munich ou Cologne sont considérées comme des villes « cyclables », alors que le pourcentage des déplacements à vélo y oscille entre 12 % et 15 % des déplacements.

On estime donc que, à Bruxelles, le vélo ne sera considéré comme un moyen de transport à part entière que quand on atteindra les 10 % de part de marché.

Toute la Région est desservie par le réseau d'itinéraires cyclables Régionaux (ICR), qui consiste en 12 « radiales », 4 « transversales » et 3 « rocades », qui forment un réseau densément maillé. Tout Bruxellois habite à moins de 500 m d'un ICR.

Les communes de l'est ont déjà bénéficié d'une grande partie des investissements ICR : les ICR 1, 2a, 2b, 4 et 6 ont été aménagés entre 1998 et 2005. L'ICR 3 et les rocades A et B seront aménagés de façon « légère », c'est-à-dire avec des marquages et du balisage; la rocade A sera réalisée cette année, la B et le 3 suivront en 2013. Les travaux « lourds » sont en cours sur le tracé de l'ICR 5 (a et b) et seront terminés cette année, y compris le balisage. Il reste alors à terminer l'ICR Maelbeek, dont le principal obstacle est constitué par le Bois de la Cambre. Aucun passage de l'ICR n'est envisageable sans solution pour la mobilité dans le Bois. Puis, tous les ICR dans les communes de Forest, St-Gilles, Ixelles et Uccle ont été groupés dans une grande étude. Le premier permis d'urbanisme sera pour Forest, puis suivront Saint-Gilles, Ixelles et finalement Uccle. Ces travaux devraient encore commencer cette année, mais s'étendront sur plusieurs années.

Une enquête auprès des non-cyclistes, faite par Pro Velo auprès de 500 Bruxellois en 2011, n'a pas révélé de différences significatives entre les hommes et les femmes dans la classification des raisons pour ne pas rouler à vélo à Bruxelles. Les femmes attachent cependant plus d'importance à la sécurité que les hommes. Les 5 premières raisons énumérées sont les mêmes, avec une petite différence en poids attribué :

- 1° L'inconfort lié au trafic automobile (bruit, pollution) (77 % des femmes, 72 % des hommes).
- 2° Me sentir en sécurité sur mon trajet (76 % des femmes, 61 % des hommes).

3° Het vervoeren van plaatsinnemend of zwaar materiaal (69 % van de vrouwen, 59 % van de mannen).

4° Het gebrek aan comfort ten gevolge van de weersomstandigheden (63 % van de vrouwen, 58 % van de mannen).

5° Angst voor fietsdiefstal (48 % van de vrouwen, 54 % van de mannen).

Bij de fietsstellingen in Brussel wordt een meerderheid mannen geregistreerd (70 %). Wanneer er daarentegen herinrichtingswerken verricht werden – zoals op de Kroonlaan, in de Wetsstraat of zelfs de Washingtonstraat, die allen op een GFR gelegen zijn – stelt men een duidelijk evenwichtsherstel tussen de geslachten vast.

Er mag dus effectief gesteld worden dat de inrichting van de GFR's vrouwelijke fietsers aantrekt, zelfs indien op andere, even veilige, plaatsen – zoals de van Praetbrug, de Paepsembrug – de meerderheid van de fietsers nog steeds uit mannen bestaat (82 %).

Er blijkt daarentegen duidelijk dat het aandeel van de vrouwelijke fietsers stijgt.

Vraag nr. 823 van mevr. Anne-Charlotte d'Ursel d.d. 21 juni 2012 (Fr.) :

De vergaderingen met de afgevaardigden van de gemeenten en Cambio over de diensten voor autodelen en Zen Car.

In uw antwoord op schriftelijke vraag nr. 665 van 16 januari 2012 van de heer De Wolf betreffende het systeem van de elektrische voertuigen Zen Car, heeft u gezegd dat er verschillende vergaderingen hebben plaatsgehad met de bijzondere afgevaardigden van de gemeenten over de diensten voor autodelen. U hebt eraan toegevoegd dat er eveneens is gezorgd voor samenwerking door het Gewest teneinde Zen Car en Cambio beter op elkaar af te stemmen.

Graag een antwoord op de volgende vragen :

- Wat is het resultaat van de vergaderingen tussen het Gewest en de bijzondere afgevaardigden van de gemeenten ? Zijn er beslissingen genomen na die vergaderingen ?
- Hoever staat het concreet met de samenwerking waarvoor het Gewest heeft gezorgd tussen Zen Car en Cambio ? Op welke punten is er gezorgd voor meer harmonisatie ?

Antwoord : Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft het autodelen steeds actief ondersteund en gestimuleerd. Carsharing is inderdaad een innoverend mobiliteitssysteem dat heel wat voordelen biedt, waaronder de beperking van het aantal wagens.

Een van de doelstellingen van het Gewest is het herbekijken van het autogebruik en het aanmoedigen van de complementariteit tussen de auto en de andere verplaatsingsmiddelen; het openbaar vervoer alleen kan immers niet alle verplaatsingsbehoeften vervullen.

3° Transporter du matériel encombrant ou lourd (69 % des femmes, 59 % des hommes).

4° L'inconfort lié aux conditions météo (63 % des femmes, 58 % des hommes).

5° La peur de me faire voler mon vélo (48 % des femmes, 54 % des hommes).

Les comptages de cyclistes à Bruxelles enregistrent pourtant une majorité d'hommes parmi les cyclistes (70 % des cyclistes). On observe par contre clairement un rééquilibrage des sexes lorsque des travaux de réaménagement ont eu lieu, notamment sur l'avenue de la Couronne, la rue de la Loi ou encore la rue Washington, toutes situées sur un ICR.

On peut donc en effet confirmer que l'aménagement des ICR attire les cyclistes féminines, même si à d'autres endroits tout aussi sécurisés, comme le pont Van Praet, le pont Paepsem, les cyclistes sont toujours majoritairement des hommes (82 %).

Il apparaît par contre clairement que la part des cyclistes féminines augmente.

Question n° 823 de Mme Anne-Charlotte d'Ursel du 21 juin 2012 (Fr.) :

Les réunions avec les délégués des communes et de Cambio au sujet des services de voitures partagées et Zen Car.

Dans votre réponse à la question écrite n° 665 du 16 janvier 2012 de M. De Wolf concernant l'implantation des véhicules électriques Zen Car, vous mentionnez que plusieurs réunions avec les délégués spéciaux des communes ont eu lieu au sujet des services de voitures partagées. Vous rajoutez qu'une collaboration a également été mise en place par la Région afin d'établir une harmonisation des projets de structures de Zen Car et Cambio.

Je souhaiterais vous demander :

- Quels ont été les résultats des réunions entre la Région et les délégués spéciaux des communes ? Des décisions ont-elles été prises suite à ces réunions ?
- Où en est concrètement la collaboration mise en place par la Région entre Zen Car et Cambio ? Quels sont les points où une harmonisation des structures a pu être dégagée ?

Réponse : La Région de Bruxelles-Capitale a toujours activement soutenu et stimulé le carsharing. En effet, le carsharing est un système de mobilité innovant qui comporte de nombreux avantages, dont celui de limiter le nombre de voiture.

Repenser l'usage de la voiture et encourager la complémentarité entre la voiture et les autres moyens de transport, le transport public ne pouvant répondre seul à tous les besoins de déplacements, est l'un des objectifs de la Région.

Carsharing bevordert de vermindering van het verkeer en beperkt de verzadigingsgraad van de parkeerplaatsen. Zo raamt men dat een gedeeld voertuig 8 privéwagens vervangt.

Tot voor kort, genoot het bedrijf « Cambio » van een feitelijk monopolie als enige uitbater van carsharing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het verschijnen van een nieuw carsharingbedrijf, *in casu* Zen Car, in Brussel, heeft het Gewest ertoe aangezet om zijn algemeen beleid qua autodelen en het promoten van die dienst te herbekijken.

Het Gewest heeft een benchmarkingstudie laten uitvoeren betreffende het autodelen. Hieruit vloeide een aantal pistes voort met het oog op een concreet uitbouwbeleid qua carsharing gericht op kwaliteitswaarborgen van de dienst, de follow-up van de voordelen voor de gemeenschap en het scheppen van optimale omstandigheden voor de ontwikkeling van de dienst.

Van bij het begin, werden de gemeenten en de op het Brussels Hoofdstedelijk grondgebied actief zijnde carsharingbedrijven, betrokken bij de denkoefening betreffende het gewestelijk carsharingbeleid.

Zo vond er een voorstelling plaats van de benchmarkingstudie en werden er werkgroepen opgericht (bij de ene werden de gemeenten samengebracht en bij de andere de carsharingbedrijven). Er werden twee vergaderingen gehouden per werkgroep met als thema enerzijds een denkoefening over de criteria voor een kwaliteitslabel en anderzijds een denkoefening over de ontplooiing van de dienst. De opmerkingen voortvloeiend uit dit overlegproces werden in acht genomen bij de denkoefening en er werd een ontwerp van besluit opgesteld.

Er werd een officieel schrijven verstuurd naar de gemeenten opdat ze hun adviezen zouden geven over het voorgestelde besluit.

De adviezen die de verschillende gemeenten (Stad Brussel, Ukkel, Koekelberg, Sint-Lambrechts-Woluwe, Evere en Watermaal-Bosvoorde) te kennen gaven, waren globaal gezien gunstig.

Het besluit werd herbewerkt uit hoofde van de pertinente opmerkingen die ontvangen werden. Het legt de voorwaarden vast waaraan de carsharingbedrijven moeten voldoen om te kunnen genieten van de voorbehouden standplaatsen zoals ingericht op de wegen van het grondgebied van de 19 gemeenten.

Het besluit wordt binnenkort aan de regering voorgelegd voor een eerste lezing.

Vraag nr. 825 van mevr. Anne-Charlotte d'Ursel d.d. 21 juni 2012 (Fr.) :

De aankoop van elektrische fietsen en scooters bij de MIVB.

Naar het voorbeeld van het duurzaammobiliteitsbeleid van de GOMB en de Haven van Brussel, had ik graag geweten in welke

Ainsi, le service de carsharing tend à favoriser la réduction du trafic et permet de limiter le taux de saturation du stationnement. Ainsi on estime qu'un véhicule partagé remplace 8 véhicules privés.

Jusqu'il y a peu, la société « Cambio » jouissait d'un monopole *de facto* en tant qu'opérateur unique de carsharing au sein de la Région de Bruxelles-Capitale.

L'apparition d'un nouvel opérateur de carsharing en Région de Bruxelles-Capitale, la société Zen Car, a incité la Région à relancer sa réflexion au niveau de sa politique générale en matière de voitures partagées ainsi qu'au niveau de la promotion de ce service.

Elle a fait réaliser une étude de benchmarking concernant les voitures partagées qui a permis de dégager des pistes afin de pouvoir concrétiser une politique de développement du carsharing orientée vers des garanties de qualité du service, un suivi des bénéfices pour la collectivité et la création de conditions optimales pour le développement du service.

Dès le début, la réflexion sur la politique régionale en matière de carsharing s'est faite en association avec les communes et les opérateurs de carsharing actifs sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Ainsi, une présentation de l'étude de benchmarking a été faite et des groupes de travail (un réunissant les communes et l'autre les opérateurs de carsharing) ont été mis en place. Il y a eu deux réunions par groupe de travail avec comme thématique d'une part une réflexion sur les critères pour un label de qualité et d'autre part, une réflexion sur le déploiement du service. Les remarques émanant de ce processus de concertation ont été prises en compte dans la réflexion et un projet d'arrêté a été rédigé.

Un courrier officiel a été envoyé aux communes afin de récolter leur avis sur la proposition d'arrêté.

Les avis reçus des différentes communes (Ville de Bruxelles, Uccle, Koekelberg, Woluwe-Saint-Lambert, Evere et Watermael-Boitsfort) sont globalement favorables.

L'arrêté a été retravaillé en fonction des remarques pertinentes reçues. Il fixe les conditions auxquelles doivent répondre les opérateurs de véhicules à moteur partagés afin de bénéficier de places de stationnement réservées telles que situées en voirie sur le territoire des 19 communes.

L'arrêté sera prochainement soumis au gouvernement pour première lecture.

Question n° 825 de Mme Anne-Charlotte d'Ursel du 21 juin 2012 (Fr.) :

Les acquisitions de vélos électriques et scooters électriques opérées par la STIB.

À l'instar des politiques de mobilité durable de la SDRB et du Port de Bruxelles, je souhaiterais savoir dans quelle mesure

mate de MIVB in zijn mobiliteitsbeleid oog heeft voor de aankoop van elektrische of hybride tweewielers voor de verplaatsing van zijn personeel tussen de sites of op het Brussels grondgebied.

Graag een antwoord op de volgende vragen :

- Heeft de MIVB in 2011 elektrische fietsen of scooters aangekocht ?
- Zo ja, hoeveel, van welk merk en model, welk systeem en voor welk bedrag ?
- Heeft de MIVB in 2009 en 2010 gelijkaardige aankopen gedaan ? Zo ja, hoeveel, van welk merk en model en voor welk bedrag ?

Antwoord : Er zijn verschillende elektrische fietsen aanwezig binnen drie divisies bij de MIVB en dit al verscheidene jaren.

Sinds mei 2007, is er op de site Belgrado een elektrische fiets aanwezig voor de arbeiders van de directie Transport Systems. Het gaat om een fiets van het merk SPARTA – model ion – M gear, met een waarde van ± 2.500 EUR.

In december 2009 werden drie bijkomende fietsen met elektrische hulp aangekocht. Het gaat om fietsen van het merk TREK, één model T80 en twee modellen L500. Deze fietsen wordt gebruikt voor uiteenlopende doelen.

De kostprijs van een fiets TREK T80 bedroeg 1529,15 EUR (exclusief btw), die van een TREK L500 kost 1638,14 EUR (exclusief btw).

De MIVB ging in 2011 niet over tot de aankoop van nieuwe elektrische fietsen.

Vandaag zijn dit de enige elektrische tweewielers die de MIVB in zijn bezit heeft.

Vraag nr. 826 van de heer Jef Van Damme d.d. 3 juli 2012 (N.) :

De organisatie van de taxisector.

Het regeerakkoord voorziet een betere organisatie van de taxisector om het vertrouwen met de klant te herstellen. Zo wordt er voorzien in een betere zichtbaarheid via een website en de markering van parkeerplaatsen. Verder moet de kwaliteit van de dienstverlening beter via een opleiding van de chauffeurs en een koppeling van de vergunning aan de dienstverlening enerzijds en via speciale taxi's om rolstoelen te vervoeren en de optimalisatie van Collecto anderzijds.

Het beleidsplan Taxi voorziet naast motortaxi's, het gebruik van busbanen en een gelijkvormige visualisatie ook het actief beheer van de standplaatsen, infopalen, bewegwijzering. Er zou ook worden ingezet op sensibilisatie en promotie en worden onderzocht of de Mobib-kaart geïntegreerd kan worden in taxi's.

la STIB a intégré dans sa politique de mobilité l'acquisition de véhicules à deux roues à motorisation électrique ou hybride pour les déplacements de son personnel en intra-site ou sur le territoire bruxellois.

Je souhaiterais vous demander :

- En 2011, la STIB a-t-elle procédé à des acquisitions de vélos ou scooters électriques ?
- Si oui, combien, de quels marque/modèle ou système et pour quel montant ?
- Des acquisitions de même nature ont-elles été effectuées par la STIB en 2009 et 2010 ? Si oui, combien, de quels marque/modèle et pour quel montant ?

Réponse : Plusieurs vélos électriques sont présents depuis plusieurs années au sein de trois divisions à la STIB.

Depuis le mois de mai 2007, un vélo électrique existe sur le site de Belgrade pour les ouvriers de la direction Transport Systems. Il s'agit d'un vélo SPARTA – modèle ion – M gear, d'une valeur de ± 2.500 EUR.

En décembre 2009 trois vélos à assistance électrique supplémentaires ont été achetés. Il s'agit de vélos de la marque TREK, un modèle T80 et deux modèles L500. Ces vélos sont utilisés dans des buts différents.

Le coût d'un vélo TREK T80 était de 1529,15 EUR (HTVA), celui d'un vélo TREK L500 de 1.638,14 EUR (HTVA).

En 2011 la STIB n'a pas procédé à l'acquisition de nouveaux vélos électriques.

À ce jour, ce sont les seuls véhicules deux roues électriques en possession de la STIB.

Question n° 826 de M. Jef Van Damme du 3 juillet 2012 (N.) :

L'organisation du secteur des taxis.

L'accord de gouvernement prévoit de mieux organiser le secteur des taxis afin de renforcer la confiance du client. Ainsi, il prévoit d'augmenter la visibilité à travers un site internet et la signalisation des emplacements de stationnement. En outre, il convient, d'une part, de renforcer la qualité du service à travers la formation des chauffeurs et un service couplé à la licence et, d'autre part, à travers des taxis spécialement équipés pour embarquer des chaises roulantes et l'optimisation du service Collecto.

Outre des taxis-motos, l'utilisation des bandes bus et un aspect visuel uniforme, le plan stratégique Taxi évoque également la gestion active des stations de taxis, des poteaux d'information, la signalisation. On miserait également sur la sensibilisation et la promotion, et on étudierait la possibilité d'intégrer la carte Mobib dans les taxis.

Vandaag mijn vragen :

- Wat is de stand van zaken van de geplande acties uit het beleidsplan Taxi ? Wat is de stand van zaken van de doelstellingen uit het regeerakkoord ?
- Op welke manier werd de dienstverlening verbeterd ? Op welke manier werden de tarieven aangepast ? Zijn er digitale taximeters ingevoerd ? Is een integratie van de Mobib-kaart mogelijk bij de taxi's ? worden korte ritten nog geweigerd ?
- Wat is de stand van zaken van het overleg tussen de gewesten ? Is het al toegelaten voor Brusselse taxi's om passagiers van de luchthaven te vervoeren naar Brussel ?
- Op welke manier werden de taxi en de taxistandplaatsen meer zichtbaar ? Worden de standplaatsen actief beheerd ? Zijn er infopalen geïnstalleerd aan de standplaatsen ? Is een bewegwijzering voorzien naar de standplaatsen ?
- Op welke manier werd de taxi gepromoot ? Werden de horeca, de culturele sector en de evenementenorganisatie aangezet om de taxi te stimuleren ? werden Brusselaars die zelden een auto gebruiken aangezet om te kiezen voor combinatie Collecto, Cambio en taxi ? Is deze combinatie financieel voordeliger dan het autobezit ? Zo ja, vanaf welk gebruikersprofiel ? Zo nee, welke maatregelen werden genomen om de combinatie aantrekkelijker te maken ?
- Wat is de evolutie van het aandeel rolstoeltoegankelijke taxi's ?

Antwoord :

1. De hierna volgende punten van het taxiplan zijn reeds uitgevoerd :

- In 2011 kregen de Brusselse taxi's een nieuwe look ter bevordering van hun zichtbaarheid, met name het geelzwart dambordmotief en een gele iris en een nieuwe spoetnik met dezelfde kleuren. De klanten zijn tevreden over de zichtbaarheid van deze « nieuwe » taxi's.
- De taxidienst « Collecto » draait nog steeds mee en kent een groeiend succes.
- Een twee jaar durend proefproject van bezoldigd personenvervoer per motor werd op poten gezet en officieel opgestart in maart 2012. Er worden 13 taximoto's ingezet.
- Een Gebruikerscomité werd opgericht in 2011; het komt eens op de 3 maanden bijeen. Een vertegenwoordiger van de gebruikers zetelt zelfs in het Raadgevend Comité.
- De samenstelling en de werking van het Regionaal Comité van advies voor de taxi's en de verhuurde voertuigen met chauffeur werd herzien in 2011 teneinde een betere vertegenwoordiging van de verschillende spelers in de taxisector te waarborgen.

