



GEWONE ZITTING 2018-2019

15 JANUARI 2019

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

Vragen
en
Antwoorden

SESSION ORDINAIRE 2018-2019

15 JANVIER 2019

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

Questions
et
Réponses

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, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid	20	Ministre-Président chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la Ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique
Minister belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking	28	Ministre chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au Développement
Minister belast met Tewerkstelling, Economie en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp	31	Ministre chargé de l'Emploi, de l'Économie et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente
Minister belast met Mobiliteit en Openbare Werken	36	Ministre chargé de la Mobilité et des Travaux publics
Minister belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie	68	Ministre chargée du Logement, de la Qualité de Vie, de l'Environnement et de l'Énergie
Staatssecretaris belast met Openbare Netheid, Vuilnisophaling en -verwerking, Wetenschappelijk Onderzoek, Gemeentelijke Sportinfrastructuur en Openbaar Ambt	78	Secrétaire d'État chargée de la Propreté publique et de la Collecte et du Traitement des Déchets, de la Recherche scientifique, des Infrastructures sportives communales et de la Fonction publique
Staatssecretaris belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn	82	Secrétaire d'État chargée de la Coopération au Développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des Chances et du Bien-être animal
Staatssecretaris belast met Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp	102	Secrétaire d'État chargée du Commerce extérieur 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. 111 van het reglement van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement)

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

(Art. 111 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, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid

Ministre-Président chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la Ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique

Vraag nr. 1063 van mevr. Mathilde El Bakri d.d. 12 november 2018 (Fr.) :

Question n° 1063 de Mme Mathilde El Bakri du 12 novembre 2018 (Fr.) :

Stedenbouwkundige lasten opgelegd aan Extensa voor het project op de site Thurn & Taxis.

Les charges d'urbanisme exigées à Extensa pour son projet sur le site de Tours et Taxis.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 46, blz. 4

La question a été publiée dans le Bulletin n° 46, p. 4

Vraag nr. 1064 van de heer Arnaud Pinxteren d.d. 12 november 2018 (Fr.) :

Question n° 1064 de M. Arnaud Pinxteren du 12 novembre 2018 (Fr.) :

De ontwikkeling van Neo 2, het kostenplaatje en de link met het winkelcentrum.

Le développement de Neo 2, son cout et le lien avec le centre commercial.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 46, blz. 5

La question a été publiée dans le Bulletin n° 46, p. 5

Vraag nr. 1065 van de heer Bruno De Lille d.d. 14 november 2018 (N.):

De nieuwe GSV, meer bepaald het luik over toegankelijkheid.

Enkele weken geleden testten een honderdtal vrijwilligers in het kader van Libercity Day hoe toegankelijk de Brusselse openbare ruimtes zijn voor personen met een handicap. De definitieve resultaten zijn nog niet bekend, maar een algemene teneur was dat er nog veel werk aan de winkel is.

Stedenbouwkundige voorschriften worden geregeld door Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV). Titel IV en titel VII zijn van toepassing op personen met een handicap. De Brusselse regering heeft aangekondigd in haar regeerverklaring dat ze de GSV wil herzien in het kader van de nieuwe stedenbouwkundige code: « Bovendien zal de Regering tevens de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) wijzigen om er de principes van een beheerste verdichting in op te nemen die zich correct verhoudt tot de stedenbouwkundige typologie van de wijken. »

U zei eerder dat u hoopte te landen tegen april 2017. Bij de beleidsverklaring van vorig jaar schoof dat al op tot december 2017. Ondertussen is er nog steeds niets.

Ondanks dat België Verdrag van VN over de rechten van personen met een handicap ratificeerde in 2009, werden de voorziene maatregelen nog niet omgezet in de realiteit. Een evaluatie wordt voorzien in 2019, dus er zullen nog een aantal stappen genomen moeten worden.

UNIA (toen nog Interfederaal Centrum voor gelijke kansen) heeft bijna drie jaar geleden een aanbeveling gedaan over de mogelijke wijzigingen van de GSV met oog op betere toegankelijkheid:

- voorschriften toegankelijkheid van toepassing maken op gebouwen van minder dan 200 m²;
- beperken gebruik natuursteen die onbegaanbaar is voor personen met een beperkte mobiliteit;
- rekening houden met auditieve, visuele, verstandelijke en psychosociale handicaps
- opdrijven controles;
- beter betrekken belangenverenigingen bij het beleid;
- actieplan voor bestaand gebouwenkader.

Bijkomende pistes zijn:

- sensibilisering van ontwikkelaars, aannemers en architecten om meer rekening te houden met personen met een handicap in het ontwerp;
- opnemen van clausules en voorwaarden in overheidsopdrachten om deelnemende bureaus aan te moedigen een « toegankelijkheidstoets » te doen;

Question n° 1065 de M. Bruno De Lille du 14 novembre 2018 (N.):

Le nouveau RRU, et en particulier le volet sur l'accessibilité.

Il y a quelques semaines, une centaine de bénévoles ont testé l'accessibilité des espaces publics bruxellois pour les personnes handicapées dans le cadre de Libercity Day. Si les résultats définitifs ne sont pas encore disponibles, un sentiment général était qu'il reste fort à faire.

Les prescriptions urbanistiques sont régies par le Règlement régional d'urbanisme (RRU). Les titres IV et VII s'appliquent aux personnes handicapées. Dans sa déclaration gouvernementale, le gouvernement bruxellois a fait part de sa volonté de revoir le RRU dans le cadre du nouveau code urbanistique: « Par ailleurs, le gouvernement modifiera le RRU en vue d'y intégrer les principes d'une densification maîtrisée et respectueuse de la typologie urbanistique des quartiers. »

Vous avez dit plus tôt que vous espériez aboutir d'ici avril 2017. Lors de la déclaration de politique de l'an dernier, ce délai a déjà été reporté à décembre 2017. Entretemps, on ne voit toujours rien.

Bien que la Belgique ait ratifié en 2009 la Convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées, les mesures prévues n'ont pas encore été réalisées. Une évaluation étant prévue en 2019, il faudra encore prendre un certain nombre de mesures.