Mes questions sont dès lors les suivantes :

- Quel est l'état d'avancement des actions prévues dans le plan stratégique Taxi ? Quel est l'état d'avancement concernant les objectifs de l'accord de gouvernement ?
- De quelle manière a-t-on amélioré la prestation de service ? De quelle manière a-t-on adapté les tarifs ? Des taximètres numériques ont-ils été installés ? Une intégration de la carte MOBIB dans les taxis est-elle possible ? Les petites courses sont-elles encore refusées ?
- Quel est l'état d'avancement de la concertation interrégionale ? Les taxis bruxellois sont-ils déjà autorisés à transporter des passagers de Zaventem à Bruxelles ?
- De quelle manière a-t-on accru la visibilité des taxis et des stations de taxis ? Les stations de taxis sont-elles gérées de façon active ? Des stations de taxis ont-elles été équipées de poteaux d'information ? Une signalisation des stations de taxis est-elle prévue ?
- De quelle manière a-t-on assuré la promotion du taxi ? L'horeca, le secteur culturel et les organisateurs d'événements ont-ils été incités à encourager le taxi ? Les Bruxellois qui utilisent rarement la voiture ont-ils été incités à opter pour une combinaison Collecto/Cambio/taxi ? Cette combinaison est-elle financièrement plus avantageuse que la possession d'une voiture ? Dans l'affirmative, à partir de quel profil d'utilisation ? Dans la négative, quelles mesures ont-elles été prises afin de rendre la combinaison plus attrayante ?
- Quelle évolution la part de taxis accessibles aux chaises roulantes a-t-elle connue ?

Réponse :

1. Les points du plan taxi déjà réalisés sont les suivants :

- En 2011, les taxis bruxellois se sont vu relooker dans un objectif de visibilité. Dorénavant, les taxis sont de couleur noire, équipés d'une bande en damier jaune et noir et d'un iris jaune. Ils se voient également équipés d'un tout nouveau spoutnik aux mêmes couleurs. Les clients sont satisfaits de la visibilité de ces « nouveaux » taxis.
- Le service de taxis « Collecto » est toujours en cours et rencontre un succès de plus en plus important.
- Un projet pilote de transport rémunéré de personnes par moto d'une durée de deux ans a été mis sur pied et lancé officiellement en mars 2012. Il se compose de 13 motos-taxis.
- Un Comité des usagers a été mis en place dans le courant de l'année 2011 et se réunit tous les 3 mois. Un représentant des usagers a même été désigné pour siéger au Comité consultatif.
- La composition ainsi que le fonctionnement du Comité consultatif régional des taxis et des voitures de location avec chauffeur ont été revus en 2011 dans le but d'assurer une meilleure représentativité des différents acteurs du secteur des taxis.

- Begin 2012 werden de tarieven geïndexeerd op basis van het sectorieel akkoord. Tarief I ging van 1,60 EUR naar 1,66 EUR. Het sectorieel akkoord voorziet in een jaarlijkse indexering.
- Het systeem van taxichèques wordt verder gezet.
- Bijkomende taxistandplaatsen werden gecreëerd, in overleg met de Stad en de gemeenten. Een permanente werkgroep is hiervoor opgericht en komt regelmatig samen.
- Een juridisch kader is uitgewerkt om binnen afzienbare tijd elektrische taxi's in te voeren.
- Een nieuwe tarieffiche is uitgewerkt, waarop eveneens de rechten van de klant zullen staan, en die zal binnenkort in de taxi aangebracht worden.
- Een deontologische code voor de chauffeurs is uitgewerkt met de sector.

De hierna volgende punten van het taxiplan zijn in uitvoering :

- Mijn administratie zet zich nog steeds in om de verschillende illegale praktijken, zoals het weigeren van korte ritten, actief te bestrijden. Te dien einde werden nieuwe controleurs aangeworven en werd de dienst Geschillen van de administratie versterkt.
- De besprekingen over het toelaten van de taxi's op de eigen beddingen van het openbaar vervoer zijn aan de gang en de taxisector is nauw betrokken, via werkgroepen. Een aantal eigen beddingen zijn reeds geopend.
- Wat het leefmilieu betreft, zijn besprekingen aan de gang voor het vaststellen van een minimum ecoscore voor al de taxi's in het Gewest.
- De Europese regelgeving bepaalt dat alle taximeters tegen 2016 aan de Europese MID-norm moeten voldoen (nieuwe digitale taximeter). Een wijziging van de Brusselse regelgeving wordt momenteel onderzocht. Ook is een product reeds voorgesteld aan het Comité van Advies.
- In augustus 2012 wordt een tevredenheidsenquête opgestart : gebruikers van de Brusselse taxi's, maar ook niet-gebruikers worden naar hun mening geraagd over de kwaliteit van de taxidienst.
- Er is een project lopende om de communicatie naar de sector zelf (chauffeurs en exploitanten) te verbeteren.
- Er zal een rentabiliteitsstudie van de taxisector verricht worden. De gunning van de opdracht wordt eerstdaags verwacht. Er zal een grondig onderzoek gebeuren van de economische leefbaarheid van de sector. In dat kader passen ook besprekingen rond de erkenning als handelsfonds van de licenties.
- Een project van geheel of gedeeltelijke vervanging van PBM-minibussen van de MIVB door PBM-taxi's wordt momenteel onderzocht.

2. Er bestaat tegenwoordig geen akkoord tussen de Gewesten. Het is de Brusselse taxi's niet toegestaan om klanten aan boord te

- Sur la base de l'accord sectoriel, les tarifs des taxis ont été indexés début 2012. Le tarif I est passé de 1,60 EUR à 1,66 EUR. L'accord sectoriel prévoit une indexation annuelle.
- Le système de taxichèques se poursuit.
- De nouveaux emplacements de taxi ont été créés, en concertation avec la ville et les communes. Un groupe de travail permanent a été fondé à cette fin et se réunit sur une base régulière.
- Un cadre juridique a été élaboré afin d'introduire prochainement des taxis électriques.
- Une nouvelle affiche tarifaire a été conçue, sur laquelle seront également indiqués les droits du client et qui sera apposée très bientôt dans les taxis.
- Un code déontologique pour les chauffeurs a été mis au point avec le secteur.

Les points suivants du plan taxi sont en cours de réalisation :

- Mon administration continue à lutter activement contre les diverses pratiques illégales telles que le refus des petites courses. Dans cet objectif, de nouveaux contrôleurs ont été engagés et le service contentieux de l'administration a été renforcé.
- Des discussions, auxquelles le secteur du taxi est étroitement associé via des groupes de travail, sont en cours concernant l'ouverture des sites propres des transports publics aux taxis. Un certain nombre de sites sont déjà ouverts.
- D'un point de vue environnemental, des pourparlers sont en cours afin de déterminer un ecoscore minimum pour l'ensemble de la flotte taxis.
- La réglementation européenne prévoit que pour 2016 tous les taximètres doivent répondre à la norme européenne MID (nouveau taximètre digital). Un changement de la réglementation bruxelloise est à l'étude. Un produit a déjà également été présenté au Comité consultatif.
- Une étude de satisfaction débutera en août 2012 : on interrogera les utilisateurs mais aussi les non-utilisateurs des taxis bruxellois afin de connaître leur avis quant à la qualité du service de taxis.
- Un projet est en cours afin d'améliorer la communication à l'attention du secteur (chauffeurs et exploitants).
- Une étude de rentabilité du secteur taxis va être réalisée. Le marché est en cours d'attribution. Une étude approfondie de la viabilité économique du secteur sera réalisée. Les discussions sur la reconnaissance de la licence en tant que fonds de commerce s'inscrivent également dans ce cadre.
- Un projet de remplacement total ou partiel des mini-bus PMR de la STIB par les taxis PMR est à l'étude.

2. À l'heure actuelle, aucun accord n'existe entre les Régions. Sauf courses commandées, les taxis bruxellois ne peuvent charger

nemen op Brussel Nationaal-luchthaven, behalve indien het gaat om bestelde ritten.

3. Geleidelijk aan worden taxistandplaatsen gekleurd met de nieuwe visuele identiteit (dambord + mangogele verf). Het is mijn bedoeling om vanaf 2013 alle schelpen te plaatsen.

4. Een van de eerste maatregelen die concreet werden toegepast om de taxi algemeen te promoten bij de bestaande en de potentiële klanten, was het creëren van een visuele identiteit, eigen aan de Brusselse taxi, een eigen « merk ». Zijn zichtbaarheid in het straatbeeld is erdoor verbeterd en hij is aantrekkelijker geworden.

Zo werden brochures Klanten uitgegeven en verdeeld aan de betrokken doelpublieken, namelijk de brochure Collecto, Taxicheques, PBM en heel recent de brochure over de taxi als Brussels vervoermiddel, uitgegeven in samenwerking met de Brussels Hotels Association en thans beschikbaar in alle Brusselse hotels.

Er is op dit ogenblik echter nog geen intermodaliteit of georganiseerde combinatie tussen de diensten Collecto, Cambio en Taxi.

5. Er zijn momenteel 96 taxi's die toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit.

Minister belast met Tewerkstelling, Economie, Buitenlandse Handel en Wetenschappelijk Onderzoek

Vraag nr. 790 van mevr. Françoise Schepmans d.d. 24 april 2012 (Fr.) :

Controle op in het Brussels Gewest gevestigde transportbedrijven die personeel van buiten de Europese Gemeenschap tewerkstellen.

Aangezien ik weet dat de gewestelijke directie arbeidsinspectie controle uitoefent op de toepassing van de wet inzake de tewerkstelling van buitenlandse werknemers, wens ik te weten wat het resultaat is van de controles op het terrein in 2011 op Brusselse transportbedrijven die een beroep doen op personeel uit landen buiten de Europese Gemeenschap. Hoeveel bedrijven werden geïnspecteerd, hoeveel overtredingen werden vastgesteld en hoeveel boetes werden uitgeschreven ?

Antwoord : In de loop van 2011 heeft de gewestelijke werkgelegenheidsinspectie 50 transportbedrijven gecontroleerd.

44 van deze controles vonden plaats in het kader van onderzoeken voorafgaand of volgend op de toekenning van een arbeidsvergunning voor een buitenlandse werknemer die kandidaat is voor verblijfsregularisatie via arbeid en 6 controles betroffen spontane controles.

des clients à l'aéroport de Bruxelles National pour les transporter à Bruxelles.

3. Progressivement, les aires de stationnement pour taxis sont mises en couleur avec la nouvelle identité visuelle (damier + peinture jaune mangué). Il entre dans mes intentions de procéder à l'installation de toutes les coquilles à partir de 2013.

4. Afin de promouvoir le taxi de manière générale auprès de sa clientèle existante et potentielle, une des premières mesures mises en œuvre a été de créer une identité visuelle propre au taxi bruxellois, une « marque ». Le taxi est à la fois visible dans le paysage urbain et agréable à l'œil.

Ainsi, des brochures Clientèle ont été éditées et distribuées aux publics cibles concernés, à savoir la brochure Collecto, Chèques-taxis, PMR et tout dernièrement la brochure « Se déplacer en taxi à Bruxelles » qui a été éditée en collaboration avec la Brussels Hotels Association et qui est maintenant disponible dans tous les hôtels bruxellois.

Par contre, à l'heure actuelle, il n'existe pas encore d'intermodalité ou de combinaisons organisées entre les services Collecto, Cambio et Taxi.

5. Le nombre de taxis accessibles aux personnes à mobilité réduite s'élève actuellement à 96.

Ministre chargé de l'Emploi, de l'Économie, du Commerce extérieur et de la Recherche scientifique

Question n° 790 de Mme Françoise Schepmans du 24 avril 2012 (Fr.) :

Le contrôle des sociétés de transports établies en Région bruxelloise qui emploient de la main-d'œuvre extracommunautaire.

Sachant que la direction de l'inspection régionale de l'emploi contrôle l'application de la loi sur l'occupation des travailleurs étrangers, je souhaiterais savoir quel est le bilan des vérifications qui ont eu lieu sur le terrain en 2011 pour les sociétés bruxelloises de transports qui font appel à du personnel d'origine extracommunautaire. Concrètement, combien d'entreprises ont été inspectées, quel est le nombre d'infractions constatées et combien d'amendes ont été attribuées ?

Réponse : Au cours de l'année 2011, l'inspection régionale de l'emploi a contrôlé 50 entreprises de transport.

44 de ces contrôles ont eu lieu dans le cadre d'enquêtes préalables ou postérieures à l'octroi de l'autorisation d'occuper un travailleur étranger candidat à la régularisation de séjour par le travail et 6 dans le cadre de contrôles spontanés.

Na deze 44 onderzoeken werden 26 ongunstige adviezen voor de toekenning van de arbeidsvergunning gegeven alsook 2 voorstellen tot intrekking van de reeds toegekende arbeidsvergunning. De voornaamste redenen voor die negatieve beoordelingen waren de onmogelijkheid om in contact te komen met de werkgever, het ontbreken van activiteitsbewijzen of het vaststellen van onregelmatigheden bij de tewerkstelling van de werknemers. Er werd bovendien een waarschuwing ter kennis gegeven en twee processen-verbaal opgesteld, maar het gevolg dat aan deze 2 processen-verbaal wordt gegeven dat van de rechterlijke instanties afhangt, is nog niet gekend.

Vraag nr. 796 van mevr. Sfia Bouarfa d.d. 26 april 2012 (Fr.) :

Balans van het Talenplan voor 2011.

U hebt onlangs de balans van het Talenplan voor 2011 opge maakt.

Afgezien van de cijfers die wijzen op een toenemende belangstelling voor dit initiatief dat een reëel antwoord op een vraag van de Brusselse werkzoekenden biedt, zou ik u vragen willen stellen over de beroepsinschakeling van de begunstigden van het Talenplan.

Beschikken operatoren zoals Actiris of Bruxelles Formation over cijfers over de beroepsinschakeling van de 4.700 werklozen die een taalcheque gekregen hebben ? Hoeveel van hen hebben binnen zes maanden na hun opleiding werk gevonden ?

In zeer veel vacatures in Brussel wordt niet enkel kennis van het Nederlands, maar ook een tweetalig profiel gevraagd.

Beantwoordt het talenplan tot nu toe aan deze situatie ? Hoeveel begunstigden hebben niveau C1 of C2 kunnen bereiken ?

Is de talenkennis van de begunstigden van de taalcheques voldoende toegenomen om een job te kunnen vinden ? Hoeveel onder hen hebben hun talenopleiding kunnen verzilveren ?

Is bij het opmaken van de balans van het Talenplan voor het jaar 2011 een evaluatie gehouden in overleg met de begunstigden ? Hoe wordt rekening gehouden met hun feedback voor het jaar 2012 ?

Hoeveel begunstigden van de taalcheques vervolledigen achteraf hun opleiding, bijvoorbeeld in het Huis van het Nederlands ?

Antwoord : De vraag omtrent het aanleren van talen en de kennis ervan heeft altijd mijn aandacht getrokken sinds ik minister van Tewerkstelling ben.

Wanneer we weten dat enerzijds bijna 50 % van de werkaanbiedingen door Actiris ontvangen, talenkennis vereisen en dat 90 % van de Brusselse bedrijven zeggen op zoek te zijn naar meertalige kandidaten, maar dat anderzijds minder dan 10 % van

Au terme des 44 enquêtes effectuées, 26 avis défavorables quant à l'octroi de l'autorisation d'occupation ont été émis ainsi que 2 propositions de retrait de l'autorisation d'occupation déjà octroyée. Les principaux motifs de ces appréciations négatives ont été l'impossibilité d'entrer en contact avec l'employeur, l'absence de preuves de l'activité ou le constat d'irrégularités dans l'occupation des travailleurs. Par ailleurs, un avertissement a été notifié et deux procès-verbaux dressés, mais les suites réservées à ces 2 procès-verbaux qui dépendent de l'autorité judiciaire ne sont pas encore connues.

Question n° 796 de Mme Sfia Bouarfa du 26 avril 2012 (Fr.) :

Le bilan 2011 du Plan Langues.

Vous avez récemment présenté le bilan du Plan Langues pour l'année 2011.

Au-delà des chiffres montrant une saine croissance du dispositif et une réelle réponse à une demande des Bruxellois en recherche d'emploi, j'aimerais vous interroger sur l'insertion des bénéficiaires du Plan.

En particulier, les opérateurs comme Actiris ou Bruxelles-Formation possèdent-ils des chiffres concernant l'insertion professionnelle des 4.700 chômeurs ayant bénéficié d'un chèque-langue ? Combien ont trouvé un emploi dans les 6 mois suivant leur formation ?

De très nombreuses offres d'emploi à Bruxelles demandent, non seulement des connaissances en néerlandais, mais un profil bilingue.

Le Plan Langues répond-il jusqu'à présent à cette situation ? Combien de bénéficiaires ont pu acquérir un niveau C1 ou C2 ?

Les bénéficiaires de chèques-langues ont-ils vu leurs compétences linguistiques augmenter suffisamment pour prétendre pouvoir décrocher un emploi ? Combien d'entre eux ont effectivement validé leur formation en langues ?

Dans l'élaboration du bilan de l'année 2011 du Plan Langues, y a-t-il eu une évaluation en rapport avec les bénéficiaires ? Comment leurs retours d'expérience ont-ils été pris en compte pour l'année 2012 ?

Par ailleurs, combien de bénéficiaires du chèque-langue complètent leur formation par la suite, par le biais par exemple de la Maison du Néerlandais ?

Réponse : La question de l'apprentissage et de la connaissance des langues a toujours retenu mon attention depuis que je suis ministre de l'Emploi.

Quand on sait que d'un côté, près de 50 % des offres d'emploi reçues par Actiris exigent des connaissances linguistiques et que 90 % des entreprises bruxelloises disent rechercher des candidats multilingues, mais que d'un autre côté, moins de 10 % des cher-

de werkzoekenden stellen een goede kennis van de andere landstaal te hebben, is het rechtmatig om zoveel aandacht te geven en inspanningen te leveren voor het talenonderwijs in Brussel.

Zo ging het budget dat voor Taalcheques werd gereserveerd, op mijn aansporing, tussen 2004 en vandaag, van 1 naar 8,7 miljoen EUR, ofwel een toename met 870 % !

Bovendien, hebben de Brusselse Hoofdstedelijk Regering en het College van de Franse Gemeenschapscommissie in september 2010 het « Talenplan voor de Brusselaars » goedgekeurd.

Ter herinnering, beoogt deze het volgende :

- het bestaande opleidingsaanbod voor talen voor werkzoekenden uitbreiden door de synergieën tot een maximum te brengen en de procedures te vereenvoudigen;
- het opleidingsaanbod voor talen aanpassen en doelgerichter afbakenen door speciale aandacht aan de knelpuntberoepen te geven;
- de talrijke maatregelen voor het opleidingsaanbod voor talen op mekaar afstemmen en beter coördineren om het transparanter en nog toegankelijker te maken, meer bepaald voor de Brusselse werkzoekenden.

Om op uw vragen te antwoorden :

Allereerst wens ik te herhalen dat in 2010 een diepgaand onderzoek gevoerd werd door het Brussels Observatorium voor de Werkgelegenheid over de gevolgen van de taalcheques.

Deze studie bestond uit een longitudinale analyse van de begunstigden van de cheques om de gevolgen te evalueren van deze cheques inzake tewerkstelling.

De resultaten toonden aan dat er een duidelijk verband is tussen het gebruik van de taalcheques en de kansen om uit de werkloosheid te treden (bijna + 20 %).

De analyse heeft eveneens rekening gehouden met de kenmerken van de begunstigden. We stellen vast dat de kansen om opnieuw aan het werk te gaan bij alle onderzochte categorieën toenemen, ook bij de werkzoekenden met de meest kwetsbare profielen, namelijk oudere werklozen, langdurige NWWZ en laaggeschoolden.

Ook met het beroepsprofiel van de begunstigden werd in de analyse rekening gehouden. De stijging van het uitstroomperscentage blijkt weliswaar het grootst te zijn in beroepsdomeinen die doorgaans hogere taaleisen stellen (management/beheer, handel en administratie), maar doet zich eveneens voor in beroepsdomeinen waar deze eisen meestal lager liggen (transport, psychosociale beroepen, kunst).

Dit type analyse werd niet verwezenlijkt in 2011 aangezien het methodologisch gezien interessanter is om deze om de twee jaar uit te voeren. Bovendien dient men op te merken dat dit soort analyse belangrijke menselijke middelen vraagt om de nodige gegevens te kunnen verzamelen.

Een van de maatregelen 2012 van het Talenplan voorziet echter de uitvoering van een nieuwe analyse van dit type.

cheurs d'emploi déclarent avoir une bonne connaissance de l'autre langue nationale, cela justifie toute l'attention et tous les efforts fournis pour promouvoir l'apprentissage des langues à Bruxelles.

Ainsi, en ce qui me concerne, entre 2004 et aujourd'hui, le budget octroyé aux Chèques langues est passé de 1 à 8,7 millions EUR, soit une augmentation de 870 % !

Par ailleurs, le Gouvernement de la RBC et le Collège de la COCOF ont approuvé en septembre 2010 le « Plan Langues pour les Bruxellois ».

Pour rappel, celui-ci vise à :

- amplifier l'offre de formation existante en langues pour les chercheurs d'emploi en maximisant les synergies et en simplifiant les procédures;
- adapter et cibler plus pertinemment l'offre de formation en langues en accordant une attention particulière aux fonctions critiques;
- articuler et mieux coordonner les nombreux dispositifs de l'offre de formation en langues afin de la rendre plus lisible et encore plus accessible, notamment aux chercheurs d'emploi bruxellois.

Pour répondre maintenant à vos questions :

Tout d'abord, permettez-moi de rappeler qu'une étude approfondie avait déjà été réalisée en 2010 par l'Observatoire bruxellois de l'Emploi sur les effets des chèques langues.

Cette étude consistait en une analyse longitudinale des bénéficiaires de chèques afin d'évaluer leur effet en termes de mise à l'emploi.

Les résultats indiquaient une relation significative entre la probabilité de sortir du chômage et le fait d'avoir bénéficié de chèques langues (+ près de 20 %).

L'analyse a également tenu compte des caractéristiques des bénéficiaires. La hausse de la probabilité de sortir du chômage s'observe pour toutes les catégories examinées, y compris pour les chercheurs d'emploi ayant les profils les plus vulnérables, c'est-à-dire les chômeurs âgés, les DEI de longue durée et les chômeurs faiblement qualifiés.

L'analyse a également été réalisée en fonction du profil professionnel des bénéficiaires. Si la hausse du taux de sortie s'observe dans des domaines professionnels pour lesquels les exigences linguistiques sont généralement plus élevées (gestion, commerce et administration), elle se vérifie également pour les domaines professionnels où ces exigences sont communément plus faibles (transport, « psycho-social », artistique).

Le même type d'analyse n'a pas été réalisé en 2011 car il est plus intéressant d'un point de vue méthodologique de l'effectuer tous les deux ans. En outre, il faut mentionner que ce type d'analyse mobilise des ressources humaines importantes pour pouvoir réaliser les collectes de données nécessaires.

Par contre, l'une des mesures 2012 du Plan Langues prévoit d'effectuer une nouvelle analyse de ce type.

Daarna hebben 11.545 mensen een taaltest afgelegd en 4.655 mensen hebben een taalcheque in 2011 ontvangen, dit wil zeggen dat de doelstellingen van het plan quasi bereikt zijn (zie tabel hieronder voor meer details).

In 2012 is de doelstelling van het Talenplan de verwezenlijking van 15.000 taaltesten en de toekenning van 6.000 taalcheques voor werkzoekenden.

Aantal begunstigden van de taalcheques

Tabel 1
 Begunstigden Actiris-cheques

Ensuite, 11.545 personnes ont effectué un test de langue et 4.655 personnes ont reçu un chèque langues en 2011, c'est-à-dire que les objectifs du plan sont quasiment atteints (voir tableau ci-dessous pour plus de détails).

En 2012, les objectifs du Plan Langues sont de réaliser 15.000 tests de langue et d'octroyer 6.000 chèques langues aux chercheurs d'emploi.

Nombre de bénéficiaires chèques

Tableau 1
 Bénéficiaires chèques Actiris

		Actiris-cheques / Chèques Actiris		
		Taalcheques / Chèques langues		
	Aantal taaltests – Nombre de tests de langue	Job		
		Beroepsproject – Projet prof.	Waardebonnen – Bons à valoir	Cheques – Chèques
01 2011	740	189	360	101
02 2011	836	209	381	89
03 2011	998	242	409	106
04 2011	722	158	330	79
05 2011	808	104	295	92
06 2011	613	91	324	78
07 2011	623	130	313	84
08 2011	943	395	423	75
09 2011	1.543	730	627	99
10 2011	1.472	640	607	101
11 2011	1.217	493	530	92
12 2011	1.030	388	449	86
Totaal jaarlijkse analyse 2011* / Total analyse annuel 2011*	11.545	3.575	4.952	1.080
Doelstelling taalplan / Objectif plan langues	12.000	3.800		1.200

* Het totaal van de cumul van de maandelijkse analyses kan verschillen van het totaal van de jaarlijkse analyse aangezien dezelfde begunstigden in verschillende maanden een waardebon of een cheque kunnen genieten. Het is ook mogelijk dat andere aanpassingen worden doorgevoerd.

In de tabel hieronder vindt u de verdeling van de taaltesten uitgevoerd naargelang het niveau. We stellen onder meer vast dat slechts 5,7 % van de 11.545 geteste mensen, ofwel 659 mensen, een resultaat behaald hebben van B2 of C1 voor ze aan hun taalopleiding begonnen via de taalcheque die hen werd toegekend.

* Le total du cumul des analyses mensuelles peut être différent du total de l'analyse annuelle car des mêmes bénéficiaires peuvent profiter dans des mois différents d'un bon à valoir ou d'un chèque. Il est possible aussi que d'autres adaptations soient effectuées.

Dans le tableau ci-dessous, vous trouverez la répartition des tests de langue effectués en fonction des niveaux. On remarque notamment que seulement 5,7 % des 11.545 personnes testées, soit 659 personnes, ont eu un résultat de B2 ou C1 avant de démarrer leur formation en langues via le chèque langue qui leur a été octroyé.

	Frans – Français	Nederlands – Néerlandais	Engels – Anglais	Duits – Allemand	Alle Talen – Toutes les langues
Niveau C2	0	2	0	0	2
Niveau C1	28	16	75	1	120
Niveau B2	59	109	368	3	539
Niveau B1	120	618	841	16	1.595
Niveau A2	137	1893	896	25	2.951
Niveau A1	179	2.100	760	27	3.066
Niveau A0	304	2.302	633	31	3.270
Alle niveaus / Tous les niveaux	827	7.040	3.573	103	11.543

Weet bovendien dat, wat betreft diegenen die hun taalopleiding effectief hebben bevestigd, het niet mogelijk is om het aantal stopzettingen van begunstigden van taalcheques Job over een jaar te berekenen, want de begunstigden mogen hun lessen binnen de 2 maanden aanvatten en binnen de 6 maanden beëindigen.

Wat de taalcheques beroepsproject betreft :

Individuele lessen (privé) :

Deze maatregel werd midden augustus 2011 opnieuw ingevoerd. Het is daarom niet mogelijk om een raming van de stopzettingen in 2011 te doen wegens dezelfde redenen die ook reeds voor de taalcheques Job werden aangehaald.

Volwassenenonderwijs :

Voor het schooljaar 2010-2011 (september-juni) deelt het volwassenenonderwijs ons mee dat er 33 % stopzettingen werden vastgesteld (15 % onmiddellijke en 18 % « negatieve » stopzettingen) op hun totaal aantal leerlingen (en dus niet enkel de leerlingen begunstigden van taalcheques beroepsproject). Het volwassenenonderwijs laat ons ook weten dat een aanzienlijk aantal van deze leerlingen de lessen wegens een « positieve » reden (werk) hebben stopgezet.

Bruxelles Formation :

Actiris heeft 724 personen naar Bruxelles Formation doorverwezen in het kader van de overeenkomst « FLOM » geldig van oktober 2010 tot oktober 2011. Van deze 724 personen hebben er 704, ofwel 97 %, daadwerkelijk en integraal de opleiding gevolgd.

CVO :

Op het kleine gedeelte van begunstigden (4 %), zijn er geen stopzettingen geweest.

Wat betreft de evaluatie en de return van ervaring ten opzichte van de taalcheques, voert Actiris jaarlijks een evaluatie uit zowel met de publieke organisaties als met de private partners. Deze evaluaties betreffen zowel de kwalitatieve als de kwantitatieve gegevens.

Bovendien, in het kader van het Talenplan, komt meerdere keren per jaar een Stuurcomité samen bestaande uit vertegenwoordigers van alle betrokken actoren, om de uitvoering van de verschillende voorziene maatregelen op te volgen alsook de evaluaties ervan.

Sachez en outre qu'en ce qui concerne ceux qui ont effectivement validé leur formation en langues, il n'est pas possible de calculer le nombre d'abandons de bénéficiaires de chèques langues Job sur une année car les bénéficiaires peuvent commencer leurs cours dans les 2 mois et finir dans les 6 mois.

Au niveau des chèques langues projet professionnel :

Cours individuel (privé) :

Cette mesure a été réinstaurée à la mi-août 2011. Il n'est donc pas possible de faire une estimation des abandons en 2011 pour les mêmes raisons déjà évoquées que pour les chèques langues Job.

Promotion sociale :

Pour l'année scolaire 2010-2011 (septembre-juin), la promotion sociale nous informe qu'il y a eu 33 % d'abandons (15 % d'abandons immédiats et 18 % d'abandons « négatifs ») de l'ensemble de leur élèves (et donc pas uniquement les élèves bénéficiaires de chèques langues projet professionnel). La promotion sociale nous informe également qu'un nombre important de ces élèves ont abandonné les cours pour motif « positif » (travail).

Bruxelles Formation :

Actiris a envoyé 724 personnes à Bruxelles Formation dans le cadre de la convention « FLOM » valable d'octobre 2010 à octobre 2011. De ces 724 personnes, 704 personnes ont suivi effectivement et intégralement la formation, soit 97 %.

CVO :

Sur la petite partie de bénéficiaires (4 %), il n'y a pas eu d'abandon.

Au niveau de l'évaluation et des retours d'expérience par rapport aux chèques langues, Actiris effectue annuellement une évaluation tant avec les organisations publiques qu'avec les partenaires privés. Ces évaluations portent aussi bien sur les données quantitatives et qualitatives.

En outre, dans le cadre du Plan Langues, un comité de pilotage composé de représentants de l'ensemble des acteurs concernés se réunit plusieurs fois par an pour suivre la mise en œuvre des différentes mesures prévues ainsi que leurs évaluations.

Tot slot beschikt Actiris niet over informatie betreffende het aantal begunstigden die hun opleiding nadien verderzetten zonder taalcheques. Men dient echter te wijzen op het feit dat het mogelijk is voor de werkzoekenden om een taalcircuit te mogen afleggen dankzij de taalcheques. Mensen die slagen voor een module kunnen immers een bijkomende opleidingsmodule volgen.

Vraag nr. 797 van de heer Emmanuel De Bock d.d. 26 april 2012 (Fr.) :

Kadaster van de Geco's op 31 december 2011.

Hoeveel Geco's waren er in het Brussels Gewest op 31 december 2011, Nederlandstaligen en Franstaligen ? Voor welk bedrag ?

Kan de minister het kadaster van de Geco's geven d.d. 31 december 2011 ?

Antwoord : Hoeveel Geco's waren er in het Brussels Gewest op 31 december 2011, Nederlandstaligen en Franstaligen ?

Enfin, Actiris ne dispose pas d'informations sur le nombre de bénéficiaires qui poursuivent leur formation par la suite sans chèques langues. Il faut par contre indiquer qu'il est possible pour les chercheurs d'emploi de pouvoir bénéficier d'un parcours linguistique grâce aux chèques langues. En effet, les personnes qui réussissent un module peuvent bénéficier d'un module de formation supplémentaire.

Question n° 797 de M. Emmanuel De Bock du 26 avril 2012 (Fr.) :

Le cadastre des ACS au 31 décembre 2011.

Combien y avait-il d'ACS en Région bruxelloise au 31 décembre 2011, francophones et néerlandophones ? Pour quel montant ?

Le ministre peut-il transmettre le cadastre des ACS à la date du 31 décembre 2011 ?

Réponse : Combien y avait-il d'ACS en Région bruxelloise au 31 décembre 2011, francophones et néerlandophones ?

Geco – Programmawet – ACS – Loi-Programme	Franstalig – Francophones	Nederlandstalig – Néerlandophones	Totaal – Total
Geco's in het BHG ACS en Région bruxelloise	6.291	982	7.273
Geco – Plaatselijke besturen – ACS – Pouvoirs locaux	Franstalig – Francophones	Nederlandstalig – Néerlandophones	Totaal – Total
Geco's in het BHG ACS en Région bruxelloise	2.345	64	2.409

Voor welke bedragen ?

Geco – Programmawet : 151.063.587,26 EUR
 Geco – Lokale besturen : 31.629.576,65 EUR

Kan de minister het kadaster van de geco's op datum van 31 december 2011 doorgeven ?

Zie bijlage 1 (*).

(* (De bijlage zal niet worden gepubliceerd, maar blijft ter beschikking voor raadpleging op de Griffie of via de website van het Parlement.)

Vraag nr. 801 van mevr. Elke Roex d.d. 16 mei 2012 (N.) :

Het beheer van Innoviris.

In het personeelskader van Innoviris zijn een A5 en een A4+ directieel voorzien. Sinds de oprichting van Innoviris zijn deze

Pour quel montant ?

ACS Loi-Programme : 151.063.587,26 EUR
 ACS Pouvoirs locaux : 31.629.576,65 EUR

Le ministre peut-il transmettre le cadastre des ACS à la date du 31 décembre 2011 ?

Voir Annexe 1 (*).

(* (L'annexe ne sera pas publiée mais restera disponible pour consultation au Greffe ou via le site du Parlement.)

Question n° 801 de Mme Elke Roex du 16 mai 2012 (N.) :

La gestion d'Innoviris.

Le cadre du personnel d'Innoviris prévoit un directeur de niveau A5 et un de niveau A4+. Depuis la création d'Innoviris,

posities nooit ingevuld en wordt het instituut geleid door een personeelslid van het niveau A3. Een vacature werd gelanceerd en de samenstelling van een jury werd bepaald. Momenteel is het echter onduidelijk wat de stand van zaken is. Bij gebrek aan directiecomité kunnen de benoemingen van twee A3 posten niet gerealiseerd worden, hoewel die in 2010 extern werden gelanceerd met mogelijkheid van vaste benoeming.

Het is bovendien onduidelijk welke de taalverhoudingen zijn binnen Innoviris.

Vandaar mijn vragen :

- Wanneer verwacht u dat de Brusselse regering een beslissing zal nemen over de aanstelling van een directiecomité ? Waarom is dat nog niet gebeurd ? Waarom was het onmogelijk om vroeger reeds een directiecomité aan te stellen ?
- Wat is de stand van zaken met betrekking tot de benoeming van de twee A3 posten die in 2010 zijn gelanceerd ?
- Wat is de taalverhouding op directieniveau (A5, A4, A3) bij Innoviris ?
- Wat is de taalverhouding op niveau van de wetenschappelijke experts ?
- Hoe wordt Innoviris vertegenwoordigd in de raad van bestuur van Research in Brussels vzw ? Tot welke taalrol behoort deze vertegenwoordiging ? Hoe is de taalverhouding onder het personeel van deze vzw ?
- In hoeverre is de Innoviris vertegenwoordiging bij de CIS-CSF de Nederlandse taal machtig ? Is het niveau vergelijkbaar met de vertegenwoordiging van het federale niveau en van de andere Gewesten ?

Antwoord : De Selectiecommissie heeft net het resultaat van de gesprekken met de kandidaten bezorgd. De regering zal daarom zeer binnenkort overgaan tot het nemen van een beslissing met betrekking tot de aanstelling van mandatarissen van rangen A5 en A4+.

In afwezigheid van leidinggevende ambtenaren was de samenstelling van een raad van bestuur onmogelijk, overeenkomstig artikel 14 houdende het administratief statuut en de bezoldigingsregeling van de ambtenaren van Brusselse ION (besluit van de regering van 26 september 2002).

Op datum van 3 juli 2008 heeft de regering 2 betrekkingen van rang A3 vacant verklaard. In afwachting van de installatie van een raad van bestuur heeft de regering op 4 juni 2009 beslist om haar beslissing van 3 juli 2008 in te trekken en twee contractuele directeurs, belast met een opdracht van algemeen belang, aan te werven.

Op datum van 31 maart 2011 heeft de regering beslist om de betrekkingen van directeur-generaal (rang A5) en van adjunct-directeur-generaal (rang A4+) vacant te verklaren. Op het einde van de procedure zal het IWOIB beschikken over een raad van bestuur die zal kunnen overgaan tot de rangschikking van de kandidaten voor de statutaire A3-betrekkingen. Een project van vacantverklaring werd door de Inspecteur van Financiën op 14 juni 2011 goedgekeurd.

ces fonctions n'ont jamais été pourvues, et l'institut est dirigé par un membre du personnel de niveau A3. Une offre d'emploi a été lancée et la composition d'un jury, fixée. Actuellement, on ne sait toutefois pas clairement quel est l'état d'avancement de la question. Sans comité de direction, les nominations de deux agents A3 ne peuvent avoir lieu, bien que les fonctions aient été pourvues en externe en 2010, avec possibilité d'une nomination définitive.

Du reste, les répartitions linguistiques au sein d'Innoviris ne sont pas claires.

Je voudrais dès lors poser les questions suivantes :

- Quand prévoyez-vous que le gouvernement bruxellois prendra une décision au sujet de la désignation d'un comité de direction ? Pourquoi cela ne s'est-il pas encore produit ? Pourquoi a-t-il été impossible de composer plus tôt un comité de direction ?
- Quel est l'état d'avancement de la nomination des deux agents A3 dont les fonctions ont été pourvues en 2010 ?
- Quelle est la répartition linguistique au niveau de la direction (A5, A4 et A3) d'Innoviris ?
- Quelle est la répartition linguistique au niveau des experts scientifiques ?
- Comment Innoviris est-il représenté au Conseil d'administration de l'asbl Research in Brussels ? À quel rôle linguistique cette représentation ressortit-elle ? Quelle est la répartition linguistique parmi le personnel de cette asbl ?
- Dans quelle mesure la représentation d'Innoviris auprès de la CIS/CFS maîtrise-t-elle le néerlandais ? Son niveau est-il comparable à celui de la représentation fédérale et des autres Régions ?

Réponse : La Commission de sélection vient de livrer le résultat des entretiens avec les candidats. Le gouvernement sera donc amené à prendre une décision relative à la désignation de mandataires de rangs A5 et A4+ très prochainement.

En l'absence de fonctionnaires dirigeants, la constitution d'un conseil de direction était impossible, conformément à l'article 14 du statut administratif et pécuniaire des agents des OIP bruxellois (arrêté du gouvernement du 26 septembre 2002).

En date du 3 juillet 2008, le gouvernement a déclaré vacants 2 emplois de rang A3. En attendant la mise en place d'un conseil de direction. Le gouvernement a décidé en date du 4 juin 2009 de retirer sa décision du 3 juillet 2008 et d'engager deux directeurs contractuels, chargés d'une mission d'intérêt général.

En date du 31 mars 2011, le Gouvernement a décidé de déclarer vacants les emplois de directeur général (rang A5) et de directeur général adjoint (rang A4+). Au terme de la procédure l'IRSIB disposera d'un conseil de direction qui pourra procéder au classement des candidats aux emplois A3 statutaires. Un projet de déclaration de vacance a été approuvé par l'Inspecteur des Finances en date du 14 juin 2011.

Het kader van het IWOIB voorziet :

- 1 betrekking van rang A5 en 1 betrekking van rang A4+ van verschillende taalrollen;
- in rang A3 : 1 betrekking van Franstalig directeur en 1 betrekking van Nederlandstalig directeur;
- in rang A2 : 1 betrekking van eerste attaché of van Franstalig eerste ingenieur en 1 betrekking van eerste attaché of van Nederlandstalig eerste ingenieur.

De statuten van RIB voorzien dat de leidinggevende ambtenaren van Innoviris erin vertegenwoordigd zijn. Momenteel neemt mevrouw Claude May, waarnemend Directeur, deze rol op zich.

Een Nederlandstalige medewerker van Innoviris begeleidt het Franstalige lid van de cel Europa tijdens vergaderingen van de CIS.

Vraag nr. 803 van de heer Paul De Ridder d.d. 24 mei 2012 (N.) :

De spreiding van de gesco's over de Brusselse gemeentelijke overheden en de Brusselse OCMW's.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ressorteren zo'n 8.000 gesco's onder Actiris.

Ongeveer een derde van deze gesco's wordt tewerkgesteld door de gemeentelijke overheid of door de gemeentelijke OCMW's.

Het huidige regeerakkoord voorziet dat de huidige gesco's bestendig zullen worden.

Aangezien de gesco's een essentieel onderdeel vormen van uw beleid bekwaam ik graag nadere informatie dienaangaande.