Il y a environ trois ans, UNIA (alors encore le Centre inter-fédéral pour l'égalité des chances) a émis une recommandation sur les modifications du RRU possibles en vue d'améliorer l'accessibilité:

- appliquer les règles d'accessibilité aux bâtiments de moins de 200 m²;
- limiter l'emploi de pierre de taille, impraticable pour les personnes à mobilité réduite;
- tenir compte des handicaps auditifs, visuels, mentaux et psychosociaux;
- renforcer les contrôles;
- mieux impliquer les associations dans la politique;
- plan d'action pour le parc immobilier existant.

Autres pistes:

- sensibiliser les promoteurs, les entrepreneurs et les architectes à tenir davantage compte des personnes handicapées dans le projet;
- intégrer des clauses et des conditions dans les marchés publics afin d'encourager les bureaux participants à effectuer un « test d'accessibilité »;

- nadenken over accessibilité vs. adaptabilité : laatste is breder en interessanter want groot deel van de bevolking wordt minder mobiel.

Dit belangrijke dossier verdient een snelle en kwalitatieve opvolging.

Mijn vragen zijn de volgende :

- Wat is de stand van zaken met betrekking tot de nieuwe GSV? Kunnen we het nog deze legislatuur verwachten?
- Kan u overlopen welke aanbevelingen van Unia opgenomen werden?
- Welke bijkomende initiatieven neemt u?
- Heel belangrijk is of de voorschriften gerespecteerd worden. Welke dienst is verantwoordelijk voor de inspectie daarop? Doen zij spontane controles, of enkel na klachten? Hoe versterkt u hun werking?
- Welke initiatieven neemt u op het bestaande gebouwenpark toegankelijker te maken? In de VS zijn bestaande gebouwen onder bepaalde voorwaarden onderworpen aan de Americans with Disabilities Act (ADA) die redelijk vergaande voorschriften inzake toegankelijkheid bevat. Waarom niet in Brussel bestaande gebouwen ook onderwerpen aan de voorschriften? Desnoods met een overgangperiode, en hulppremies om de aanpassingen te ondersteunen?

Vraag nr. 1066 van de heer Marc-Jean Ghysels d.d. 16 november 2018 (Fr.) :

« Brussels Smart Mobility ».

Op het platform « Brussels Smart Mobility » verzamelt Brussel Mobiliteit alle mobiliteitsspelers om een gecoördineerde, transversale en multidisciplinaire aanpak van het mobiliteitsprobleem te ontwikkelen. Het gaat dus om een taskforce die de Staat, de privésector, academici en onderzoekers samenbrengt. Zij bundelen hun krachten om de ware uitdaging van de « intelligente mobiliteit » aan te gaan : multimodaliteit aanmoedigen, de stad makkelijker bereikbaar maken, de schadelijkheid voor het milieu beperken en de openbare ruimte zo goed mogelijk benutten. Die vanzelfsprekende samenwerking moet het natuurlijk mogelijk maken om een echte gedragsverandering teweeg te brengen en te bevorderen.

Graag een antwoord op de volgende vragen :

- Hoe staat het met het werk van de taskforce op dit moment? Wie zijn de partners?
- Wat zijn de belemmeringen voor de ontwikkeling van « intelligente mobiliteit » in onze hoofdstad?
- Welke initiatieven bestaan er om onze Brusselse burgers te sensibiliseren inzake « intelligente mobiliteit »?

- réfléchir à l'accessibilité et à l'adaptabilité : cette dernière est plus large et intéressante parce qu'une grande partie de la population perd de sa mobilité.

Ce dossier important mérite un suivi rapide et de qualité.

Mes questions sont les suivantes :

- Où en est le nouveau RRU? Pouvons-nous encore l'espérer sous cette législature?
- Pouvez-vous passer en revue les recommandations d'Unia auxquelles on a donné suite?
- Quelles autres initiatives prenez-vous?
- Il est essentiel que les prescriptions soient respectées. Quel service est-il responsable de l'inspection en la matière? Effectue-t-il des contrôles spontanés ou uniquement après une plainte? Comment en renforcerez-vous le fonctionnement?
- Quelles initiatives prenez-vous afin d'améliorer l'accessibilité du parc immobilier existant? Aux États-Unis, les bâtiments existants sont soumis sous certaines conditions à l'Americans with Disabilities Act (ADA, ou « loi relative aux Américains en situation de handicap »), qui inclut des prescriptions assez poussées en matière d'accessibilité. Pourquoi ne pas soumettre également aux prescriptions les bâtiments bruxellois existants? Si nécessaire, moyennant une période transitoire et des primes destinées à soutenir la réalisation des aménagements?

Question n° 1066 de M. Marc-Jean Ghysels du 16 novembre 2018 (Fr.) :

« Brussels Smart Mobility ».

Sur la plateforme « Brussels Smart Mobility », Bruxelles Mobilité rassemble tous les acteurs de la mobilité afin de développer une approche coordonnée, transversale et multidisciplinaire du problème de la mobilité. Il s'agit donc d'une taskforce réunissant l'État, le secteur privé, les académiciens et les chercheurs. Ceux-ci conjuguent leurs efforts pour affronter le véritable défi de la « mobilité intelligente » : encourager la multimodalité, rendre la ville plus aisément accessible, réduire la nocivité pour l'environnement et utiliser au mieux l'espace public. Cette coopération évidente doit bien entendu permettre de réaliser et de promouvoir un réel changement des comportements.

Merci de répondre aux questions suivantes :

- Où en est le travail de la taskforce actuellement? Quels sont les partenaires?
- Quels sont les obstacles au développement de la « mobilité intelligente » dans notre capitale?
- Quelles sont les initiatives destinées à sensibiliser nos citoyens bruxellois à la « mobilité intelligente »?

Vraag nr. 1068 van de heer Dominiek Lootens-Stael d.d. 20 november 2018 (N.):

De genomen maatregelen na de rellen van 11 november 2017.

Op 11 november vorig jaar trokken voornamelijk allochtone hooligans een spoor van vernieling in Brussel. Verscheidene handelszaken werden daarbij vernield. Het Brusselse Schepencollege beloofde al snel om de schade die niet vergoed werd door de verzekering, zelf te gaan vergoeden.