Vandaar mijn vragen :

1. Hoeveel gesco's werkten er in elk van de 19 gemeenten bij de gemeentelijke overheid en dit tijdens de jaren 2009, 2010, 2011, 2012 ?
2. Hoeveel gesco's werkten er in elk van de 19 gemeenten bij de gemeentelijke OCMW's en dit tijdens de jaren 2009, 2010, 2011, 2012 ?

Antwoord : In bijlage vindt u een tabel met de Gesco's tewerkgesteld bij de lokale overheden en OCMW's voor de jaren 2009 tot 2012.

Le cadre de l'IRSIB prévoit :

- 1 emploi de rang A5 et 1 emploi de rang A4+ de rôles linguistiques différents;
- au rang A3 : 1 emploi de directeur francophone et 1 emploi de directeur néerlandophone;
- au rang A2 : 1 emploi de premier attaché ou de premier ingénieur francophone et 1 emploi de premier attaché ou de premier ingénieur néerlandophone.

Les statuts de RIB prévoient que les fonctionnaires dirigeants d'Innoviris y soient représentés. Actuellement, Madame Claude May, Directeur faisant fonction, assume ce rôle.

Un collaborateur néerlandophone d'Innoviris accompagne le membre francophone de la cellule Europe lors des réunions de la CIS.

Question n° 803 de M. Paul De Ridder du 24 mai 2012 (N.) :

La répartition des ACS entre les autorités communales bruxelloises et les CPAS bruxellois.

En Région de Bruxelles-Capitale, quelque 8.000 ACS ressortissent à Actiris.

Environ un tiers de ces ACS sont employés par les autorités communales ou par les CPAS des différentes communes.

L'accord de gouvernement actuel prévoit la pérennisation des ACS existants.

Attendu que les ACS sont un élément essentiel de votre politique, je voudrais en savoir plus sur le sujet.

Mes questions sont dès lors les suivantes :

1. Combien d'ACS étaient-ils employés par les autorités communales de chacune des 19 communes, et ce au cours des années 2009, 2010, 2011 et 2012 ?
2. Combien d'ACS étaient-ils employés par le CPAS de chacune des 19 communes, et ce au cours des années 2009, 2010, 2011 et 2012 ?

Réponse : Ci-joint, vous trouverez le tableau reprenant les ACS occupés auprès des pouvoirs locaux et des CPAS pour les années 2009 à 2012.

	Gemeentebesturen / Administrations communales					OCMW's / CPAS				
	Situatie op / Situation au 31/12/2009	Situatie op / Situation au 31/12/2010	Situatie op / Situation au 31/12/2011	Situatie op / Situation au 30/04/2012		Situatie op / Situation au 31/12/2009	Situatie op / Situation au 31/12/2010	Situatie op / Situation au 31/12/2011	Situatie op / Situation au 30/04/2012	
Anderlecht	164,00	178,00	173,00	172,00		14,00	14,00	10,00	9,00	
Oudergem / Auderghem	39,00	49,00	47,00	52,00		15,00	14,00	14,00	16,00	
Sint-Agatha-Berchem / Berchem-Sainte-Agathe	38,00	47,00	50,00	50,00		8,00	6,00	8,00	8,00	
Brussel / Bruxelles	280,00	288,00	282,00	277,00		110,00	103,00	109,00	111,00	
Etterbeek	67,00	83,00	72,00	74,00		19,00	21,00	19,00	18,00	
Evere	52,50	74,00	76,00	77,00		20,00	14,00	14,00	12,00	
Vorst / Forest	84,00	90,00	89,00	88,00		36,00	29,00	28,00	26,00	
Ganshoren	42,00	54,00	57,00	54,00		10,00	8,00	10,00	12,00	
Elsene / Ixelles	64,00	71,00	87,00	82,00		39,00	36,00	35,00	40,00	
Jette	89,00	84,00	84,00	84,00		18,00	16,00	16,00	16,00	
Koekelberg	37,00	39,00	49,00	48,00		9,00	5,00	8,00	8,00	
Sint-Jans-Molenbeek / Molenbeek-Saint-Jean	150,00	152,00	157,00	159,00		49,00	40,00	48,00	46,00	
Sint-Gillis / Saint-Gilles	86,50	88,00	90,00	93,00		24,00	19,00	23,00	24,00	
Sint-Joost-Ten-Node / Saint-Josse-Ten-Noode	51,00	50,00	50,00	55,00		16,00	16,00	15,00	15,00	
Schaarbeek / Schaerbeek	208,00	207,00	209,00	207,00		60,00	54,00	62,00	63,00	
Ukkel / Uccle	108,00	122,00	128,00	127,00		49,00	40,00	42,00	40,00	
Watermaal-Bosvoorde / Watermael-Boisfort	38,00	37,00	39,00	40,00		8,00	9,00	9,00	9,00	
Sint-Lambrechts-Woluwe / Woluwe-Saint-Lambert	95,00	118,00	115,00	116,00		15,00	15,00	13,00	13,00	
Sint-Pieters-Woluwe / Woluwe-Saint-Pierre	47,50	61,00	58,00	58,00		10,00	10,00	11,00	12,00	
Totaal / Total	1740,50	1892,00	1912,00	1913,00		529,00	469,00	494,00	498,00	
Les Cuisines bruxelloises vzw / asbl						3,00	3,00	3,00	3,00	
Algemeen totaal / Total général	1740,50	1892,00	1912,00	1913,00		532,00	472,00	497,00	501	

Vraag nr. 804 van mevr. Caroline Persoons d.d. 29 mei 2012 (Fr.) :

Opheffing van de onverenigbaarheden met de functie van bestuurder en commissaris in de GIMB.

Op 26 april 2012 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering beslist om het besluit van 18 oktober 2001 tot vaststelling van de onverenigbaarheden met de functie van bestuurder en commissaris in de Gewestelijke Investeringsmaatschappij Brussel (GIMB) op te heffen.

Wat zijn de redenen voor de opheffing ?

Antwoord : Op 26 april 2012 heeft de regering het besluit van 18 oktober 2012 effectief ingetrokken, omdat het noodzakelijk is gebleken om het reglementaire kader tot vaststelling van de overenigbaarheden van de functie van beheerder en van commissaris van het Gewestelijke Investeringsmaatschappij van Brussel (GIMB) grondig te herzien.

Een nieuw reglementair kader, opgesteld in de geest van het ontwerp van ordonnantie met betrekking tot het bestuur in de uitvoering van gewestelijke overheidsmandaten, zal binnenkort aan de regering worden voorgelegd.

Vraag nr. 806 van de heer Paul De Ridder d.d. 12 juni 2012 (N.) :

De aanvragen bij het « Centrum voor ondernemingen in moeilijkheden ».

Het « Centrum voor ondernemingen in moeilijkheden » heeft als doel de bedrijfsleiders en zelfstandigen die professionele moeilijkheden kennen, te informeren, te adviseren en te oriënteren, zo lezen we op de webstek van EcoSubsiBru, het subsidieportaal van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, opgezet door het Brussels Agentschap voor het Ondernemen (BAO).

Ik had daarover graag volgende vragen gesteld :

1. Hoeveel bedrijfsleiders in moeilijkheden kwamen reeds aankloppen bij het « Centrum voor ondernemingen in moeilijkheden », uitgesplitst per jaar (2009, 2010, 2011, 2012) en per sector (bijvoorbeeld nacebel-code) ?
2. Hoeveel van deze bedrijven gingen uiteindelijk failliet ?
3. Hoeveel zelfstandigen in moeilijkheden kwamen reeds aankloppen bij het « Centrum voor ondernemingen in moeilijkheden », uitgesplitst per jaar en per sector (bijvoorbeeld nacebel-code) ?
4. Hoeveel van deze zelfstandigen gingen uiteindelijk failliet ?
5. Volgens de webstek worden onder meer verschillende acties ondernomen :

« Analyse van de activiteit en van de problemen.

Question n° 804 de Mme Caroline Persoons du 29 mai 2012 (Fr.) :

L'abrogation des incompatibilités de la fonction d'administrateur et de commissaire de la SRIB.

Lors de sa réunion du 26 avril 2012, le gouvernement bruxellois a décidé d'abroger l'arrêté du 18 octobre 2001 fixant les incompatibilités de la fonction d'administrateur et de commissaire de la Société régionale d'Investissement de Bruxelles (SRIB).

Le ministre pourrait-il m'indiquer quelles sont les causes et les motivations de cette abrogation ?

Réponse : En date du 26 avril 2012, le gouvernement a effectivement abrogé l'arrêté du 18 octobre 2012 car il est apparu nécessaire de revoir en profondeur le cadre réglementaire fixant les incompatibilités de la fonction d'administrateur et de commissaire de la Société régionale d'Investissement de Bruxelles (SRIB).

Un nouveau cadre réglementaire, rédigé dans l'esprit du projet d'ordonnance relative à la gouvernance dans l'exécution des mandats publics régionaux, sera déposé prochainement au gouvernement.

Question n° 806 de M. Paul De Ridder du 12 juin 2012 (N.) :

Les demandes introduites auprès du Centre pour entreprises en difficulté.

Le Centre pour entreprises en difficulté informe, oriente et conseille les indépendants et dirigeants d'entreprise face aux difficultés qu'ils rencontrent, peut-on lire sur le site internet EcoSubsiBru, le portail des aides en Région de Bruxelles-Capitale créé par l'Agence bruxelloise pour l'entreprise (ABE).

À cet égard, je voudrais poser les questions suivantes :

1. Combien de dirigeants d'entreprise en difficulté ont-ils déjà fait appel au Centre pour entreprises en difficulté – merci de ventiler votre réponse par année (2009, 2010, 2011 et 2012) et par secteur (par exemple, code Nace-BEL) ?
2. Combien de ces entreprises ont-elles fini par faire faillite ?
3. Combien d'indépendants en difficulté ont-ils déjà fait appel au Centre pour entreprises en difficulté – merci de ventiler votre réponse par année et par secteur (par exemple, code Nace-BEL) ?
4. Combien de ces indépendants ont-ils fini par faire faillite ?
5. Selon le site internet, les mesures suivantes sont notamment prises :

« Analyse de la situation, présentation de l'activité et des problèmes rencontrés.

Onderzoek van de potentiële oorzaken en definitie van de prioriteiten die in het actieplan moeten worden vooropgesteld.

(...)

Welke zijn de meest voorkomende « potentiële oorzaken » al dan niet per sector ?

Antwoord : U vindt hieronder de antwoorden op uw vragen :

1) Het Centrum voor ondernemingen in moeilijkheden stond elk jaar in contact met ± 2.000 ondernemers in moeilijkheden in 2009, 2010 en 2011. In het jaar 2009 waren er ± 1.500 contacten. De cijfers omtrent de contacten in 2012 zijn nog niet beschikbaar.

De belangrijkste betrokken sectoren zijn : de handel 31 %, de horeca 15 % en de diensten 39 %.

2) Het Centrum voor ondernemingen in moeilijkheden zorgt er voor dat tussen 25 % en 30 % van de ondernemingen die op zijn diensten een beroep doen terug op de goede weg worden geholpen. 30 % van de ondernemingen gaat failliet.

3) Het aandeel van zelfstandigen dat een beroep doet op het Centrum voor ondernemingen in moeilijkheden bedraagt 33 %.

4) De zelfstandigen gaan niet failliet.

5) De belangrijkste oorzaken voor de moeilijkheden zijn :

- De algemene vertraging van de economie door de economische en financiële crisis (52 %).
- Het gebrek aan kennis van beheer, vooral op het gebied van kasbeheer (45 %).
- De ondercapitalisatie bij de start van de activiteit (43 %).
- Persoonlijke en familiale problemen (35 %).

Staatssecretaris belast met Stedenbouw en Openbare Nethheid

Vraag nr. 200 van mevr. Viviane Teitelbaum d.d. 16 april 2012 (Fr.) :

Uitgave van het boek « Bouwen voor Brussel ».

Ik heb met veel interesse kennis genomen van het boek « Bouwen voor Brussel » dat u zo vriendelijk was me te bezorgen.

Zoals u erop wijst, is dit boek, dat op uw initiatief werd gemaakt en uitgegeven, de voortzetting van de expositie met dezelfde naam die in 2010 in Brussel werd geopend.

Détection des causes potentielles et des conséquences prioritaires à traiter.

(...). ».

Quelles sont les « causes potentielles » les plus fréquentes – éventuellement par secteur ?

Réponse : Vous trouverez les réponses à vos questions ci-dessous :

1) Le CED est en contact avec ± 2.000 entrepreneurs en difficulté par an pour 2009, 2010 et 2011. Avant 2009, les contacts s'élevaient à ± 1.500 contacts. En ce qui concerne les contacts pour l'année 2012, ceux-ci ne sont pas encore disponibles.

Les principaux secteurs concernés sont : le commerce (31 %), l'horeca (15 %) et les services (39 %).

2) Le CED permet chaque année de redresser entre 25 et 30 % des entreprises qui font appel à son service. 30 % des entreprises tombent en faillite.

3) La part des indépendants qui font appel au CED s'élève à 33 %.

4) Les indépendants ne tombent pas en faillite.

5) Les principales causes de difficultés sont :

- Le ralentissement général de l'économie lié à la crise économique et financière (52 %).
- Le manque de connaissance en gestion en particulier dans le domaine de la gestion de trésorerie (45 %).
- La sous-capitalisation au démarrage de l'activité (43 %).
- Les problèmes personnels et familiaux (35 %).

Secrétaire d'État chargé de l'Urbanisme et de la Propreté publique

Question n° 200 de Mme Viviane Teitelbaum du 16 avril 2012 (Fr.) :

L'édition du livre « Construire Bruxelles ».

J'ai pris connaissance avec beaucoup d'attention du livre « Construire Bruxelles » que vous avez eu la gentillesse de m'adresser.

Comme vous l'indiquez, ce livre, réalisé et édité à votre initiative, est la continuité de l'exposition éponyme inaugurée en 2010 à Bruxelles.

Dit boek is volgens u een etappe in het kader van het programma « Bouwen voor Brussel », dat ertoe strekt de kennis en knowhow uit te diepen, het debat over de vernieuwing van de operationele instrumenten te openen en de burgers te betrekken bij de transformatie van hun stad.

In dat verband wens ik u de volgende vragen te stellen :

- Op hoeveel exemplaren is het boek gedrukt ? Hoeveel exemplaren werden verstuurd ?
- Voor welk publiek is het boek bestemd ? Aan wie werd het dus gestuurd ? Op welke wijze ? Men spreekt van de wil om de burgers bij het project te betrekken : krijgen zij het boek ? Zo ja, hoe ?
- Beantwoordt deze uitgave aan een specifieke vraag ? Zo ja, welke ? Met welk doel werd het geschreven ?
- Volgens welke procedure, door wie en hoe werd het boek gemaakt ?
- Wat zijn, tot slot, de totale kosten ? Wat zijn de kosten voor de creatie, de realisatie, het drukken en de verspreiding ?

Antwoord : Ik ben blij dat u het boek « Bouwen voor Brussel » interessant vond.

U vindt hieronder de antwoorden op uw vragen.

Wat betreft het beoogd publiek, de distributiewijze en de toegang voor de burgers

Het werk is bestemd voor zowel professionelen als voor het grote publiek.

Het beoogde publiek van deze publicatie is immers ruimer dan dat voor professionelen in de architectuur en de stedenbouw. Het doel is om de interesse voor hedendaagse architectuur en voor stedenbouw te bevorderen, en de aandacht te vestigen op het belang van deze disciplines in de ontwikkeling van de steden.

De verspreiding is zowel voorzien in België als op internationaal niveau en wordt verzekerd door de uitgever die over verschillende connecties beschikt.

De verspreiding van de werken in het Frans wordt verzorgd door Harmonia Mundi met een ploeg van 12 vertegenwoordigers op het terrein en 3 vertegenwoordigers op afstand voor Franse boekhandels gevestigd in het buitenland.

Zelfstandige verdelers verzekeren eveneens de verspreiding voor onder andere België, Zwitserland, Canada, de Verenigde Staten, Libanon en Algerije.

« Éditions Parenthèses » maakt deel uit van « Éditeurs sans frontières », die de promotie van werken en de verkoop van rechten verzekert in de hele wereld.

Het werk zal specifiek worden verspreid door La Caravelle in België, door Office du Livre in Zwitserland en door Dimedia in Canada.

Cette publication se positionne, selon vous, comme une étape dans le cadre du programme « Construire Bruxelles » qui vise à approfondir les connaissances et les expertises, à ouvrir le débat sur le renouvellement des outils opérationnels et à engager les citoyens dans la transformation de leur ville.

Dès lors, voici les questions que je souhaiterais vous adresser :

- À combien d'exemplaires ce livre a-t-il été imprimé et combien d'exemplaires ont-ils été envoyés ?
- Quel est le public visé par ce livre ? À qui a-t-il donc été distribué ? Comment ? On évoque la volonté d'engager les citoyens : dès lors, ces derniers y ont-ils accès et, dans l'affirmative, comment ?
- Cette édition correspond-t-elle à une demande spécifique ? Si oui, laquelle ? Dans quel but a-t-elle donc été réalisée ?
- Par ailleurs, selon quelle procédure, par qui et comment ce livre a-t-il vu le jour ?
- Enfin, quel en a été le coût global ainsi que par poste tant pour la création, la réalisation, l'impression que la diffusion ?

Réponse : Je suis heureux que vous ayez apprécié la lecture de l'ouvrage « Construire Bruxelles ».

Je vous prie de trouver, ci-dessous, les réponses à vos questions.

En ce qui concerne le public visé, le mode de distribution et l'accès aux citoyens

L'ouvrage est destiné tant aux professionnels qu'au grand public.

En effet, le public cible de cette publication est plus large que les professionnels de l'architecture et de l'urbanisme. L'objectif est d'augmenter l'intérêt pour l'architecture contemporaine et pour l'urbanisme, et de souligner l'importance de ces disciplines dans le développement des villes.

La diffusion est prévue tant en Belgique qu'au niveau international. Elle est assurée par l'éditeur qui bénéficie de nombreux relais.

La diffusion des ouvrages en langue française est assurée en France par Harmonia Mundi avec une équipe de 12 représentants de terrain et 3 représentants à distance pour les librairies françaises implantées à l'étranger.

Des diffuseurs indépendants assurent également la diffusion pour notamment la Belgique, la Suisse, le Canada, les États-Unis, le Liban et l'Algérie.

Les « Éditions Parenthèses » sont membres de « Éditeurs sans frontières » qui assure la promotion des ouvrages et la vente des droits dans le monde entier.

L'ouvrage sera spécifiquement diffusé en Belgique par La Caravelle, en Suisse par Office du Livre et au Canada par Dimedia.

Voor de Nederlandse en de Engelse uitgaven hebben mede-uitgevers zoals 010, Sun Architecture Uitgeven, Idea Books, Princeton Architectural Press of MIT samengewerkt.

De promotie van het boek werd tevens bevorderd tijdens de « Foire du livre » of de « Realty ».

Bij het versturen van de werken heb ik ook nagedacht om deze beschikbaar te stellen aan verenigingen in het domein zoals de verenigingen die laureaat zijn voor de projectoproep voor de burgersensibilisering rond de stedenbouwkundige doelstellingen.

Wat betreft het doel van de realisatie van het werk « Bouwen voor Brussel »

Dit werk werd oorspronkelijk bedoeld om de inhoud te hergebruiken van de gelijknamige tentoonstelling, die gewijd was aan de hedendaagse architectuur in Europa en in Brussel. Deze vond plaats eind 2010 in het Paleis van Schone Kunsten.

Met de tentoonstelling werd de vraag beantwoord waarom Brussel zou moeten investeren in de hedendaagse architectuur en stedenbouw nu ze voor zeer belangrijke stedenbouwkundige uitdagingen staat. Door te illustreren waarom en hoe andere Europese steden in hedendaagse architectuur en ambitieuze stedenbouwkundige projecten hebben geïnvesteerd om de voornaamste uitdagingen aan te gaan van de hedendaagse Europese stad (uitdagingen waar Brussel ook voor staat) werd de tentoonstelling bedoeld als een toekomstgerichte bezinning over de toekomst van Brussel.