Een jaar na datum stellen we vast dat van die belofte weinig in huis is gekomen. Tot op heden weigert de Stad heel wat kosten te vergoeden. We denken maar aan :

1. De tijdelijke onbruikbaarheid van de handelszaken ;
2. De bedrijfsschade (verlies van nettowinst + permanente algemene kosten) gedurende de periode dat de zaken noodgedwongen gesloten bleven ;
3. De kosten van eigen herstelwerk door de handelaars ;
4. De advocaatkosten ;
5. Bewakingskosten.

Nochtans had de Brusselse burgemeester plechtig verklaard dat de stad ALLE kosten zou betalen die niet door de verzekering zouden zijn gedekt, en dat de stad ze zou verhalen op de daders. Wat betreft de daders : er werden slechts 12 herriescoppers vervolgd, terwijl er op de videobeelden maar liefst 35 herkenbaar waren. 4 kregen een vrijspraak, 5 werden veroordeeld tot 220 u werkstraf + 251,20 euro boete. Geen enkele schadevergoeding dus.

Zijn er intussen meer en betere camera's in de buurt bijgekomen, of concreet reeds voorzien? Welke concrete maatregelen werden na de rellen genomen om de veiligheid in de buurt te verbeteren?

Vraag nr. 1069 van mevr. Isabelle Emmery d.d. 22 november 2018 (Fr.):

Het project voor een dierencrematorium.

Het project voor een crematorium voor dieren, waarover al meer dan tien jaar gesproken wordt, is op weg om concreet vorm te krijgen. Het zou een plaats krijgen op een nog ongebruikt perceel van de begraafplaats van Schaarbeek, niet ver van het toekomstige crematorium van Evere. Het project lijkt vooruit te gaan en het Gewest zal voor 50 % bijdragen in de totale kosten voor de werken en de studies in het kader van het driejarig investeringsplan. De rest zal voor rekening van het intercommunale crematorium zijn. Toch blijft een juridische onduidelijkheid bestaan over de aard van de activiteit, die fiscale uitdagingen met zich meebrengt.

Question n° 1068 de M. Dominiek Lootens-Stael du 20 novembre 2018 (N.):

Les mesures prises après les émeutes du 11 novembre 2017.

Le 11 novembre 2017, des hooligans essentiellement allochtones ont dévasté Bruxelles. Plusieurs commerces ont été ravagés. Le collège échevinal bruxellois a rapidement promis d'indemniser lui-même les dégâts non couverts par les assurances.

Un an plus tard, nous constatons que cette promesse n'a guère débouché sur du concret. À ce jour, la Ville refuse d'indemniser bon nombre de couts. Nous songeons notamment :

1. Aux locaux commerciaux temporairement inutilisables ;
2. Au préjudice (perte de bénéfice net + frais généraux permanents) durant la période de fermeture forcée des commerces ;
3. Aux frais de réparation exposés par les commerçants ;
4. Aux frais d'avocat ;
5. Aux frais de gardiennage.

Le bourgmestre de Bruxelles avait pourtant déclaré solennellement que la Ville paierait TOUS les frais qui ne seraient pas couverts par les assurances et que la Ville les répercuterait sur les auteurs des faits. Pour ce qui est des auteurs des faits : seuls 12 émeutiers ont été poursuivis, alors que pas moins de 35 étaient reconnaissables sur les images vidéo. Quatre ont été acquittés, 5 ont été condamnés à 220 heures de travaux d'intérêt général et 251,20 euros d'amende. Donc aucune indemnisation.

A-t-on, entretemps, installé ou prévu concrètement d'installer davantage de caméras, et de meilleure qualité, dans le quartier? Quelles mesures concrètes ont-elles été prises après les émeutes afin d'améliorer la sécurité dans le quartier?

Question n° 1069 de Mme Isabelle Emmery du 22 novembre 2018 (Fr.):

Le projet de crematorium animalier.

Le projet, évoqué depuis plus de 10 ans, d'un crematorium pour animaux est en passe de se concrétiser. Il devrait prendre place sur une parcelle encore non utilisée du cimetière de Schaarbeek, non loin du futur crematorium d'Evere. Le projet semble avancer et la Région participera à concurrence de 50 % du montant total du cout des travaux et des études dans le cadre du plan triennal d'investissement, le reste étant à charge du crematorium intercommunal. Cependant, il subsiste un certain flou juridique quant à la nature de l'activité engendrant des enjeux fiscaux.

- Wat is het standpunt van het Gewest inzake de juridische aard van de activiteit? Zou die uitsluitend publiek zijn?
- Zou een nieuwe beheerstructuur opgericht kunnen worden indien die activiteit als concurrentieel wordt beschouwd ten opzichte van het crematorium van Evere? Welke fiscale criteria zullen moeten worden nageleefd?
- Werd het akkoord met de gemeente Schaarbeek geformaliseerd?
- Hoeveel middelen zal het Gewest dus in totaal besteden aan dit project?

Vraag nr. 1070 van de heer Marc-Jean Ghysels d.d. 22 november 2018 (Fr.) :

Brusafe.

Volgend jaar worden de gewestelijke en intercommunale politie school (GIP), Opleidingscentrum van de Brusselse Brandweer (Fireschool), het Instituut voor de Opleiding in de Dringende Medische Hulpverlening (IODMH) en een deel van de Gewestelijke School voor Openbaar Bestuur samengebracht in eenzelfde eenheid te Haren - Brusafe.

Samen worden zij de Gewestelijke School voor de Veiligheids-, Preventie- en Hulpdienstberoepen. Die vier scholen hebben elk hun specifiek karakter en hun publiek, maar worden bijeengebracht op dezelfde plaats om samenwerking uit te bouwen tussen de verschillende beroepen voor preventie en veiligheid.

Naast het feit dat die vier scholen worden bijeengebracht op dezelfde plek, zal de Gewestelijke School voor de Veiligheids-, Preventie- en Hulpdienstberoepen een centrum voor beroepskeuze en aanwerving aanbieden. Die grote school zal straatwerkers, brandweerlui, ambulanciers-hulpverleners, parkwachters... opleiden. Al die voorgestelde beroepen vormen een preventie- en veiligheidsketen ten dienste van de burgers.