De uitgave van het werk « Bouwen voor Brussel » beoogt het voortzetten van het debat en het toekomstgerichte denken over de potentiële rol van architectuur en stedenbouw in de opbouw van een toekomstgericht project voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De voorstelling van de Europese « best practices » inzake stedelijke politiek en hedendaagse architectuur moedigt aan tot een debat met betrekking tot de stedenbouwkundige toekomst van Brussel. Het uitgaveproject beoogt de verzameling van ideeën met betrekking tot de Brusselse uitdagingen en de Europese expertises teneinde een werk- of informatiemiddel te ontwikkelen.

Voor details betreffende de procedures, het aantal exemplaren en andere bijkomende vragen, verwijs ik u naar de informatie meegedeeld aan de controlecommissie betreffende de verkiezingsuitgaven.

Vraag nr. 203 van mevr. Brigitte De Pauw d.d. 24 april 2012 (N.) :

Financiële middelen voor opmaak milieueffectenrapporten.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet regelmatig een milieueffectenrapport uitbesteden als men wil onderzoeken of men op bepaalde plekken kan of wil bouwen. Het gaat hier vaak over aanzienlijke middelen. Vandaar mijn volgende vragen :

Pour les éditions néerlandaise et anglaise, des partenaires coéditeurs sont associés tels que 010, Sun Architecture Uitgeven, Idea Books, Princeton Architectural Press ou MIT.

La promotion du livre a également été assurée lors de la « Foire du livre » ou de « Realty ».

Lors de l'envoi des ouvrages, j'ai également songé à le faire parvenir à des associations de terrain telles que les associations lauréates de l'appel à projets pour la sensibilisation citoyenne aux enjeux urbanistiques.

En ce qui concerne le but de la réalisation de l'ouvrage « Construire Bruxelles »

Cet ouvrage a vu le jour en vue de donner une seconde vie au contenu issu de l'exposition éponyme consacrée à l'architecture contemporaine en Europe et à Bruxelles, qui s'est tenue fin 2010 au Palais des Beaux-Arts.

L'exposition a souhaité répondre à la question : pourquoi Bruxelles devrait-elle investir dans l'architecture et l'urbanisme contemporains au moment où elle doit faire face à des défis urbains très importants. En présentant pourquoi et comment d'autres villes européennes ont investi dans l'architecture contemporaine et dans des projets ambitieux d'urbanisme pour faire face et répondre aux principaux défis de la ville européenne contemporaine (défis que connaît également Bruxelles), l'exposition se présentait comme une base de réflexion prospective sur l'avenir de Bruxelles.

L'édition de l'ouvrage « Construire Bruxelles » a pour ambition de poursuivre le débat et une réflexion prospective sur le rôle potentiel de l'architecture et de l'urbanisme dans la construction d'un projet d'avenir pour la Région de Bruxelles-Capitale. La présentation des « best practices » européennes en termes de politique urbaine et d'architecture contemporaine représente une ouverture dans le débat sur l'avenir urbanistique de Bruxelles. Le projet d'édition vise à rassembler les réflexions sur les défis bruxellois et les expertises européennes pour en faire un outil de travail ou d'information.

Pour le détail des procédures, nombres d'exemplaires et autres questions complémentaires, je vous renvoie aux informations communiquées à la commission de Contrôle des dépenses électorales.

Question n° 203 de Mme Brigitte De Pauw du 24 avril 2012 (N.) :

Les moyens financiers consacrés à l'élaboration de rapports d'incidences sur l'environnement.

La Région de Bruxelles-Capitale est régulièrement amenée à commanditer un rapport d'incidences sur l'environnement quand elle souhaite déterminer s'il est possible ou souhaitable de construire à certains endroits. Cela implique souvent des moyens considérables. C'est pourquoi je voudrais poser les questions suivantes :

- Kan u mij een overzicht geven van de financiële middelen die zijn besteed in 2009 aan milieueffectenrapporten en meer specifiek, aan welke milieueffectenrapporten ?
- Kan u mij een overzicht geven van de financiële middelen die zijn besteed in 2010 aan milieueffectenrapporten en meer specifiek, aan welke milieueffectenrapporten ?
- Kan u mij een overzicht geven van de financiële middelen die zijn besteed in 2011 aan milieueffectenrapporten en meer specifiek, aan welke milieueffectenrapporten ?

Antwoord : In antwoord op haar vraag deel ik het geachte lid de volgende gegevens mede :

Aangezien de effectenstudies of -rapporten door de aanvrager van de vergunning worden betaald heeft uw schriftelijke vraag enkel betrekking op de bouwwerken waarvoor het Gewest zelf een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning heeft ingediend.

Mijn administratie, de directie Stedenbouw, zorgt niet voor de financiële middelen die ingezet moeten worden voor de effectenstudies en -rapporten.

Mobiel Brussel is de enige administratie van het ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dat de middelen moet vrijmaken voor de studies of rapporten in het kader van bepaalde aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning betreffende wegen of infrastructuur.

Uw aanvraag behoort dus met name tot de bevoegdheden van mevr. Brigitte Grouwels, minister bevoegd voor Openbare Werken in de Brusselse Hoofdstedelijke Regering.

Vraag nr. 206 van mevr. Gisèle Mandaila d.d. 7 juni 2012 (Fr.) :

Project van het Sheraton-hotel voor een overkapping.

In het kader van de heraanleg van het Rogierplein heeft Brussel Mobiliteit verschillende stedenbouwkundige vergunningen gekregen voor de heraanleg van de wegen, de constructie van een patio en een centrale overkapping, alsook voor de reorganisatie van de multimodale ruimte voor het openbaar vervoer.

In de pers kon men lezen dat de Sheraton tegelijk een stedenbouwkundige vergunning gevraagd heeft voor de vergroting van zijn lobby en de bouw van een nieuwe overkapping als verbinding tussen het hotel en de ondergrondse congressalen die het hotel overkoopt van Sint-Joost. Die overkapping hangt echter enkele meters over de gewestweg en het Gewest is gekant tegen de vergunning terwijl Sint-Joost een gunstig advies gegeven had met het argument dat de overkapping van de Sheraton geen afwijking van het BBP vereist en het Gewest de toekenning van de vergunning dus niet dient te verwerpen. Het Gewest moet bewijzen dat het project afwijkt van het BBP. Het is duidelijk dat het Gewest en de gemeente een verschillende visie hebben. Hoe zit het nu echt? Men moet rekening houden met alle aspecten zowel voor de mobiliteit als voor de economie.

- Pouvez-vous me fournir un relevé des moyens financiers consacrés en 2009 à des rapports d'incidences sur l'environnement, en indiquant plus spécifiquement à quels rapports d'incidences sur l'environnement ?
- Pouvez-vous me fournir un relevé des moyens financiers consacrés en 2010 à des rapports d'incidences sur l'environnement, en indiquant plus spécifiquement à quels rapports d'incidences sur l'environnement ?
- Pouvez-vous me fournir un relevé des moyens financiers consacrés en 2011 à des rapports d'incidences sur l'environnement, en indiquant plus spécifiquement à quels rapports d'incidences sur l'environnement ?

Réponse : En réponse à sa question, je communique à l'honorable membre les éléments suivants :

Les études ou rapports d'incidences étant payés par le demandeur du permis, votre question écrite ne concerne que les constructions pour lesquelles la Région elle-même a introduit une demande de permis d'urbanisme.

Mon administration, la direction de l'Urbanisme, ne s'occupe pas des moyens financiers à engager pour les études et rapports d'incidences.

Bruxelles Mobilité est la seule administration du ministère de la Région de Bruxelles-Capitale qui soit amenée à engager des dépenses pour les études ou rapports dans le cadre de certaines demandes de permis d'urbanisme concernant les voiries ou infrastructures.

Votre question relève donc, notamment, de la compétence de Mme Brigitte Grouwels, ministre en charge des Travaux publics au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Question n° 206 de Mme Gisèle Mandaila du 7 juin 2012 (Fr.) :

Le projet d'auvent du Sheraton.

Dans le cadre du réaménagement de la place Rogier, Bruxelles Mobilité a obtenu plusieurs permis d'urbanisme afin de redessiner la voirie, de créer un patio, un auvent central et réorganiser l'espace multimodal pour le transport en commun.

On a lu dans la presse que le Sheraton a, en même temps, demandé un permis d'urbanisme pour agrandir son lobby et construire un nouvel auvent qui relierait l'hôtel aux salles de congrès en sous-sol qu'il rachète à la commune de Saint-Josse. Mais le hic, cet auvent dépasse de quelques mètres sur la voirie régionale et la Région s'est opposée à l'octroi du permis tandis que la commune de Saint-Josse avait donné un avis favorable, avançant comme argument que l'auvent du Sheraton ne nécessite pas de dérogation au PPAS, et de ce fait, la Région ne doit pas refuser l'octroi du permis et qu'il appartient à la Région de prouver que le projet déroge au PPAS. On voit bien que la vision de la Région diffère de celle de la commune. Mais qu'en est-il réellement ? Il faut tenir compte de tous les aspects tant sur le plan de la mobilité que sur le plan économique.

1. Hoe vordert uw overleg tussen Sint-Joost, de minister voor Mobiliteit en uw kabinet ?
2. Hoe staat het nu echt met de afwijking van het BBP voor de toekomstige overkapping van de Sheraton ?
3. Is de stedenbouwkundige vergunning toegekend door Sint-Joost in strijd met het plan voor de heraanleg van Brussel Mobiliteit ?
4. Hoe staat het met de rechtsvordering van het hotel ?

Antwoord : De stedenbouwkundige vergunning afgeleverd op 25 september 2008 door de gemachtigde ambtenaar aan Mobiel Brussel voor de herinrichting van de openbare ruimte, heeft betrekking op 5 elementen :

1. de heraanleg van het Rogierplein;
2. de heraanleg van de Bolwerklaan (kleine ring);
3. de inrichting van een luifel;
4. de realisatie van een patio onder de luifel;
5. de gedeeltelijke reorganisatie en vernieuwing van het metrostation.

Andere stedenbouwkundige vergunningen betreffende de ondergrondse verdiepingen van het Rogierplein werden afgeleverd door het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Sint-Joost-ten-Node aan particulieren, voor de inrichting van tentoonstellingzalen en ondergrondse parkings.

Het Sheraton heeft aan het college van burgemeester en schepenen een stedenbouwkundige vergunning gevraagd om de lobby voor het Sheraton uit te breiden, de verbinding met de polyvalente zalen aan te passen en een nieuwe ingang te realiseren beschermd door een luifel.

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Sint-Joost-ten-Node heeft op 16 mei 2012 een stedenbouwkundige vergunning afgeleverd, die werd opgeschort door de gemachtigde ambtenaar op 25 mei 2012.

De gemachtigde ambtenaar heeft de stedenbouwkundige vergunning opgeschort omwille van de volgende redenen :

1. De afleveringsprocedure van de stedenbouwkundige vergunning was niet regelmatig aangezien het college van burgemeester en schepenen niet eerst aan de gemachtigde ambtenaar de afwijking heeft gevraagd van hoofdstuk I, artikel 2 van het Bijzonder Bestemmingsplan nr. 26.
2. De afleveringsprocedure van de vergunning was niet regelmatig aangezien de aanvraag vooraf diende te worden onderworpen aan de speciale regelen van openbaarmaking voor een duur van 30 dagen en niet van 15 dagen.

Au vu de ce qui précède, mes questions seront les suivantes :

1. Où en êtes-vous dans la concertation entre la commune de Saint-Josse, le ministre de la Mobilité et le secrétaire d'État chargé de l'Urbanisme ?
2. Qu'en est-il réellement de la dérogation au PPAS du futur auvent du Sheraton ?
3. Le permis d'urbanisme « octroyé » par la commune de Saint-Josse va-t-il à l'encontre du plan de réaménagement de Bruxelles Mobilité ?
4. Quid de l'action en justice de l'hôtelier ?

Réponse : Le permis d'urbanisme délivré le 25 septembre 2008 par le fonctionnaire délégué à Bruxelles Mobilité pour le réaménagement de l'espace public, porte sur 5 éléments :

1. le réaménagement de la place Rogier;
2. le réaménagement de l'avenue du Boulevard (petite ceinture);
3. la création d'un auvent;
4. la réalisation d'un patio sous l'auvent;
5. la réorganisation et le renouvellement partiels de la station de métro.

D'autres permis d'urbanisme concernant les sous-sols de la place Rogier ont été délivrés par le collège des bourgmestre et échevins de la commune de Saint-Josse-ten-Noode à des particuliers, pour la réalisation de salles d'exposition et la réalisation de parkings souterrains.

Le Sheraton a demandé au collège des bourgmestre et échevins un permis d'urbanisme pour étendre le lobby devant le Sheraton, adapter la liaison avec les salles polyvalentes et réaliser une nouvelle entrée protégée par un auvent.

Le collège des bourgmestre et échevins de la commune de Saint-Josse-ten-Noode a délivré le 16 mai 2012 un permis d'urbanisme, qui a été suspendu par le Fonctionnaire délégué en date du 25 mai 2012.

Le fonctionnaire délégué a suspendu le permis d'urbanisme pour les motifs suivants :

1. La procédure de délivrance du permis d'urbanisme n'a pas été régulière en ce que le collège des bourgmestre et échevins n'a pas sollicité préalablement auprès du fonctionnaire délégué la dérogation au chapitre I, article 2 du Plan Particulier d'Affectation du Sol n° 26.
2. La procédure de délivrance du permis n'a pas été régulière en ce que la demande devait être soumise préalablement aux mesures particulières de publicité pour une durée de 30 jours et pas de 15 jours.

De gemachtigde ambtenaar heeft tezelfdertijd het advies gevraagd van het Stedenbouwkundig College, overeenkomstig artikel 160 en volgende van het BWRO. Dit advies werd nog niet bekendgemaakt door de gemachtigde ambtenaar.

De regering beschikt over 75 dagen (want er is een hoorzitting), te rekenen vanaf de datum van de opschorting van de gemachtigde ambtenaar, om te beslissen of zij al dan niet de stedenbouwkundige vergunning afgeleverd door de gemeente Sint-Joost-ten-Node vernietigt.

De regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft op 21 juni 2012 kennis genomen van de opschorting door de gemachtigde ambtenaar van de stedenbouwkundige vergunning afgeleverd door de gemeente Sint-Joost-ten-Node aan de BVBA Sheraton Brussels.

1. Voor wat betreft het overleg tussen de gemeente, de minister van Mobiliteit en ikzelf :

Er zijn contacten lopende tussen alle betrokken actoren ten einde een gunstige oplossing te vinden voor deze verschillende dossiers en dit in het gemeenschappelijk belang.

2. Voor wat de afwijking van het BBP betreft :

Deze uitbreiding van de lobby is gelegen op het Rogierplein, voor de voorgevel van het hotel Sheraton, ze beschikt over een oppervlakte van 288 m² (32 m x 9 m) en bereikt een hoogte van 8,16 m, de luifel niet inbegrepen.

De aanvraag respecteert de bouwzone niet die wordt bepaald door het bijzonder bestemmingsplan.

De stedenbouwkundige voorschriften preciseren dat deze bouwzone « voornamelijk de zowel onder- als bovengrondse openbare of privé-voorzieningen bevat » (Hoofdstuk I, artikel 2).

Echter, de inplanting van de uitbreiding van het Sheraton is gelegen in de zone voor verkeer van het BBP n° 26 « Wijk van het Noordstation » en de stedenbouwkundige voorschriften preciseren dat de zone voor verkeer « hoofdzakelijk voorbehouden is aan het mechanisch verkeer, het voetgangersverkeer en de beplantingen. Innamen met private of openbare bestemming kunnen worden toegelaten » (Hoofdstuk I, artikel 2).

De uitbreiding van de lobby van het Sheraton vormt een bouw en geen inname.

Bijgevolg is de aanvraag voor de uitbreiding van de lobby voor het Sheraton strijdig met de stedenbouwkundige voorschriften van het voornoemde bestemmingsplan aangezien het ontwerp de bouwzones die bepaald worden in dit plan niet respecteert.

Dus, de aanvraag wijkt af van de voorschriften van het BBP.

Met toepassing van artikel 155, § 2, van het BWRO dient de aanvraag tot afwijking vooraf ter beslissing worden voorgelegd aan de gemachtigde ambtenaar en deze aanvraag dient uitdrukkelijk en gemotiveerd te zijn en de voorziene procedures na te leven (speciale regelen van openbaarmaking en advies van de overlegcommissie).

Le Fonctionnaire délégué a sollicité, en même temps, l'avis du Collège d'urbanisme, conformément à l'article 160 et suivants du CoBAT. Cet avis n'est pas encore connu du FD.

Le gouvernement dispose de 75 jours (car il y a audition), à compter de la date de la suspension du Fonctionnaire délégué, pour décider s'il annule ou non le permis d'urbanisme délivré par la commune de Saint-Josse-ten-Noode.

Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a pris acte le 21 juin 2012 de la suspension par le Fonctionnaire délégué du permis d'urbanisme délivré par la commune de Saint-Josse-ten-Noode à la SPRL Sheraton Brussels.

1. En ce qui concerne la concertation entre la commune, la ministre de la Mobilité et moi-même :

Des contacts sont en cours entre tous les acteurs concernés afin de tenter de trouver une issue favorable à ces différents dossiers dans un objectif d'intérêt commun.

2. En ce qui concerne la dérogation au PPAS :

Cette extension du lobby est située sur la place Rogier, devant la façade avant de l'hôtel Sheraton, elle représente une surface de 288 m² (32 m x 9 m) et atteint une hauteur de 8,16 m, non compris l'auvent.

La demande ne respecte pas la zone de construction définie par le Plan particulier d'Affectation du Sol.

Les prescriptions urbanistiques précisent que cette zone de construction « comporte principalement les équipements privés ou publics tant en-dessous qu'au-dessus du sol » (Chapitre I, article 2).

Or, l'implantation de l'extension du Sheraton est située dans la zone de circulation du PPAS n° 26 « Quartier de la gare du Nord » et les prescriptions urbanistiques précisent que la zone de circulation « est principalement réservée aux circulations mécaniques ou piétonnières et aux plantations. Des occupations tant à usage privé que public peuvent être admises » (Chapitre I, article 2).

L'extension du lobby du Sheraton constitue une construction et non une occupation.

Dès lors, la demande visant à étendre le lobby devant le Sheraton est en conséquence contraire aux prescriptions urbanistiques du Plan d'Affectation précité en ce que le projet ne respecte pas les zones de construction définies à ce plan.

Donc, la demande déroge aux prescriptions du PPAS.

En application de l'article 155, § 2, du COBAT, la demande de dérogation doit préalablement être soumise pour décision au Fonctionnaire délégué et cette demande doit être expresse, motivée et respecter les procédures prévues (mesures particulières de publicité et avis de la commission de concertation).

Er werd geen enkele aanvraag tot afwijking van het BBP nr. 26 « Wijk van het Noordstation » gemotiveerd door het college van burgemeester en schepenen ingediend bij de gemachtigde ambtenaar.

3. Voor wat het heraanlegplan van Mobiel Brussel betreft :

De opschorting uitgevoerd door de gemachtigde ambtenaar vermoedt niet de onverenigbaarheid met het heraanlegplan van het Rogierplein toegekend aan Mobiel Brussel.

Hij baseert zich om de niet-naleving van de procedure, door de gemeente, om een voorafgaande afwijking te vragen aan de gemachtigde ambtenaar, waardoor het ontwerp van Sheraton volgens de gemachtigde ambtenaar wel degelijk afwijkt van het BBP waarin het zich bevindt. Ter herinnering, de lobby bevindt zich in een gebied van openbare ruimte van het BBP.

4. Voor wat betreft de rechtsvordering van de hotelhouder :

Ingevolge de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning ingediend door het Sheraton, heeft de stedenbouwkundige vergunning afgeleverd aan Mobiel Brussel voor de inrichting van de openbare ruimte opnieuw aan belang gewonnen. Momenteel werd hier geen enkele rechtsvordering tegen ingezet.

Vraag nr. 207 van de heer Vincent De Wolf d.d. 7 juni 2012 (Fr.) :

Plaatsing van gsm-antennes op een gebouw met sociale woningen.

Eind maart 2012 hebben 150 personen waaronder heel wat leerlingen gestaakt als protest tegen de gsm-antennes op het dak van een gebouw met sociale woningen in de buurt van de gemeenteschool van Anderlecht De Asters.

De huurdersvereniging stelt vast dat steeds meer antennes geplaatst worden op de daken van gebouwen met sociale woningen zonder overleg met de huurders of de omwonenden.