- Welke samenwerkingsprojecten worden al gepland tussen de vier scholen?
- Komt er een specifiek proefproject?
- Ho verloopt de samenwerking met Actiris in het kader van Brusafe? Welke acties moeten die nieuwe entiteit bevorderen?
- Werd overleg ter zake gepleegd met minister Marie-Martine Schyns, die belast is met onderwijs in de Fédération Wallonie-Bruxelles?

- Quelle est la position de la Région quant à la nature juridique de l'activité? Serait-elle exclusivement publique?
- Pourrait-il être question de créer une nouvelle structure de gestion dans le cas où cette activité serait jugée concurrentielle par rapport au crématorium d'Evere? Quels seront les critères fiscaux à respecter?
- L'accord avec la commune de Schaerbeek a-t-il été officialisé?
- Quel sera donc le budget total régional consacré à ce projet?

Question n° 1070 de M. Marc-Jean Ghysels du 22 novembre 2018 (Fr.) :

Brusafe.

L'an prochain, l'École régionale et intercommunale de police (ERIP), le Centre de formation des pompiers de Bruxelles (Fireschool), l'Institut de formation à l'aide médicale urgente (IFAMU) et une partie de l'École régionale d'administration publique seront regroupés sous une même entité à Haren - Brusafe.

Ils deviendront l'École régionale des métiers de la sécurité, de la prévention et du secours. Ces quatre écoles ont chacune leurs spécificités et leurs publics mais seront regroupées sur un même site afin de développer les synergies entre les différents métiers qui exécutent la prévention et la sécurité.

En plus de regrouper ces quatre écoles sur un même site, l'École régionale des métiers de la sécurité, de la prévention et du secours proposera un centre d'orientation et de recrutement. Cette grande école formera des éducateurs de rue, des sapeurs-pompiers, des secouristes ambulanciers, des gardiens de parc... Tous ces métiers proposés forment une chaîne de prévention et de sécurité au service des citoyens.

- Quels sont les projets de collaboration déjà envisagés entre les 4 écoles?
- Y aura-t-il un projet pilote spécifique?
- Quelle est la collaboration menée avec Actiris dans le cadre de Brusafe? Quelles sont les actions destinées à promouvoir cette nouvelle entité?
- Y a-t-il eu concertation à ce sujet avec la ministre Marie-Martine Schyns en charge de l'éducation en Fédération Wallonie-Bruxelles?

**Minister belast met
 Huisvesting, Levenskwaliteit,
 Leefmilieu en Energie**

**Vraag nr. 906 van de heer Marc-Jean Ghyssele d.d.
 14 november 2018 (Fr.) :**

De ziekte van Lyme.

De ziekte van Lyme wordt overgedragen door een van de teken die op ons hele grondgebied voorkomen.

De specifieke studie over die problematiek, die gepubliceerd werd in april 2018 door Sciensano, is vrij verhelderend, maar er blijven nog vragen bestaan. Wij vernemen bijvoorbeeld dat 8500 beten werden gerapporteerd in 2017, d.w.z. een daling met 17% ten opzichte van 2016. Die informatie is gebaseerd op een burgerparticipatie waarbij de burgers zo'n 3700 staaltjes hebben binnengebracht. 1600 verzamelde teken werden onderzocht.

Wij vernemen dat 14 procent van die teken was besmet met borrelieose. Er werden eveneens andere infecties gevonden, maar in mindere mate.

Vlaanderen en Wallonië hebben uitvoerig deelgenomen aan de studie, maar wij stellen vast dat slechts 104 Brusselaars tekenstaaltjes naar het laboratorium hebben gestuurd, waardoor Brussel het laagste deelnamecijfer van het Koninkrijk heeft.

Wij herinneren eraan dat de ziekte definitief kan worden behandeld na het nemen van antibiotica, maar dat bij veel patiënten recidiven worden vastgesteld.

Volgens de website Natagora, die het laboratorium voor genetica en conservatie van de universiteit van Luik (GeCoLab) citeert, bestaat er wel een vaccin voor honden, maar werd nog niets gevonden voor de mens.

De onderzoekers stellen in het licht dat de momenteel gebruikte methoden om de ziekte van Lyme op te sporen zich voornamelijk baseren op serologische diagnoses die de aanwezigheid van een aantal specifieke antilichamen voor borrelieose aantonen. Uit meerdere studies blijkt echter dat er veel vals-negatieve en vals-positieve resultaten bestaan, wat de doeltreffendheid van die diagnoses in vraag stelt. De geringe betrouwbaarheid van die diagnostestesten vormt dus een kritiek probleem voor de patiënten: zij krijgen geen onmiddellijke behandeling, terwijl deze ziekte des te gemakkelijker wordt behandeld wanneer de patiënt vlug wordt verzorgd. Bij gebrek aan betrouwbare diagnose, blijft de beste manier om zich beschermen tegen deze ziekte dus oplettend zijn voor de aanwezigheid van teken na iedere uitstap in de natuur.

**Ministre chargée du Logement,
 de la Qualité de Vie, de
 l'Environnement et de l'Énergie**

**Question n° 906 de M. Marc-Jean Ghyssele du
 14 novembre 2018 (Fr.) :**

La maladie de Lyme.

La maladie de Lyme est véhiculée par une des tiques que nous retrouvons sur l'ensemble de notre territoire.

L'étude spécifique à cette problématique et publiée en avril 2018 par Sciensano est assez éclairante mais de nombreuses questions subsistent. Nous apprenons par exemple qu'en 2017, 8.500 morsures ont été rapportées, soit une baisse de 17% par rapport à 2016. Cette information repose sur une participation citoyenne où les participants ont remis quelques 3.700 spécimens. 1.600 tiques collectées ont été examinées.

Nous apprenons que 14 pour cent de ces tiques étaient infectées par la borrelieose. D'autres infections ont également été relevées mais dans une moindre mesure.

Si la Flandre et la Wallonie ont largement participé à l'étude, nous constatons que seuls 104 Bruxellois ont envoyé des spécimens au laboratoire, ce qui en fait le chiffre participatif le plus bas du Royaume.

Rappelons que la maladie peut être traitée définitivement après la prise d'antibiotiques mais que des récurrences sont constatées chez de nombreux patients.