Volgens de woordvoerder van de minister voor leefmilieu biedt de wet verschillende mogelijkheden aan de omwonenden om hun mening te geven over de plaatsing van die antennes.

In het kader van het openbaar onderzoek over de afgifte van de milieuvergunning zouden de gemeente en de eigenaar (Anderlechtse Haard) een ongunstig advies uitgebracht hebben.

Toch zou de milieuvergunning voor deze antennes van de Asterhoek afgegeven zijn, wat impliceert dat de emissienormen van de antennes nageleefd zijn.

De operator zou de werken 's nachts hebben uitgevoerd zonder het voorafgaand akkoord van de eigenaar.

Aucune demande de dérogation au PPAS n° 26 « Quartier de la gare du Nord » motivée par le Collège des Bourgmestres et Échevins n'a été introduite auprès du Fonctionnaire délégué.

3. En ce qui concerne le plan de réaménagement de Bruxelles Mobilité :

La suspension faite par le fonctionnaire délégué ne préjuge pas de l'incompatibilité avec le plan de réaménagement de la place Rogier octroyé à Bruxelles Mobilité.

Il se fonde sur le non-respect procédural, par la commune, de solliciter une dérogation préalable auprès du fonctionnaire délégué, dès lors que le projet de Sheraton, selon le fonctionnaire délégué, déroge bien au PPAS dans lequel il se situe. Pour mémoire, le lobby se situe en zone d'espace public du PPAS.

4. En ce qui concerne l'action en justice de l'hôtelier :

Suite à la demande de permis d'urbanisme introduite par le Sheraton, le permis d'urbanisme délivré à Bruxelles Mobilité pour aménager l'espace public a connu un regain d'intérêt. À ce jour aucune action juridique n'a été mise en route à son encontre.

Question n° 207 de M. Vincent De Wolf du 7 juin 2012 (Fr.) :

Installation d'antennes relais GSM sur un immeuble de logements sociaux.

Fin mars dernier, 150 personnes, dont de nombreux élèves, ont fait grève pour protester contre l'existence d'antennes GSM installées sur le toit d'un immeuble de logements sociaux à proximité de l'école communale anderlechtoise des Asters.

Le syndicat des locataires constate « que de plus en plus de ces antennes sont placées au dessus des buildings de logements sociaux et ce sans aucune concertation avec les locataires ou les riverains ».

Selon le porte-parole de la ministre de l'Environnement, « différentes méthodes sont prévues dans la loi pour permettre aux riverains de donner leur avis sur l'emplacement de ces antennes ».

Dans le cadre de l'enquête publique relative à la délivrance du permis d'environnement, il semblerait que la commune et le propriétaire (le Foyer anderlechtois) aient rendu un avis défavorable.

Néanmoins, le permis d'environnement pour l'installation des antennes du clos des Asters aurait été délivré, ce qui présuppose que les normes d'émission des antennes soient respectées.

Par ailleurs, il semblerait que l'opérateur ait fait effectuer les travaux d'installation la nuit et sans l'accord préalable du propriétaire.

À ce sujet, je souhaiterais vous poser les questions suivantes :

- Is de milieuvergunning voor de plaatsing van gsm-antennes op een gebouw met sociale woningen in Anderlecht in de buurt van de gemeenteschool De Asters afgegeven ?
- Welke adviezen hebben de gemeente en de eigenaar van het gebouw uitgebracht ?
- Heeft de eigenaar ingestemd met de installatie van gsm-antennes op het gebouw ?
- Zo niet, is het akkoord van de eigenaar niet nodig voor elke plaatsing van gsm-antennes op het gebouw die zijn eigendom is ?
- Had de installateur de vereiste vergunningen en het voorafgaand akkoord van de eigenaar om die antennes 's nachts te plaatsen ?
- Over welke middelen beschikken de omwonenden en de huurders om hun advies uit te brengen en in voorkomend geval hun akkoord over de installatie van gsm-antennes ?

Antwoord : Ik heb de eer het geachte lid de volgende antwoorden mede te delen :

- De stedenbouwkundige vergunning voor de plaatsing van GSM-zendmasten op een sociaal woongebouw in Anderlecht naast de gemeenteschool Asters werd nog niet afgeleverd door de gemachtigde ambtenaar. De aanvraag tot uitbreiding voor Mobistar werd ingediend op 5 oktober 2011 en wordt momenteel behandeld. Het dossier werd onderworpen aan de speciale regelen van openbaarmaking van 12 juni 2012 tot 26 juni 2012. De overlegcommissie is vastgelegd op 5 juli 2012. Wat het advies van de gemeente betreft, voorziet het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening dat het college van burgemeester en schepenen een advies uitbrengt binnen de dertig dagen na de afsluiting van het openbaar onderzoek. Indien deze termijn niet nageleefd wordt, wordt het advies gunstig geacht.
- De eigenaar, de Anderlechtse Haard in dit geval, wordt geïnformeerd over de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning. Het dossier bevat een naar behoren ingevulde kopie van bijlage II die informeert dat een stedenbouwkundige vergunning met betrekking tot haar goed ingediend werd; de kopie van het ontvangstbewijs van de aangetekende zending van 4 oktober 2011 aan de Anderlechtse Haard is toegevoegd bij het ingediende dossier.
- Het akkoord van de eigenaar is niet noodzakelijk om een stedenbouwkundige vergunning in te dienen maar de invoering van de stedenbouwkundige vergunning zal het akkoord van de eigenaar vereisen.
- Bij mijn weten heeft de eigenaarmomenteel nog niet te kennen gegeven dat hij het oneens was met de stedenbouwkundige vergunning die momenteel behandeld wordt.
- Er wordt de omwonenden en huurders de gelegenheid gegeven om hun opmerkingen of aanmerkingen uit te brengen in het kader van het openbaar onderzoek en tijdens de overlegcommissie van 5 juli 2012 voor zover ze gevraagd hebben om gehoord te worden.

- Le permis d'urbanisme pour l'installation d'antennes GSM sur un immeuble de logements sociaux anderlechtois à proximité de l'école communale des Asters a-t-il été délivré ?
- Quels avis ont-ils été émis par la commune et le propriétaire de l'immeuble ?
- Le propriétaire de l'immeuble a-t-il donné son accord pour l'installation des antennes GSM sur le toit de l'immeuble ?
- Dans la négative, l'accord du propriétaire n'est-il pas indispensable avant toutes installations d'antennes GSM sur le toit de l'immeuble lui appartenant ?
- L'installateur avait-il les autorisations requises et l'accord préalable du propriétaire pour installer ces antennes durant la nuit ?
- De quels moyens disposent les riverains et les locataires d'immeubles pour donner leur avis et le cas échéant leur accord quant à l'installation d'antennes relais GSM ?

Réponse : J'ai l'honneur de communiquer à l'honorable membre les éléments de réponse suivants :

- Le permis d'urbanisme pour l'installation d'antennes GSM sur un immeuble de logements sociaux anderlechtois à proximité de l'école communale des Asters n'a pas encore été délivré par le fonctionnaire délégué. La demande d'extension pour Mobistar a été introduite en date du 5 octobre 2011 et est actuellement en cours de procédure. Le dossier a été soumis aux mesures particulières de publicité du 12 juin 2012 au 26 juin 2012. La commission de concertation est fixée au 5 juillet 2012. En ce qui concerne l'avis de la commune, le Code bruxellois de l'Aménagement du territoire prévoit que le collège des bourgmestre et échevins émet son avis dans les trente jours qui suivent la clôture de l'enquête publique. Si ce délai n'est pas respecté, l'avis est réputé favorable.
- Le propriétaire, en l'occurrence le Foyer anderlechtois, est informé de la demande de permis d'urbanisme. Le dossier comporte en effet la copie de l'annexe II dûment complétée informant qu'une demande de permis d'urbanisme est introduite sur son bien; la copie du récépissé de l'envoi du recommandé du 4 octobre 2011 au Foyer anderlechtois est jointe au dossier déposé.
- L'accord du propriétaire n'est pas nécessaire pour introduire une demande de permis d'urbanisme mais la mise en œuvre du permis d'urbanisme nécessitera l'accord du propriétaire.
- À ma connaissance, le propriétaire n'a actuellement pas manifesté son désaccord sur la demande de permis d'urbanisme en cours de procédure.
- L'opportunité est donnée aux riverains et locataires d'émettre leurs remarques ou observations dans le cadre de l'enquête publique et lors de la commission de concertation du 5 juillet 2012 pour autant qu'ils aient demandé à être entendus.

Vraag nr. 208 van de heer Emmanuel De Bock d.d. 14 juni 2012 (Fr.) :

De vergunning voor de uitbreiding van het home Floréal in Ukkel.

Op 1 april 2010, heeft Floréal Immo sa c/o M. Lamy een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd 16-39425-10 voor de uitbreiding van een rusthuis Floréal gelegen aan de Floréallaan 53.

Op 8 juni 2011, heeft de overlegcommissie een negatief advies uitgebracht.

1. Kunt u me het standpunt van het Gewest meedelen in verband met die vergunning tot uitbreiding, die afwijkt van het BBP, in het bijzonder wat betreft de bouw van binnenpleinen, profielen en het verdwijnen van opmerkelijke bomen ?
2. Heeft de gemeente Ukkel een termijn laten voorbijgaan, wat verantwoordt dat de afgevaardigde ambtenaar van het Gewest de zaak naar zich heeft getrokken ?
3. Heeft die laatste hetzelfde dossier als het dossier waarvoor een negatief advies is gegeven in juni 2011 ?
4. Zo niet, waar liggen de verschillen ?
5. Hoever staat het met dat dossier en de verschillende termijnen voor het Gewest, de gemeente en de promotor ?

Antwoord : Er werd inderdaad een stedenbouwkundige vergunning ingediend op 1 april 2010 bij de gemeente Ukkel door Floreal Immo, voor de uitbreiding van het rustoord « Floréal ».

1° Met betrekking tot het standpunt van de regering over deze uitbreidingsvergunning die afwijkt van het GBP, met name betreffende de bouw op het binnenterrein van het huizenblok, het bouwprofiel en de verdwijning van opmerkelijke bomen :

- Het dossier wijkt niet af van het Gewestelijk Bestemmingsplan (zoals bepaald wordt in de bestemmingen).
- Het werd onderworpen aan een openbaar onderzoek om de volgende redenen :
 - afwijking van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening inzake diepte;
 - wijziging van de stedenbouwkundige kenmerken (2.5.2 GBP);
 - handelingen en werken die de binnenterreinen van de huizenblokken aantasten (0.6 GBP).
- Het betreft de uitbreiding van een klein bestaand rustoord (van 32 tot 53 bewoners). Het bouwprofiel van de uitbreiding is gelijk te stellen met een benedenverdieping + 2 verdiepingen + dak.
- De afwijking van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening inzake diepte betreft de bijzondere configuratie van het perceel.

Question n° 208 de M. Emmanuel De Bock du 14 juin 2012 (Fr.) :

Le permis d'extension du home Floréal à Uccle.

Un permis d'urbanisme 16-39425-10 a été introduit le 1^{er} avril 2010 par Floréal Immo sa c/o M. Lamy visant l'extension d'une maison de repos « Floréal » sur le bien sis avenue de Floréal, 53.

L'avis de la commission de concertation du 8 juin 2011 a été défavorable.

1. Pourriez-vous me donner la position de la Région quant à ce permis d'extension qui déroge au PRAS, en particulier par rapport à la construction en intérieur d'îlot, au gabarit et à la disparition d'arbres remarquables ?
2. La commune d'Uccle a-t-elle laissé passer un délai qui justifie la saisine du fonctionnaire délégué de la Région ?
3. Le projet dont saisine est-il le même que celui pour lequel un avis défavorable a été remis en juin 2011 ?
4. Dans le cas contraire, pouvez-vous indiquer les différences ?
5. Quel est l'état d'avancement du dossier et les différents délais qui courent pour la Région, la commune et le promoteur ?

Réponse : Un permis d'urbanisme a bien été introduit le 1^{er} avril 2010 auprès de la commune d'Uccle par Floréal Immo, visant à étendre la maison de repos « Floréal ».

1° Quant à la position de la Région sur ce permis d'extension qui déroge au PRAS, en particulier par rapport à la construction en intérieur d'îlot, au gabarit et à la disparition d'arbres remarquables :

- Le dossier ne déroge pas au Plan régional d'Affectation du Sol (au sens des affectations).
- Il a été mis en enquête publique pour les motifs suivants :
 - dérogation au Règlement régional d'Urbanisme en matière de profondeur;
 - modification des caractéristiques urbanistiques (2.5.2 PRAS);
 - actes et travaux portant atteinte aux intérieurs d'îlot (0.6 PRAS).
- Il s'agit de l'extension d'une petite maison de repos existante (de 32 à 53 pensionnaires). Le gabarit de l'extension est assimilable à un rez de-chaussée + 2 étages + toiture.
- La dérogation au Règlement régional d'Urbanisme en termes de profondeur est liée à la configuration particulière de la parcelle.

2° Met betrekking tot de overschrijding van de termijn van de gemeente Ukkel die de aanhangigmaking van de gemachtigde ambtenaar door het Gewest rechtvaardigt :

- De gemeente heeft inderdaad de wettelijke behandelings-termijn van het dossier overschreden, wat de mogelijkheid biedt aan de aanvrager om de zaak ter behandeling in te dienen bij de gemachtigde ambtenaar. Er dient echter te worden opgemerkt dat de aanvrager gevraagd heeft om het onderzoek van dit dossier, waarvoor een procedure lopende is bij de gemeente, te schorsen en dat deze procedure niet voorzien wordt door het BWRO.

3° Met betrekking tot de gelijkenis van het project dat in behandeling is met dat waarvoor een ongunstig advies werd uitgebracht in juni 2011 :

- Het project waarvoor de aanvrager een aanhangigmaking heeft ingediend bij de gemachtigde ambtenaar is wel dege-lijk identiek aan dat waarvoor een ongunstig advies werd uitgebracht door de overlegcommissie in juni 2011.
- Er dient echter te worden opgemerkt dat het project, na een eerste keer te zijn behandeld in de overlegcommissie op 22 september 2010, één maal werd gewijzigd op initiatief van de aanvrager (met toepassing van artikel 126/1 van het BWRO) en voor een tweede keer aan bod kwam in de overlegcommissie op 8 juni 2011.
- Tot slot is het ongunstig advies van de overlegcommissie onder andere gebaseerd op een ongunstig advies van de directie voor Monumenten en Landschappen in verband met de 3 opmerkelijke bomen ingeschreven in de inventaris (twee cederbomen en één esdoorn) aanwezig op het perceel.

4° Met betrekking tot de verschillen tussen het project dat werd geweigerd door de overlegcommissie van 8 juni 2011 en dat waarvoor de aanhangigmaking werd ingediend :

- Er zijn er geen, het betreft hetzelfde project.

5° Met betrekking tot de voortgang van het dossier en de verschillende termijnen die lopen voor het Gewest, de gemeente en de projectontwikkelaar :

- De aanvrager heeft de gemachtigde ambtenaar aanhangig gemaakt over het dossier op 18 april 2012. De termijn van 45 dagen liep af op 4 juni 2012.
- De gemachtigde ambtenaar heeft geen uitspraak gedaan over het dossier.
- De vergunningsaanvraag wordt dus geweigerd door overschrijding van de termijn. De aanvrager kan een beroep indienen bij de Regering volgens de modaliteiten van artikel 169 van het BWRO (bij het ontbreken van een beslissing binnen de dertig dagen na de afloop van de termijn).

2° Quant au dépassement du délai de la commune d'Uccle justifiant la saisine du fonctionnaire délégué de la Région :

- La commune a en effet dépassé le délai d'instruction légal sur le dossier, ce qui a donné la possibilité au demandeur de saisir le fonctionnaire délégué. Il est cependant utile de noter que le demandeur a demandé de suspendre l'instruction de ce dossier en cours de procédure auprès de la commune et que cette procédure n'est pas prévue par le CoBAT.

3° Quant à la similitude du projet dont saisine avec celui pour lequel un avis défavorable a été remis en juin 2011 :

- Le projet pour lequel le demandeur a introduit une saisine auprès du Fonctionnaire délégué est bien identique à celui qui avait fait l'objet d'un avis défavorable de la commission de concertation en juin 2011.
- Il faut cependant remarquer qu'après être passé une première fois en commission de concertation le 22 septembre 2010, le projet a été une fois modifié à l'initiative du demandeur (en application de l'article 126/1 du CoBAT) et est repassé en commission de concertation pour la deuxième fois le 8 juin 2011.

- Enfin, l'avis défavorable de la commission de concertation est basé entre autres sur un avis défavorable de la Direction des Monuments et des Sites en rapport avec les 3 arbres remarquables inscrits à l'inventaire (deux cèdres et un érable) présents sur la parcelle.

4° Quant aux différences entre le projet refusé par la commission de concertation du 8 juin 2011 et celui pour lequel la saisine a été introduite :

- Il n'y en a pas, il s'agit du même projet.

5° Quant à l'état d'avancement du dossier et des différents délais qui courent pour la Région, la commune et le promoteur :

- Le demandeur a saisi le fonctionnaire délégué en date du 18 avril 2012 sur le dossier. Le délai de 45 jours se terminait le 4 juin 2012.
- Le fonctionnaire délégué ne s'est pas prononcé sur le dossier.
- La demande de permis est donc refusée par dépassement de délai. Le demandeur peut introduire un recours au Gouvernement selon les modalités de l'article 169 du CoBAT (en cas d'absence de décision, dans les trente jours à compter de l'expiration du délai).