D'après le site Natagora citant le laboratoire de génétique de la conservation de l'Université de Liège (GeCoLab), il existe bel et bien un vaccin pour le chien mais rien n'a encore été trouvé pour l'homme.

Les chercheurs mettent en exergue que les méthodes de détection de la maladie de Lyme utilisées actuellement dans les hôpitaux se basent principalement sur des diagnostics sérologiques visant à mettre en évidence la présence de certains anticorps spécifiques à la borrelieose. Plusieurs études ont cependant démontré l'existence d'un nombre très élevé de faux négatifs et de faux positifs, remettant en cause l'efficacité de ces diagnostics. Le manque de fiabilité de ces tests diagnostiques constitue donc un problème critique pour les patients: ils ne se voient pas offrir de traitement immédiat, alors que cette maladie est d'autant plus facilement traitée quand le patient est pris rapidement en charge. En l'absence de diagnostic fiable, la meilleure façon de se prémunir contre cette maladie reste donc d'être attentif à la présence de tiques attachées après chaque sortie dans la nature.

Dit laboratorium heeft zich gespecialiseerd in het opsporen van *Borrelia* via een vernieuwende methode die doeltreffend wordt geacht, maar die nog niet de noodzakelijke overheidsmiddelen heeft ontvangen voor de ontwikkeling ervan.

De vragen die ik bij uw kabinet wens in te dienen zijn de volgende :

- Welke dienst van het bestuur volgt dit probleem ?
- Uit hoeveel personen bestaat die dienst ?
- Hebt u een schatting van de tekenpopulatie in het Brussels Gewest ?
- Bestaan er, behalve de studie TekenNet (basis van de door Sciensano overgenomen studie) andere specifieke studies voor het Brussels Gewest ?
- Zijn er in het Brussels Gewest middelen bestemd om het onderzoek te steunen of zelfs gewoon om gegevens te verzamelen ?

Vraag nr. 907 van de heer Marc-Jean Ghysels d.d. 14 november 2018 (Fr.) :

Het toenemende aantal gevallen van echinococcose.

Hoewel hondsdolheid sinds 2000 definitief verdwenen lijkt uit onze contreien, veroorzaakt de overpopulatie van vossen een stijging in het aantal gevallen van alveolaire echinococcose, een invasieve ziekte met dodelijke afloop voor de mens wanneer die niet behandeld wordt. In Zwitserland wijzen verschillende recente wetenschappelijke studies (2012, 2015, 2017) erop dat 30 procent van de populatie, zowel in natuurlijke als in stedelijke omgeving, besmet zou zijn. Dat is het resultaat van een onderzoek dat werd verricht door professor Raffaele Malinverni, hoofdarts in het ziekenhuis van Neuchâtel (Zwitserland). In Côte-d'Or (Frankrijk) bedroeg het percentage 20,5 % in 2012, volgens onderzoeker Sébastien Comte van het onderzoekslaboratorium ELIZ.

De verschillende analyses die werden uitgevoerd wijzen erop dat de ziekte in verschillende Europese landen in stijgende lijn gaat.

In de loop van de afgelopen 10-20 jaren was er een massale toename, zowel geografisch als in aantal, waarschuwen drie Zwitserse specialisten voor de ziekte in een artikel van het Zwitsers medisch forum : momenteel worden ieder jaar 24 à 30 nieuwe gevallen van alveolaire echinococcose gediagnosticeerd, tegenover 8 à 12 vóór het jaar 2000. De onderzoekers benadrukken vooral het feit dat het Zwitserse geval hetzelfde zou zijn als wat in de noordelijke helft van Europa zou worden vastgesteld.

Die cijfers zijn des te onrustwekkender wanneer men weet dat de laatste studie waarvan Leefmilieu Brussel heeft kennisgegeven inzake de gezondheidstoestand van de vossenpopulatie in Brussel dateert van 2007-2008. Uit die studie blijkt dat het risico op besmetting van de mens laag is, maar dat het is aangewezen om de evolutie in de tijd in het oog te houden.

Ce laboratoire s'est spécialisé dans la détection de la *Borrelia* via une méthode novatrice et réputée efficace mais qui n'a pas encore reçu de fonds gouvernementaux nécessaires à son développement.

Les questions que je souhaite déposer auprès de votre cabinet sont les suivantes :

- Quel est le service de l'administration qui suit ce problème ?
- Combien de personnes composent-elles ce service ?
- Avez-vous une estimation de la population de tiques en Région bruxelloise ?
- En dehors de l'étude Tiquesnet (base de l'étude reprise par Sciensano), existe-t-il d'autres études spécifiques à la Région bruxelloise ?
- Des fonds sont-ils réservés en Région bruxelloise pour aider la recherche ou tout simplement pour collecter des données ?

Question n° 907 de M. Marc-Jean Ghysels du 14 novembre 2018 (Fr.) :

La hausse des cas d'échinococcose.

Si la rage semble avoir définitivement quitté nos régions depuis 2000, la surpopulation de renards génère une hausse des cas d'échinococcose alvéolaire, maladie invasive et fatale pour l'homme si elle n'est pas traitée. En Suisse, différentes études scientifiques récentes (2012, 2015, 2017) laissent penser que 30 % de la population, tant en milieu naturel qu'urbain, serait infectée. C'est le résultat d'une enquête réalisée par le P^r Raffaele Malinverni, médecin chef à l'hôpital neuchâtelois (Suisse). En Côte-d'Or (France), le taux était de 20,5 % en 2012 d'après le chercheur Sébastien Comte du laboratoire de recherche ELIZ.

Les différentes analyses réalisées laissent penser que dans différents pays européens, la maladie est située dans une tendance haussière.

Au cours des 10-20 dernières années, « l'augmentation à la fois géographique et numérique a été massive », préviennent trois spécialistes suisses de la maladie dans un article du Forum médical suisse : actuellement 24 à 30 nouveaux cas d'échinococcose alvéolaire sont diagnostiqués chaque année, contre 8 à 12 avant l'an 2000. Les chercheurs insistent surtout sur le fait que le cas suisse serait identique à ce qui serait constaté dans la moitié nord de l'Europe.