Datum – Date	Vraag nr. – Question n°	Auteur	Voorwerp – Objet	Bladzijde – Page
* Vraag zonder antwoord ○ Vraag met voorlopig antwoord ** Vraag met antwoord De vragen waarop het antwoord al in een vorig Bulletin werd gepubliceerd worden niet in dit zaakregister vermeld.			* Question sans réponse ○ Question avec réponse provisoire ** Question avec réponse Les questions dont la réponse a été publiée dans un Bulletin antérieur ne figurent plus dans le présent sommaire.	
Minister-President belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking Ministre-Président chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement				
23.09.2009	02	Françoise Schepmans	* Samenstelling en organisatie van uw kabinet. La composition et l'organisation de votre cabinet.	3
29.09.2009	15	Viviane Teitelbaum	* De kosten van de installatie van de ministeriële kabinetten voor de nieuwe zittingsperiode. Les coûts d'installation des cabinets ministériels pour la nouvelle législature.	3
14.12.2009	53	Viviane Teitelbaum	* Mobiliteitsplan van het bestuur. Le plan de mobilité relatif à votre administration.	3
14.12.2009	54	Viviane Teitelbaum	* Gebruik van de MIVB door de ambtenaren van het bestuur. L'utilisation de la STIB par les fonctionnaires de votre administration.	4
05.02.2010	85	Els Ampe	* Het op te richten Observatorium voor Onveiligheidspreventie. La mise en place de l'Observatoire pour la Prévention de l'Insécurité.	4
01.03.2010	93	Walter Vandebossche	* Deficit van het gemeentelijk onderwijs. Le déficit de l'enseignement communal.	4
18.03.2010	98	Mohammadi Chahid	* De « buurtsportvoorzieningen ». Les équipements sportifs dits de proximité.	4
19.03.2010	99	Olivier de Clippele	* Gemeentelijke dotaties aan de OCMW's en dienstjaren 2008 en 2009. Dotations communales aux Centres Publics d'Aide Sociale et Exercices 2008 et 2009	4
19.03.2010	100	Annemie Maes	* De fietsvoorzieningen en -vergoedingen voor werknemers van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Les aménagements et indemnités vélo pour les travailleurs de la Région de Bruxelles-Capitale.	4
19.05.2010	138	René Coppens	* De taalopleidingen ingericht door de Gewestelijke School voor Openbaar Bestuur (GSOB) ter voorbereiding op de taalexamens van Selor. Les formations linguistiques organisées par l'École régionale d'Administration publique (ERAP) en vue de préparer les examens linguistiques du Selor.	5
14.06.2010	150	Vincent Vanhalewyn	* Tabellen betreffende het personeel van de gemeentebesturen. Les tableaux relatifs au personnel des administrations communales.	5
14.06.2010	151	Bianca Debaets	* De promotie van Brussel als congresstad. La promotion de Bruxelles en tant que ville de congrès.	5
12.10.2010	205	Brigitte De Pauw	* De professionele inschakeling van jongeren uit instellingen voor alternerend onderwijs bij de gemeentebesturen. Insertion professionnelle de jeunes issus de l'alternance au sein des administrations communales.	5

Datum – Date	Vraag nr. – Question n°	Auteur	Voorwerp – Objet	Bladzijde – Page
* Vraag zonder antwoord ○ Vraag met voorlopig antwoord ** Vraag met antwoord De vragen waarop het antwoord al in een vorig Bulletin werd gepubliceerd worden niet in dit zaakregister vermeld.			* Question sans réponse ○ Question avec réponse provisoire ** Question avec réponse Les questions dont la réponse a été publiée dans un Bulletin antérieur ne figurent plus dans le présent sommaire.	
25.10.2010	215	Carla Dejonghe	* De organisatie van een cursus voor vrouwelijke gemeentelijke mandatarissen. Organisation d'un cours pour les femmes mandataires communales.	5
06.12.2010	232	Annemie Maes	* De fietsvoorzieningen en vergoedingen voor de werknemers van alle instellingen van openbaar nut en parastatalen die onder de bevoegdheid van Minister-President Picqué vallen, zoals het Brussels Gewestelijk Fonds voor de Herfinanciering van de gewestelijke Thesaurieën het ATO, BIP, enz. Les aménagements cyclables et les indemnités vélo pour les travailleurs de tous les organismes d'intérêt public et parastataux qui relèvent de la compétence du Ministre-Président Picqué, tels que le Fonds régional bruxellois de Refinancement des Trésoreries communales, l'ADT, le BIP, etc.	6
21.01.2011	249	Els Ampe	* De taalpremies van de ambtenaren van de Brusselse steden, gemeenten en gemeentelijke vzw's. Les primes linguistiques accordées aux fonctionnaires des villes, communes et ASBL communales de Bruxelles.	6
01.02.2011	256	Els Ampe	* De taalpremies van de ambtenaren in de pararegionale instelling Brussels Gewestelijk Fonds voor de Herfinanciering van de Gemeentelijke Thesaurieën van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Les primes linguistiques accordées aux fonctionnaires de l'organisme pararégional Fonds régional bruxellois de Refinancement des Trésoreries communales de la Région de Bruxelles-Capitale.	6
04.02.2011	259	Emin Özkara	* Het fiscaal compensatiefonds. Fonds de compensation fiscale.	6
16.02.2011	262	Walter Vandebossche	* Dienstdoende regeling bij gemeentelijk personeel in Brussel Stad. Le régime de « faisant fonction » pour le personnel communal de la Ville de Bruxelles.	6
25.02.2011	269	Emin Özkara	* Kinderopvang in Brussel. Accueil de la petite enfance à Bruxelles.	6
02.03.2011	295	Olivier de Clippele	* Budgettaire en boekhoudkundige follow-up van de projecten op de begroting van de buitengewone dienst. Suivi budgétaire et comptable des projets inscrits au budget du service extraordinaire.	7
16.05.2011	300	Vincent Vanhalewyn	* De overdrachten tussen het Gewest en de gemeenten. Les transferts entre la Région et les communes.	7
25.03.2011	319	Barbara Trachte	* De opdracht betreffende het elektronisch stemsysteem, de evaluatie van het prototype en de audit van het materieel. Le marché relatif au vote électronique, à l'évaluation du prototype et à l'audit du matériel.	7
07.04.2011	330	Gaëtan Van Goidsenhoven	* Het beleid inzake werkgelegenheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. La répartition des politiques d'emploi en Région de Bruxelles-Capitale.	7

Datum – Date	Vraag nr. – Question n°	Auteur	Voorwerp – Objet	Bladzijde – Page
			* Vraag zonder antwoord ○ Vraag met voorlopig antwoord ** Vraag met antwoord De vragen waarop het antwoord al in een vorig Bulletin werd gepubliceerd worden niet in dit zaakregister vermeld.	
			* Question sans réponse ○ Question avec réponse provisoire ** Question avec réponse Les questions dont la réponse a été publiée dans un Bulletin antérieur ne figurent plus dans le présent sommaire.	
16.06.2011	344	Brigitte De Pauw	* Aantal personeelsleden bij de Gewestelijke School voor Openbaar Bestuur (GSOB). Le nombre de membres du personnel au sein de l'École régionale d'Administration publique (ERAP).	7
20.07.2011	361	Françoise Schepmans	* Vervoer van nucleair materieel langs het spoor. Le passage de convois ferroviaires transportant des matières nucléaires.	7
19.09.2011	374	Annemie Maes	* De verwijzing van een schepen naar de correctionele rechtbank. Le renvoi d'un échevin devant le tribunal correctionnel.	8
10.10.2011	383	Johan Demol	* Cameratoezicht in de Brusselse gemeenten. La surveillance par caméra dans les communes bruxelloises.	8
13.10.2011	384	Greet Van Linter	* Het nieuwe crècheplan Brussel en de kadernota kinderopvang van de kabinetten Picqué en Grouwels. Le nouveau Plan crèches bruxellois et la note-cadre « accueil de la petite enfance » des cabinets Picqué et Grouwels.	8
20.10.2011	389	Greet Van Linter	* De premies voor elektrische fietsen. Les primes pour vélos électriques.	8
03.11.2011	396	Johan Demol	* Het dragen van religieuze en gelaatsverhullende kledij door voorzitter, bijzitters en secretarissen op kiesbureaus bij de gemeenteraadsverkiezingen van oktober 2012. Le port de vêtements religieux et masquant le visage par le président, les assesseurs et les secrétaires des bureaux de vote lors des élections communales d'octobre 2012.	8
10.11.2011	397	Françoise Schepmans	* Subsidie van 60.000 EUR aan de Vereniging van de Stad en de Gemeenten voor de Europese week van de lokale democratie. Le subside de 60.000 EUR à l'Association de la Ville et des Communes pour la semaine européenne de la démocratie locale.	8
22.11.2011	402	Greet Van Linter	* Het in schabouwelijk Nederlands opgestelde persbericht van de Brusselse burgemeester. Le communiqué de presse du bourgmestre de Bruxelles rédigé dans un néerlandais lamentable.	9
08.12.2011	415	Annemie Maes	* Geweld tegen bestuurders en veiligheidspersoneel van de MIVB. Les actes de violence à l'encontre des conducteurs et du personnel de sécurité de la STIB.	9
20.12.2011	419	Walter Vandenbossche	* De tewerkstelling van mensen met een handicap. L'emploi des personnes présentant un handicap.	9
19.01.2012	422	Dominiek Lootens-Stael	** De GSOB. L'ERAP.	30
07.02.2012	429	Dominiek Lootens-Stael	* Het toezicht van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op de correcte toepassing van de taalwetgeving door de Brusselse gemeenten. L'application correcte de la législation linguistique par les communes bruxelloises.	9

Datum – Date	Vraag nr. – Question n°	Auteur	Voorwerp – Objet	Bladzijde – Page
			<p>* Vraag zonder antwoord ○ Vraag met voorlopig antwoord ** Vraag met antwoord</p> <p>De vragen waarop het antwoord al in een vorig Bulletin werd gepubliceerd worden niet in dit zaakregister vermeld.</p>	
			<p>* Question sans réponse ○ Question avec réponse provisoire ** Question avec réponse</p> <p>Les questions dont la réponse a été publiée dans un Bulletin antérieur ne figurent plus dans le présent sommaire.</p>	
06.02.2012	440	Vincent De Wolf	** Registratie van de topleveldomeinen .brussels, .bruxelles en .brussel. Enregistrement des extensions .brussels, .bruxelles et .brussel.	34
17.02.2012	446	Bianca Debaets	** De toetreding van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot het « Slow City Supporters »-netwerk. L'adhésion de la Région de Bruxelles-Capitale au réseau « Città Slow Supporters ».	35
23.02.2012	457	René Coppens	* Het gebruik van verschillende configuraties inzake de stemcomputers voor de gemeenteraadsverkiezingen van oktober 2012. L'utilisation de différentes configurations pour les ordinateurs de vote destinés aux élections communales d'octobre 2012.	9
23.03.2012	471	Brigitte De Pauw	* Financiële middelen voor de opmaak van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling. Les moyens financiers consacrés à l'élaboration du Plan régional de développement durable.	9
16.04.2012	480	Bianca Debaets	* Het Parlement van de Wereldreligies. Le Parlement des religions du monde.	10
20.04.2012	482	Françoise Schepmans	* Uitvoering van de ordonnantie op de openbare archieven. La mise en œuvre de l'ordonnance sur les archives publiques.	10
20.04.2012	483	Françoise Schepmans	** Staat van de voorbereiding van de honderdste verjaardag van de Eerste Wereldoorlog. L'état des préparations des commémorations du centenaire de la Première Guerre mondiale.	36
24.04.2012	485	Paul De Ridder	** Dienstdoende regeling. Le régime de « faisant fonction ».	37
24.04.2012	486	Paul De Ridder	** De klachtenbehandeling door de gemeenten. Le traitement des plaintes par les communes.	38
02.05.2012	491	Emmanuel De Bock	** Subsidies voor « Europese topontmoetingen ». Les subsides « Sommets européens ».	40
18.05.2012	492	Emmanuel De Bock	** <i>Reclamekubussen in de gemeenten.</i> <i>Les espaces publicitaires cubiques implantés dans les communes.</i>	41
25.05.2012	493	Caroline Persoons	** <i>Steun Festival.</i> <i>Soutien Festival.</i>	42
08.06.2012	494	Vincent De Wolf	** <i>Kennis van het Gewestelijk Observatorium voor Veiligheid en Preventie over de organisatie « Sharia4Belgium ».</i> <i>Connaissances de l'Observatoire régional de la Sécurité et de la Prévention quant à l'organisation « Sharia4Belgium ».</i>	43

Datum – Date	Vraag nr. – Question n°	Auteur	Voorwerp – Objet	Bladzijde – Page
* Vraag zonder antwoord			* Question sans réponse	
○ Vraag met voorlopig antwoord			○ Question avec réponse provisoire	
** Vraag met antwoord			** Question avec réponse	
De vragen waarop het antwoord al in een vorig Bulletin werd gepubliceerd worden niet in dit zaakregister vermeld.			Les questions dont la réponse a été publiée dans un Bulletin antérieur ne figurent plus dans le présent sommaire.	

Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen
Ministre chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures

25.05.2012	186	Caroline Persoons	** <i>Steun Festival.</i> <i>Soutien Festival.</i>	44
25.05.2012	187	Emmanuel De Bock	** <i>De vastgestelde successierechten.</i> <i>Les droits de succession constatés.</i>	44
25.05.2012	188	Dominiek Lootens-Stael	** <i>De uitvoerlicenties van wapens en militair materiaal.</i> <i>Les licences d'exportation d'armes et de matériel militaire.</i>	45

Minister belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid, Stadsvernieuwing, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en Huisvesting
Ministre chargé de l'Environnement, de l'Energie et de la Politique de l'Eau, de la Rénovation urbaine, de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente et du Logement

18.05.2012	478	Françoise Bertieaux	** <i>Organisatie van de « Garden Party » gedurende de ganse zomer in het Jubelpark.</i> <i>L'organisation des « Garden Party » pendant tout l'été dans le Parc du Cinquantenaire.</i>	46
18.05.2012	479	Françoise Bertieaux	** <i>Coördinatie van de toelatingen om evenementen te organiseren in de gewestelijke groene zones.</i> <i>La coordination des autorisations d'organiser des événements dans les espaces verts régionaux.</i>	49
18.05.2012	480	Françoise Bertieaux	** <i>Recente maatregelen om het verlies aan biodiversiteit te bestrijden, de bescherming van de natuur te verhogen en plaatsen van hoge biologische waarde te beschermen.</i> <i>Récents mesures prises afin de lutter contre la perte de biodiversité, favoriser la conservation de la nature urbaine et protéger les sites de haute valeur biologique.</i>	51
18.05.2012	481	Françoise Bertieaux	** <i>Betekenis van de term « gebieden met een tekort aan groenvoorzieningen » en recente ontwikkelingen van de nieuwe groene ruimtes van het Gewest.</i> <i>La signification du terme « zones en déficit de verdurisation » et les développements récents de nouveaux espaces verts régionaux.</i>	53
29.05.2012	482	Caroline Persoons	** <i>Toekenning van een subsidie van 360.000 EUR aan de vzw APERE.</i> <i>L'octroi d'un subside de 360.000 EUR à l'ASBL APERE.</i>	56
30.05.2012	483	Vincent De Wolf	** <i>Invloed van het plaatsen van fotovoltaïsche panelen op de kwaliteit van het elektriciteitsnet.</i> <i>Influence du placement de panneaux photovoltaïques sur la qualité du réseau électrique.</i>	56
07.06.2012	484	Vincent De Wolf	** <i>Plaatsing van gsm-antennes op een gebouw met sociale woningen.</i> <i>Installation d'antennes relais GSM sur un immeuble de logements sociaux.</i>	58

Datum – Date	Vraag nr. – Question n°	Auteur	Voorwerp – Objet	Bladzijde – Page
* Vraag zonder antwoord ○ Vraag met voorlopig antwoord ** Vraag met antwoord			* Question sans réponse ○ Question avec réponse provisoire ** Question avec réponse	
De vragen waarop het antwoord al in een vorig Bulletin werd gepubliceerd worden niet in dit zaakregister vermeld.			Les questions dont la réponse a été publiée dans un Bulletin antérieur ne figurent plus dans le présent sommaire.	
12.06.2012	485	Cécile Jodogne	** <i>EPB-certificateurs. Les certificateurs PEB.</i>	60
15.06.2012	486	Willem Draps	** <i>Toegang tot het gedeelte van het Zoniënwoud naast de Fazantenlaan. Accès à la section de la forêt de Soignes jouxtant l'avenue de la Faisanderie.</i>	61
15.06.2012	487	Brigitte De Pauw	** <i>De bouw van het Zennepark. L'aménagement du parc de la Senne.</i>	64
21.06.2012	488	Anne-Charlotte d'Ursel	** <i>De zones met lage uitstoot. L'étude commandée par la Région à TML au sujet des zones basses émissions.</i>	67
21.06.2012	489	Anne-Charlotte d'Ursel	** <i>De aankoop van elektrische fietsen, scooters, bedrijfswagens en dienstvoertuigen bij het BIM. Les acquisitions de vélos électriques, scooters électriques et véhicules utilitaires et de service électriques opérées par l'IBGE.</i>	68
22.06.2012	490	Paul De Ridder	** <i>Het milieuattest voor het project « Under the Sky ». Le certificat d'environnement délivré au projet Under the Sky.</i>	69
Minister belast met Openbare Werken en Vervoer Ministre chargée des Travaux publics et des Transports				
18.12.2009	98	Olivia P'tito	* Jaarverslag over de gewestelijke verdeling van de personen die een gewestelijk en een gemeentelijk overheidsambt bekleden. Rapport annuel établissant la répartition régionale des personnes occupant un emploi public régional et communal.	10
01.02.2010	145	Philippe Pivin	* Ventilatiesystemen in de Brusselse tunnels. Les systèmes de souffleries de ventilation des tunnels bruxellois.	10
20.10.2010	315	Julie de Grootte	* Maatregelen in geval van brand bij de MIVB. Le dispositif de lutte contre les incendies au sein de la STIB.	10
28.10.2010	327	Carla Dejonghe	* Het verwijderen van brandblussers in de metrostellen. Suppression des extincteurs dans les rames du métro.	11
20.10.2011	585	Walter Vandenbossche	* Bewegwijzering bij Brusselse wegenwerken. Signalisation des travaux de voirie à Bruxelles.	11
15.11.2011	611	Françoise Schepmans	* Partnership van de MIVB bij de organisatie van Winterpret. Le partenariat de la STIB pour l'organisation des festivités Plaisirs d'Hiver.	11
15.11.2011	612	Françoise Schepmans	* De opwekking van elektriciteit tijdens het afremmen van de metrostellen. La production d'électricité lors du freinage des rames de métro.	11
22.12.2011	655	Annemie Maes	** Geplande tramhalte Dikkebeuklaan ter hoogte van woonwijk Tuinen van Jette. L'arrêt de tram prévu avenue de l'Arbre Ballon, à hauteur du quartier résidentiel Les Jardins de Jette.	70

Datum – Date	Vraag nr. – Question n°	Auteur	Voorwerp – Objet	Bladzijde – Page
* Vraag zonder antwoord ○ Vraag met voorlopig antwoord ** Vraag met antwoord De vragen waarop het antwoord al in een vorig Bulletin werd gepubliceerd worden niet in dit zaakregister vermeld.			* Question sans réponse ○ Question avec réponse provisoire ** Question avec réponse Les questions dont la réponse a été publiée dans un Bulletin antérieur ne figurent plus dans le présent sommaire.	
06.02.2012	690	Vincent De Wolf	* Registratie van de topleveldomeinen .brussels, .bruxelles en .brussel. Enregistrement des extensions .brussels, .bruxelles et .brussel.	11
17.02.2012	703	Annemie Maes	** De werking en samenstelling van de gewestelijke fietscommissie. Le fonctionnement et la composition de la Commission vélo régionale.	71
17.02.2012	704	Annemie Maes	** De transparantie van de werking van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie. La transparence du fonctionnement de la Commission régionale de la Mobilité.	74
15.03.2012	721	Joël Riguelle	* Gratis MIVB-kaart voor OCMW-raadsleden. L'octroi de la carte libre-parcours de la STIB aux conseillers CPAS.	11
02.04.2012	749	Viviane Teitelbaum	* Personeelsbewegingen bij de Haven van Brussel in 2011. Les mouvements de personnel en 2011 au Port de Bruxelles.	12
20.04.2012	776	Mahinur Ozdemir	* De energieleveranciers van de gewestelijke instellingen van openbaar nut (ION). Les fournisseurs d'énergie des organismes d'intérêt public régionaux (OIP).	12
24.04.2012	777	Paul De Ridder	** De Engelstalige mededelingen in de Brusselse metro. Les annonces en anglais dans le métro bruxellois.	77
26.04.2012	782	Sfia Bouarfa	** Aanwezigheid van wapens op het MIVB-net en het preventiebeleid. La présence d'armes sur le réseau de la STIB et la politique de prévention.	78
26.04.2012	783	Gaëtan Van Goidsenhoven	** Kinderwagens in de bussen en trams. Les poussettes pour enfants dans les bus et trams.	80
09.05.2012	787	Jef Van Damme	** De aanleg van het fiets-GEN, een gewestelijk expresnet voor de fietser. L'aménagement du RER vélo, réseau express régional pour cyclistes.	81
09.05.2012	788	Emmanuel De Bock	** Staat van vooruitgang van het GEN. L'état d'avancement du RER.	84
11.05.2012	791	Françoise Schepmans	* <i>Toegang tot de illegale sites voor het downloaden van culturele producten.</i> <i>L'accès aux sites illégaux de téléchargement de produits culturels.</i>	12
11.05.2012	792	Viviane Teitelbaum	* <i>Organisatie van een Brussels Job Day Havengebied.</i> <i>L'organisation d'un Brussels Job Day domaine portuaire.</i>	12
11.05.2012	794	Emin Özkara	* <i>Veiligheid van de MIVB-reizigers in de omgeving van de haltes Masui en Zavel.</i> <i>La sécurité des usagers de la STIB aux abords des arrêts Masui et Sablon.</i>	13
24.05.2012	795	Carla Dejonghe	** <i>De in Iris 2 opgenomen compensatie van verdwenen parkeerplaatsen.</i> <i>La compensation des places de stationnement supprimées prévue par IRIS 2.</i>	88