Ces chiffres sont d'autant plus inquiétants quand on apprend que la dernière étude communiquée par Bruxelles Environnement et relative à l'état de santé de la population de goupils à Bruxelles date de 2007-2008. Étude nous faisant savoir que le risque de contagion vers l'homme est faible mais qu'une surveillance dans le temps est conseillée.

Bij navraag bevestigt Sciensano (onderzoekscentrum voor gezondheid en milieu) ons dat geen enkele follow-up werd gedaan gedurende de afgelopen 10 jaren.

Ik heb eveneens aan een van mijn medewerkers gevraagd contact op te nemen met het vilderijbedrijf RENDAC, dat belast is met het ophalen van dode dieren in België. Tot onze grote verbazing werd ons op 24 oktober 2018 bevestigd dat daar geen enkele test werd uitgevoerd op de opgehaalde vossen, noch in ons Gewest, noch in Vlaanderen of Wallonië.

Mijn wens is dus de werkelijke gezondheidstoestand van de vossen in Brussel te kennen, alsook de eventuele studies die aan de gang zijn, en ten slotte wat er daadwerkelijk wordt gedaan om dit echte probleem dat alveolaire echinococose vormt voor de volksgezondheid aan te pakken.

Laten we eraan herinneren dat deze ziekte binnen 15 jaar aan het licht kan komen bij een besmet publiek.

Ten slotte zou ik graag een antwoord ontvangen op de volgende vragen :

- Welke dienst van het bestuur volgt deze problematiek ?
- Uit hoeveel personen bestaat die en welke middelen worden eraan besteed ?
- Hebt u een schatting van de vossenpopulatie en de evolutie ervan ?
- Hoeveel in ons Gewest opgehaalde dode vossen worden jaarlijks naar de vilderij gebracht ?
- Zou het niet nuttig zijn om de dode dieren te laten analyseren, en hoeveel zou dat kosten ?
- Bestaat er een informatiecampaigned voor amateur-groentekwekers en -tuiniers ? De ziekte verspreidt zich immers niet via urine (zoals vaak wordt geschreven), maar via uitwerpselen op de grond. Grondbewerking zou dus een van de eerste vectoren zijn voor de verspreiding van deze ziekte.

Vraag nr. 910 van mevr. Dominique Dufourny d.d. 22 november 2018 (Fr.) :

Digitale markten voor gas en stroom in het Brussels Gewest.

Sinds enige tijd zijn er op de energiemarkt prijsvergelijkers voor de levering van stroom aan de bedrijven en overheden actief.

De aankoop van energie kan soms ingewikkeld lijken, tijd in beslag nemen en uiteindelijk duur uitkomen voor de professionele afnemers.

Contactée par nos soins, Sciensano (centre d'étude de la santé et de l'environnement) nous confirme qu'aucun suivi n'a été fait ces dix dernières années.

J'ai également demandé à un de mes collaborateurs de téléphoner à la société d'équarrissage RENDAC, chargée du ramassage des cadavres d'animaux en Belgique. À notre grande surprise, il nous a été confirmé ce 24 octobre 2018 qu'aucun test n'y était réalisé sur les renards récoltés. Et ceci, tant dans notre Région qu'en Flandre ou en Wallonie.

Mon souhait est donc de connaître l'état de santé réel des renards à Bruxelles, les études éventuellement en cours et enfin de savoir ce qui est effectivement mis en place pour faire face à ce réel problème de santé publique qu'est l'échinococose alvéolaire.

Une maladie qui, rappelons-le, peut se révéler endéans les 15 ans au sein du public infecté.

Il me plairait enfin de recevoir une réponse aux questions suivantes :

- Quel est le service de l'administration qui suit cette problématique ?
- Combien de personnes le composent-elles et quel budget y est-il consacré ?
- Avez-vous une estimation de la population de renards et de son évolution ?
- Combien de cadavres de renard récoltés dans notre Région sont-ils amenés annuellement à l'équarrissage ?
- Ne serait-il pas utile de faire analyser les animaux morts, quel en serait le coût ?
- Existe-t-il une campagne d'information auprès des maraîchers et des jardiniers amateurs ? En effet, la maladie ne se propagerait pas par l'urine (comme cela est souvent écrit) mais bien via les déjections au sol. Les cultures au sol seraient donc un des premiers vecteurs de la propagation de cette maladie.

Question n° 910 de Mme Dominique Dufourny du 22 novembre 2018 (Fr.) :

Les marchés numériques du gaz et de l'électricité en Région bruxelloise.

Depuis quelque temps arrivent sur le marché de l'énergie des comparateurs de prix de fourniture d'électricité pour entreprises et pouvoirs publics.

L'achat d'énergie peut parfois s'avérer compliqué, prendre du temps et être au final coûteux pour les consommateurs professionnels.

Dergelijke digitale markten dienen om de concurrentie te laten spelen tussen verschillende gas- of stroomleveranciers.

De vraag rijst of die digitale markten voor gas en stroom onafhankelijk zijn van de energiespelers en met zekerheid en transparantie kunnen worden gebruikt door particulieren en overheden.

Bestaat er voor dat soort operatoren een erkenning door BRUGEL?

Bent u op de hoogte van het bestaan van dergelijke platformen? Welke analyse maakt u daarvan? Wat is het standpunt van de Brusselse energieregulator?

Is de reguleringscommissie BRUGEL bevoegd om dat type project te controleren? Erkent de regulator dergelijke digitale markten onafhankelijk zijn van de energieleveranciers?

Vraag nr. 911 van de heer Marc-Jean Ghysels d.d. 22 november 2018 (Fr.):

De bio-economie.

De bio-economie is in volle bloei. Zij is gebaseerd op het gebruik van de biomassa, en lijkt alternatieven te bieden voor het huidige ontwikkelingsmodel, omdat ze de mogelijkheid biedt opgebruikte bronnen te vervangen door hernieuwbare bronnen. Dat betreft alle behoeften van onze moderne samenlevingen (voeding, chemie, vervoer, energie, bouw, huisvesting, kleding...). De bio-economie heeft echter noodzakelijkerwijze een impact op de ecosystemen. De duurzaamheid ervan is afhankelijk van haar capaciteit om die te beschermen. Om te kunnen worden gebruikt door de toekomstige generatie, moet ze passen binnen de biogeochemische grenzen van de planeet (klimaat, ecosystemen, biodiversiteit...).