Datum – Date	Vraag nr. – Question n°	Auteur	Voorwerp – Objet	Bladzijde – Page
* Vraag zonder antwoord ○ Vraag met voorlopig antwoord ** Vraag met antwoord			* Question sans réponse ○ Question avec réponse provisoire ** Question avec réponse	
De vragen waarop het antwoord al in een vorig Bulletin werd gepubliceerd worden niet in dit zaakregister vermeld.			Les questions dont la réponse a été publiée dans un Bulletin antérieur ne figurent plus dans le présent sommaire.	
24.05.2012	796	Philippe Pivin	** <i>De aanleg langs de Jettelaan aan het Elisabethpark van een strook voor voetgangers, fietsers en gebruikers van de parkeerplaatsen en de voor de MIVB voorbehouden centrale zone van de laan.</i> <i>L'aménagement du bord du Parc Elisabeth le long de l'avenue de Jette pour les piétons, cyclistes et utilisateurs des emplacements de stationnement et la zone centrale de l'avenue dédiée à la STIB.</i>	89
24.05.2012	797	Philippe Pivin	** <i>Uitblijven van herstelling van de ventilatieroosters van de Leopold II-tunnel die zich bovengronds op de Leopold II-laan bevinden en de risico's voor motorrijders en fietsers.</i> <i>L'absence de réfection des grilles d'aération du tunnel Léopold II situées en surface au niveau du boulevard Léopold II et les risques pour les deux-roues motorisées et cyclistes.</i>	91
24.05.2012	798	Carla Dejonghe	** <i>De gebruikscijfers van Noctis.</i> <i>Les chiffres d'utilisation de Noctis.</i>	92
25.05.2012	799	Carla Dejonghe	** <i>Het combiticket van voetbalploeg RSC Anderlecht en de MIVB.</i> <i>Le ticket combiné de l'équipe de football RSC Anderlecht et de la STIB.</i>	95
25.05.2012	800	Carla Dejonghe	** <i>De handelsruimtes in de metrostations.</i> <i>Les espaces commerciaux dans les stations de métro.</i>	95
29.05.2012	801	Caroline Persoons	** <i>Taalkaders van de Haven van Brussel.</i> <i>Cadres linguistiques du Port de Bruxelles.</i>	96
30.05.2012	802	Françoise Schepmans	* <i>Projecten gerealiseerd in het kader van de steun Interreg IV-B.</i> <i>Les projets réalisés dans le cadre d'aides Interreg IV B.</i>	13
04.06.2012	803	Vincent De Wolf	** <i>Stopzetten van de dienst PBM door de MIVB.</i> <i>Arrêt du service PMR par la STIB.</i>	97
04.06.2012	804	Vincent De Wolf	* <i>Controles van de MIVB op het traject van de 20 km van Brussel.</i> <i>Contrôles opérés par la STIB sur le parcours des 20 km de Bruxelles.</i>	14
07.06.2012	805	Vincent De Wolf	* <i>Full Integrated Police Actions.</i> <i>Opérations « Full Integrated Police Action ».</i>	15
07.06.2012	806	Vincent De Wolf	* <i>Maatregelen inzake zichtbaarheid van de trams en het beheer van het risico op ongevallen.</i> <i>Mesures prises en termes de visibilité des trams de la STIB et de gestion des risques d'accidents.</i>	16
07.06.2012	807	Gisèle Mandaila	** <i>Project van het Sheraton-hotel voor een overkapping.</i> <i>Le projet d'auvent du Sheraton.</i>	98
07.06.2012	808	Isabelle Molenberg	* <i>Aanleg van een beveiligd fietspad op de Brand Whitlocklaan en de Sint-Michielslaan.</i> <i>Création d'une piste cyclable sécurisée sur les boulevards Brand Whitlock et Saint-Michel.</i>	17
07.06.2012	809	Vincent De Wolf	** <i>Renovatie van metrostation Alma.</i> <i>Rénovation de la station de métro Alma.</i>	101

Datum – Date	Vraag nr. – Question n°	Auteur	Voorwerp – Objet	Bladzijde – Page
* Vraag zonder antwoord ○ Vraag met voorlopig antwoord ** Vraag met antwoord De vragen waarop het antwoord al in een vorig Bulletin werd gepubliceerd worden niet in dit zaakregister vermeld.			* Question sans réponse ○ Question avec réponse provisoire ** Question avec réponse Les questions dont la réponse a été publiée dans un Bulletin antérieur ne figurent plus dans le présent sommaire.	
08.06.2012	810	Françoise Schepmans	** <i>Schermen met de wachttijd aan de MIVB-haltes. Affichage du temps d'attente aux arrêts desservis par la STIB.</i>	103
08.06.2012	811	Françoise Schepmans	** <i>Trillingen veroorzaakt door de trams T 2000 van de MIVB. Vibrations engendrées par les trams T 2000 de la STIB.</i>	104
08.06.2012	812	Françoise Schepmans	** <i>Het uitvoer van afval en slib via de waterweg. Le transport des déchets et des boues par voie d'eau.</i>	107
08.06.2012	813	Françoise Schepmans	** <i>Test van elektrische bussen door de MIVB. Essai de bus électriques par la STIB.</i>	109
08.06.2012	814	Caroline Persoons	** <i>Het gewestelijk beleid inzake het toekennen van staanplaatsen voor taxi's. La politique régionale d'octroi d'emplacements de stationnement pour les taxis.</i>	110
08.06.2012	815	Céline Delforge	** <i>Aan het bestuur bezorgde arbeidsovereenkomsten van de taxichauffeurs. Les contrats de travail des chauffeurs de taxi transmis à l'administration.</i>	111
08.06.2012	816	Dominiek Lootens-Stael	** <i>Het doelbewust saboteren van de sensors aan de metrodeuren. Le sabotage volontaire des capteurs des portes du métro.</i>	112
14.06.2012	819	Alain Destexhe	** <i>Toestand van de trottoirs : Elsensesteenweg en Waversesesteenweg in Elsene. État des trottoirs – chaussée d'Ixelles et chaussée de Wavre à Ixelles.</i>	113
15.06.2012	820	Mohammadi Chahid	** <i>Aanleg van het net van fietspaden in het Brussels Gewest. L'aménagement du réseau des pistes cyclables en Région bruxelloise.</i>	114
21.06.2012	823	Anne-Charlotte d'Ursel	** <i>De vergaderingen met de afgevaardigden van de gemeenten en Cambio over de diensten voor autodelen en Zen Car. Les réunions avec les délégués des communes et de Cambio au sujet des services de voitures partagées et Zen Car.</i>	116
21.06.2012	825	Anne-Charlotte d'Ursel	** <i>De aankoop van elektrische fietsen en scooters bij de MIVB. Les acquisitions de vélos électriques et scooters électriques opérées par la STIB.</i>	117
03.07.2012	826	Jef Van Damme	** <i>De organisatie van de taxisector. L'organisation du secteur des taxis.</i>	118

**Minister belast met Tewerkstelling, Economie, Buitenlandse Handel en Wetenschappelijk Onderzoek
 Ministre chargé de l'Emploi, de l'Economie, du Commerce extérieur et de la Recherche scientifique**

25.03.2010	176	Didier Gosuin	* Communicatiekosten sinds 2005. Frais de communication depuis 2005.	17
------------	-----	---------------	---	----

Datum – Date	Vraag nr. – Question n°	Auteur	Voorwerp – Objet	Bladzijde – Page
* Vraag zonder antwoord ○ Vraag met voorlopig antwoord ** Vraag met antwoord De vragen waarop het antwoord al in een vorig Bulletin werd gepubliceerd worden niet in dit zaakregister vermeld.			* Question sans réponse ○ Question avec réponse provisoire ** Question avec réponse Les questions dont la réponse a été publiée dans un Bulletin antérieur ne figurent plus dans le présent sommaire.	
19.07.2011	506	Françoise Schepmans	* Begeleiding door Actiris en toetreding van de jonge werkzoekenden die onderworpen zijn aan de verplichte constructie van het beroepsproject tot de opleidingsstructuren van de Cocof en de VDAB. L'accompagnement par Actiris et l'entrée des jeunes demandeurs d'emploi, soumis à la « Construction de projet professionnel » obligatoire, dans les structures de formation de la Cocof et du VDAB.	17
03.02.2012	674	Françoise Schepmans	* Label « Anysurfer » voor de website van Actiris. Le label « Anysurfer » pour le site internet d'Actiris.	18
10.02.2012	690	Céline Fremault	* De bezoldiging van de leidinggevende personen van openbare organen onder uw toezicht. Les rémunérations des dirigeants d'organismes publics sous votre tutelle.	18
23.03.2012	712	Vincent De Wolf	* Promotiecampagne van Actiris « De weg naar werk / Au cœur de l'emploi ». Campagne de promotion d'Actiris « Au cœur de l'emploi » / « De weg naar werk ».	18
23.03.2012	714	Anne-Charlotte d'Ursel	* Evolutie in 2011 van de knelpuntvacatures in het Brussels Gewest. L'évolution en 2011 des emplois vacants à hautes difficultés de recrutement en Région bruxelloise.	18
20.04.2012	789	Mahinur Ozdemir	* De energieleveranciers van de gewestelijke instellingen van openbaar nut (ION). Les fournisseurs d'énergie des organismes d'intérêt public régionaux (OIP).	18
24.04.2012	790	Françoise Schepmans	** Controle op in het Brussels Gewest gevestigde transportbedrijven die personeel van buiten de Europese Gemeenschap tewerkstellen. Le contrôle des sociétés de transports établies en Région bruxelloise qui emploient de la main-d'œuvre extracommunautaire.	121
24.04.2012	791	Françoise Schepmans	* Betaling van cofinanciering van het ESF door Actiris. Les paiements des cofinancements FSE par l'opérateur Actiris.	18
24.04.2012	792	Françoise Schepmans	* De antenne van Actiris te Koekelberg. L'antenne Actiris à Koekelberg.	19
20.04.2012	793	Françoise Schepmans	* Mogelijke jobs in het kader van het project Uplace. Les emplois potentiels dans le cadre du projet Uplace.	19
26.04.2012	796	Sfia Bouarfa	** Balans van het Talenplan voor 2011. Le bilan 2011 du Plan Langues.	122
26.04.2012	797	Emmanuel De Bock	** Kadaster van de Geco's op 31 december 2011. Le cadastre des ACS au 31 décembre 2011.	126
16.05.2012	801	Elke Roex	** <i>Het beheer van Innoviris.</i> <i>La gestion d'Innoviris.</i>	126

Datum – Date	Vraag nr. – Question n°	Auteur	Voorwerp – Objet	Bladzijde – Page
* Vraag zonder antwoord ○ Vraag met voorlopig antwoord ** Vraag met antwoord De vragen waarop het antwoord al in een vorig Bulletin werd gepubliceerd worden niet in dit zaakregister vermeld.			* Question sans réponse ○ Question avec réponse provisoire ** Question avec réponse Les questions dont la réponse a été publiée dans un Bulletin antérieur ne figurent plus dans le présent sommaire.	
24.05.2012	803	Paul De Ridder	** <i>De spreiding van de geco's over de Brusselse gemeentelijke overheden en de Brusselse OCMW's. La répartition des ACS entre les autorités communales bruxelloises et les CPAS bruxellois.</i>	128
29.05.2012	804	Caroline Persoons	** <i>Opheffing van de onverenigbaarheden met de functie van bestuurder en commissaris in de GIMB. L'abrogation des incompatibilités de la fonction d'administrateur et de commissaire de la SRIB.</i>	130
07.06.2012	805	Sfia Bouarfa	* <i>De Brusselse beroepsopleiding na het institutionele akkoord. La formation professionnelle bruxelloise après l'accord institutionnel.</i>	19
12.06.2012	806	Paul De Ridder	** <i>De aanvragen bij het « Centrum voor ondernemingen in moeilijkheden ». Les demandes introduites auprès du Centre pour entreprises en difficulté.</i>	130
Staatssecretaris belast met Stedenbouw en Openbare Netheid Secrétaire d'État chargé de l'Urbanisme et de la Propreté publique				
26.01.2011	98	Arnaud Pinxteren	* De vuilnisbakanalyse van het Agentschap Net Brussel. L'« analyse poubelle » de l'ABP.	20
16.06.2011	120	Herman Mennekens	* De strijd tegen zwerfvuil. La lutte contre les déchets sauvages.	20
30.08.2011	129	Bianca Debaets	* De stedenbouwkundige vergunningen en attesten. Les permis et certificats d'urbanisme.	20
01.03.2012	187	Sfia Bouarfa	* Vestiging van een grootwarenhuis in de Dansaertwijk. Les implantations de grande surface dans le quartier Dansaert.	20
09.03.2012	188	Greet Van Linter	* De sortering van afval. Le tri des déchets.	20
09.03.2012	189	Els Ampe	* De recente gebeurtenissen te Molenbeek in verband met de ophaling van grof huisvuil. Les récents événements de Molenbeek en matière de collecte d'encombrants.	20
23.03.2012	193	Françoise Schepmans	* Lijst van de studies waartoe Net Brussel in 2011 opdracht heeft gegeven. La liste des études commanditées par l'opérateur Bruxelles Propreté en 2011.	21
23.03.2012	195	Greet Van Linter	* Nederlandstalige stedenbouwkundige aanvragen in Brussel. Les demandes de permis d'urbanisme introduites en néerlandais à Bruxelles.	21
16.04.2012	200	Viviane Teitelbaum	** Uitgave van het boek « Bouwen voor Brussel ». L'édition du livre « Construire Bruxelles ».	131

Datum – Date	Vraag nr. – Question n°	Auteur	Voorwerp – Objet	Bladzijde – Page
* Vraag zonder antwoord ○ Vraag met voorlopig antwoord ** Vraag met antwoord De vragen waarop het antwoord al in een vorig Bulletin werd gepubliceerd worden niet in dit zaakregister vermeld.			* Question sans réponse ○ Question avec réponse provisoire ** Question avec réponse Les questions dont la réponse a été publiée dans un Bulletin antérieur ne figurent plus dans le présent sommaire.	
24.04.2012	203	Brigitte De Pauw	** Financiële middelen voor opmaak milieueffectenrapporten. Les moyens financiers consacrés à l'élaboration de rapports d'incidences sur l'environnement.	133
09.05.2012	204	Walter Vandenbossche	* Sluikstorten in de Bietenstraat te Anderlecht. Les dépôts clandestins dans la rue des Betteraves à Anderlecht.	21
25.05.2012	205	Gisèle Mandaila	* Arbeidsongevallen in de sector van Net-Brussel. Les accidents de travail dans le secteur de Bruxelles-Propreté.	21
07.06.2012	206	Gisèle Mandaila	** Project van het Sheraton-hotel voor een overkapping. Le projet d'auvent du Sheraton.	134
07.06.2012	207	Vincent de Wolf	** Plaatsing van gsm-antennes op een gebouw met sociale woningen. Installation d'antennes relais GSM sur un immeuble de logements sociaux.	137
14.06.2012	208	Emmanuel De Bock	** De vergunning voor de uitbreiding van het home Floréal in Ukkel. Le permis d'extension du home Floréal à Uccle.	139

**Staatssecretaris belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en
 Administratieve vereenvoudiging
 Secrétaire d'État chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et
 de la Simplification administrative**

29.07.2009	1	Greet Van Linter	○ De inkrimping van de kabinetten. Réduction de la taille des cabinets.	29
------------	---	------------------	--	----

**Staatssecretaris belast met Huisvesting en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp
 Secrétaire d'État chargé du Logement et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente**

02.03.2010	92	Mohamed Ouriaghli	* Procedure ter verhoging van de kwantiteit en de kwaliteit van de woningen bij de GOMB, de gewestelijke Grondregie en de gemeentelijke grondregies. Procédures visant à l'accroissement du nombre et de la qualité des logements dans le cadre de la SDRB, la Régie foncière régionale et les Régies communales.	22
06.09.2011	288	Elke Van den Brandt	* De reglementen voor de toewijzing van gemeentelijke woningen. Les règlements d'attribution des logements communaux.	22
12.09.2011	291	Vincent De Wolf	* Gewestelijke wetgeving inzake brandpreventie. Caducité de la législation régionale en matière de prévention incendie.	22
09.09.2011	293	Vincent De Wolf	* Resultaten en conclusies van het onderzoek naar de brand op de schietstand van de federale politie in de Géruzet-kazerne. Résultats et conclusions de l'enquête relative à l'incendie du stand de tir de la police fédérale à la caserne Géruzet.	22

Datum – Date	Vraag nr. – Question n°	Auteur	Voorwerp – Objet	Bladzijde – Page
* Vraag zonder antwoord ○ Vraag met voorlopig antwoord ** Vraag met antwoord De vragen waarop het antwoord al in een vorig Bulletin werd gepubliceerd worden niet in dit zaakregister vermeld.			* Question sans réponse ○ Question avec réponse provisoire ** Question avec réponse Les questions dont la réponse a été publiée dans un Bulletin antérieur ne figurent plus dans le présent sommaire.	
22.09.2011	295	Vincent De Wolf	* Normen en procedures voor de vergunningen voor tijdelijke installaties. Les normes et procédures relatives aux autorisations des installations temporaires.	22
15.11.2011	315	Johan Demol	* De bewoning van de Brusselse huisvestingsmaatschappijen. L'occupation dans les sociétés de logement bruxelloises.	23
09.12.2011	327	Françoise Schepmans	* Vermindering van het aantal verslagen op papier in de besturen. La réduction du nombre de rapports papier dans les administrations.	23
03.02.2012	338	Annemie Maes	* Verplaatsingswijzen van werknemers van het Woningfonds, de BGHM en de DBDMH. Les modes de déplacement des travailleurs du Fonds du Logement, de SLRB et du SIAMU.	23
03.02.2012	340	Vincent De Wolf	* Toekenning van een bijkomende kapitaalsdotatie aan het Woningfonds. Octroi d'une dotation en capital supplémentaire au Fonds du Logement.	23
03.02.2012	342	Alain Hutchinson	* Het aantal leegstaande woningen die eigendom zijn van de overheid. Le nombre de logements vides propriété des pouvoirs publics.	23
10.02.2012	344	Céline Fremault	* De bezoldiging van de leidinggevende personen van openbare organen onder uw toezicht. Les rémunérations des dirigeants d'organismes publics sous votre tutelle.	23
17.02.2012	346	Bertin Mampaka	* Het aantal grote overheidswoningen. Le nombre de grands logements publics.	24
01.03.2012	349	Sfia Bouarfa	* De BGHM en huisvesting voor gehandicapten en senioren. La SLRB et le logement des handicapés et des seniors.	24
09.03.2012	350	Bianca Debaets	* Genderquota in de raden van bestuur van de OVM's. Les quotas de femmes dans les conseils d'administration des SISP.	24
09.03.2012	351	Elke Roex	* De studentenhuisvesting in Brussel. Le logement étudiant à Bruxelles.	24
02.04.2012	359	Viviane Teitelbaum	* Personeelsbewegingen bij de BGHM in 2011. Les mouvements de personnel en 2011 à l'Agence Bruxelles Propreté.	24
20.04.2012	361	Mahinur Ozdemir	* De energieleveranciers van de gewestelijke instellingen van openbaar nut (ION). Les fournisseurs d'énergie des organismes d'intérêt public régionaux (OIP).	24
20.04.2012	362	Mahinur Özdemir	* <i>Huurtoelagen.</i> <i>Les allocations-loyer.</i>	25
11.05.2012	363	Bianca Debaets	* <i>De rol van sociale verhuurkantoren inzake studentenhuisvesting in het Brussels Gewest.</i> <i>Le rôle des agences immobilières sociales en matière de logement étudiant en Région bruxelloise.</i>	25

Datum – Date	Vraag nr. – Question n°	Auteur	Voorwerp – Objet	Bladzijde – Page
* Vraag zonder antwoord ○ Vraag met voorlopig antwoord ** Vraag met antwoord			* Question sans réponse ○ Question avec réponse provisoire ** Question avec réponse	
De vragen waarop het antwoord al in een vorig Bulletin werd gepubliceerd worden niet in dit zaakregister vermeld.			Les questions dont la réponse a été publiée dans un Bulletin antérieur ne figurent plus dans le présent sommaire.	
25.05.2012	365	Jef Van Damme	* <i>Het akkoord inzake een publiek-private samenwerking voor de Ninoofsepoort.</i> <i>Un partenariat public-privé pour la porte de Ninove.</i>	26
25.05.2012	366	Gisèle Mandaila	* <i>Aantal gebouwen in het Brussels Gewest waar het gebrand heeft en de controle op de brandveiligheidsnormen op de private huurmarkt.</i> <i>Le nombre d'immeubles incendiés en Région bruxelloise et le contrôle de normes de sécurité incendie du marché privé locatif.</i>	26
30.05.2012	367	Vincent De Wolf	* <i>Plaatsing van gsm-antennes op een gebouw met sociale woningen.</i> <i>Installation d'antennes relais GSM sur un immeuble de logements sociaux.</i>	27
30.05.2012	368	Vincent De Wolf	* <i>Kadaster van de gsm-antennes op de gebouwen met sociale woningen.</i> <i>Cadastre des antennes relais GSM installées sur les immeubles de logements sociaux.</i>	28