Frankrijk heeft overigens onlangs een nationale strategie voor de bio-economie aangenomen.

Graag een antwoord op volgende vragen.

- Hoe staat het met de bio-economie in ons Gewest?
- Welke Brusselse netwerken zijn gespecialiseerd ter zake?
- Bestaat er een Brussels systeem ter ondersteuning van de bio-economie?
- Hoe neemt het Brussels Gewest deel aan de ontwikkeling van de bio-sectoren?
- Maakt de bio-economie deel uit van het Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie?

De tels marchés numériques ont pour but de faire jouer la concurrence entre différents fournisseurs de gaz ou d'électricité.

La question se pose de savoir si ces marchés numériques de gaz et d'électricité sont indépendants vis-à-vis des acteurs de l'énergie et peuvent être utilisés en toute certitude et transparence par les privés comme pour les pouvoirs publics.

Y a-t-il une agrégation ou non de BRUGEL par rapport à ce type d'opérateurs?

Avez-vous déjà eu connaissance de l'existence de telles plateformes? Quelle est votre analyse et celle du régulateur bruxellois de l'énergie?

La commission de régulation, BRUGEL, a-t-elle un pouvoir de contrôle sur ce type de projet? Le régulateur reconnaît-il ce type de marché numérique comme indépendant vis-à-vis de tout fournisseur d'énergie?

Question n° 911 de M. Marc-Jean Ghysels du 22 novembre 2018 (Fr.):

La bioéconomie.

La bioéconomie est en plein essor. Fondée sur l'utilisation de la biomasse, elle semble porteuse d'alternatives au modèle actuel de développement car elle permet de remplacer en partie des ressources finies par des ressources renouvelables. Tous les besoins de nos sociétés modernes (alimentation, chimie, transport; énergie, construction, logement, habillement...) sont concernés. Or, la bioéconomie impacte nécessairement les écosystèmes. Sa durabilité dépend de sa capacité à les préserver. Pour être reproductible par les générations futures, elle doit s'inscrire dans les limites biogéochimiques de la planète (climat, écosystèmes, biodiversité...).

La France vient par ailleurs de se doter d'une stratégie nationale bio-économie.

Mes questions sont les suivantes :

- Qu'en est-il de la bioéconomie dans notre Région?
- Quelles sont les filières bruxelloises spécialisées dans ce domaine?
- Y a-t-il un mécanisme de soutien bruxellois à la bioéconomie?
- Comment la Région bruxelloise participe-t-elle au développement des biosecteurs?
- La bioéconomie fait-elle partie du Programme régional d'économie circulaire?

Vraag nr. 912 van de heer Marc-Jean Ghysse d.d. 22 november 2018 (Fr.) :

Hormoonverstoorders.

Over de hormoonverstoorders en de gevolgen ervan werden veel onderzoeken uitgevoerd. De verstoorders kunnen verschillende bronnen en dragers hebben. De gevolgen van de hormoonverstoorders voor de gezondheid kunnen dan ook verschillen volgens de leeftijd zoals kanker, zwaarlijvigheid, puberteits- en vruchtbaarheidsproblemen enz.

- Heeft het Brussels Gewest gevolg gegeven aan het desbetreffende rapport van de Senaat ?
- Welk overleg werd met de federale overheid over dit dossier gepleegd ?
- Overweegt het Brussels Gewest de noodzakelijke middelen aan te wenden om te zoeken naar alternatieven en vervangers en een duidelijke en efficiënte communicatie ter attentie van de Brusselse burgers te voeren ?

Vraag nr. 913 van de heer Benoît Cerexhe d.d. 23 november 2018 (Fr.) :

In het kader van het besluit inzake geluidshinder van 27 mei 1999 geïnde bedragen.

Vliegtuigen die op weg van of naar de nationale luchthaven boven ons Gewest vliegen, leiden tot herhaaldelijke geluidshinder in sommige zones van het Brussels grondgebied. Om die hinder te beperken, heeft Brussel voorzien in een bindende wetgeving inzake bescherming van de geluidsomgeving en bestrijding van lawaai. Artikel 9 van de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving voorziet in het bepalen van geluidsniveaus die, op straffe van sancties, niet mogen worden overschreden. Die laatste worden bepaald door het besluit van de Brusselse Regering van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder veroorzaakt door het luchtverkeer. In het regeerakkoord staat overigens dat « Zodra er een regering is, via ieder mogelijk rechtsmiddel de effectieve inning zal worden geëist van de boetes voor luchtvaartmaatschappijen bepaald in het geluidsbesluit. ».

Bijgevolg wens ik u enkele vragen te stellen :

- Hoeveel personeelsleden van het BIM zijn vandaag aangesteld voor de controle en vaststelling van de overtredingen ?
- Hoeveel feiten van geluidshinder werden door het BIM vastgesteld in 2015, 2016, 2017 en 2018 ?
- Voor hoeveel overtredingen gaf het BIM een waarschuwing in dezelfde periode, jaar per jaar ?

Question n° 912 de M. Marc-Jean Ghysse du 22 novembre 2018 (Fr.) :

Les perturbateurs endocriniens.

Une multitude d'études ont été réalisées au sujet des perturbateurs endocriniens et de leurs effets. Ces perturbateurs peuvent trouver leur origine dans diverses sources et peuvent avoir plusieurs vecteurs. Aussi, les impacts sur la santé de ces perturbateurs endocriniens peuvent avoir différents effets en fonction de l'âge comme des cancers, de l'obésité, des troubles de la puberté, de la reproduction, etc.

- La Région bruxelloise a-t-elle donné suite au rapport du Sénat à ce sujet ?
- Quelles sont les concertations établies avec le fédéral dans ce dossier ?
- La Région bruxelloise envisage-t-elle de mettre en œuvre les moyens nécessaires dans la recherche d'alternatives et de substituts et d'assurer une communication claire et effective à l'attention des citoyens bruxellois ?

Question n° 913 de M. Benoît Cerexhe du 23 novembre 2018 (Fr.) :

Les montants perçus dans le cadre de l'application de l'arrêté bruit du 27 mai 1999.

Le survol de notre Région par des avions en provenance ou à destination de l'aéroport de Bruxelles-National entraîne des nuisances sonores récurrentes dans certaines zones du territoire bruxellois. Pour limiter cette pollution, Bruxelles s'est dotée d'une législation contraignante en matière de protection de l'environnement sonore et de lutte contre le bruit. L'article 9 de l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain prévoit l'établissement de niveaux de bruit qui ne peuvent être dépassés sous peine de sanctions. Ces dernières sont fixées par l'arrêté du gouvernement bruxellois du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien. L'accord de gouvernement stipule par ailleurs : « Dès la mise en place du gouvernement, la perception effective des amendes à l'arrêté bruit sera exigée par toutes les voies juridiques possibles vis-à-vis des compagnies ».

Je me permets, en conséquence, de vous demander :

- Combien d'agents de l'IBGE sont-ils affectés aux missions de contrôle et de constatation des infractions à l'heure d'aujourd'hui ?
- Combien d'événements sonores ont-ils fait l'objet d'un constat par l'IBGE en 2015, 2016, 2017 et 2018 ?
- Combien d'événements sonores ont-ils fait l'objet d'un avertissement par l'IBGE sur cette même période, année par année ?

- Voor hoeveel feiten heeft het BIM een proces-verbaal opgesteld in dezelfde periode, jaar per jaar?
- Wat is het totaalbedrag van de boetes die in 2015, 2016, 2017 en 2018 werden uitgeschreven?
- Voor hoeveel onbetaalde boetes werden, zoals het regeerakkoord bepaalt, vervolgingen ingesteld « via ieder mogelijk rechtsmiddel »?
- Welke rechtsmiddelen werden daartoe aangewend?

Vraag nr. 914 van de heer Jef Van Damme d.d. 28 november 2018 (N.):

Het gratis parkeren op de esplanade van het Jubelpark.

Elke ochtend rijden honderden pendelaars ongestoord het Jubelpark binnen om er hun auto volledig kosteloos te parkeren voor die dag. Deze situatie is volledig onreglementair. Het bestaan van deze illegale parking met meer dan 500 plaatsen zonder milieuvergunning gaat volledig in tegen gewestelijke regelgeving en het gewestelijk mobiliteitsplan.

Het blijkt een schoolvoorbeeld van een uitwas van de Brusselse bestuurlijke versnippering. Verschillende instanties en overheden blijken betrokken en willen allen hun zegje doen.

Naar ik hoor bleek er toch een grote consensus te bestaan voor het afsluiten van de esplanade voor auto's, weliswaar met beperkte (reglementaire) parkeergelegenheid voor bezoekers en personeel van de musea.

De grote dwarsligger blijkt de Stad Brussel. Zij spelen soloslim en wilden parkeermeters plaatsen op deze nachttans illegale parkeerplaatsen.

U hebt hierover al eerder vergaderingen belegd met de betrokken actoren. Graag een laatste stand van zaken in dit dossier.

1. Wat is de vooruitgang in dit dossier? Bestaan er ondertussen concrete plannen om de esplanade af te sluiten voor auto's? Wat is daarbij het voorziene tijdsplan?
2. Is er ondertussen al een vergunning aangevraagd en toegekend voor slagbomen?
3. Wat is het statuut of de bestemming van de esplanade en de wegen in het Jubelpark? Wie is de eigenaar en wie is de beheerder? Is dit een openbare weg? Zo neen, beschikt deze plek over een milieuvergunning als parkeerplaats? Als dat niet het geval is, moet Leefmilieu Brussel hier dan niet ingrijpen?
4. Heeft u ondertussen nog vergaderingen belegd met alle betrokken actoren om tot een oplossing te komen? Wanneer? Met welke resultaten?

- Combien d'évènements sonores ont-ils fait l'objet d'un procès-verbal par l'IBGE sur cette même période, année par année?
- Quel est le montant total des amendes signifiées en 2015, 2016, 2017 et 2018?
- Combien d'amendes impayées ont-elles fait l'objet, comme le prévoit l'accord de gouvernement, de poursuites « par toutes les voies juridiques possibles »?
- À quelles voies juridiques a-t-il été recouru?

Question n° 914 de M. Jef Van Damme du 28 novembre 2018 (N.):

Le stationnement gratuit sur l'esplanade du parc du Cinquantenaire.

Chaque matin, des centaines de navetteurs pénètrent tranquillement dans le parc du Cinquantenaire pour y stationner gratuitement leur voiture pour la journée. Cette situation n'est pas du tout réglementaire. L'existence de ce parking illégal de plus de 500 emplacements dénué de permis d'environnement est tout à fait contraire à la réglementation régionale et au plan régional de mobilité.

C'est l'exemple parfait d'une dérive due au morcellement administratif de Bruxelles. Différentes instances et autorités s'avèrent concernées et toutes veulent avoir leur mot à dire.

Il me revient que la fermeture de l'esplanade aux automobiles faisait toutefois largement consensus moyennant, certes, une aire de stationnement (réglementaire) limitée pour les visiteurs et le personnel des musées.

Mais la Ville de Bruxelles s'entête. Elle fait cavalier seul et a voulu placer des parcmètres sur ces emplacements pourtant illégaux.

Vous avez déjà organisé des réunions avec les acteurs concernés. Je voudrais un dernier état des lieux dans ce dossier.

1. Quelles sont les avancées dans ce dossier? Y a-t-il entretemps des projets concrets pour la fermeture de l'esplanade aux voitures? Quel est le calendrier prévu à cet égard?
2. Un permis a-t-il entretemps déjà été demandé et délivré pour des barrières?
3. Quel est le statut ou l'affectation de l'esplanade et des voiries dans le parc du Cinquantenaire? Qui est le propriétaire et qui est le gestionnaire? S'agit-il d'une voie publique? Dans la négative, l'endroit dispose-t-il d'un permis d'environnement en tant que parking? Si ce n'est pas le cas, Bruxelles Environnement ne doit-il pas intervenir?
4. Avez-vous, entretemps, encore organisé des réunions avec tous les acteurs concernés afin de parvenir à une solution? Quand? Avec quels résultats?

5. Welke zijn de verschillende standpunten van de betrokken organisaties en overheden? Bij wie ligt de beslissingsmacht voor het al dan niet sluiten van deze ongereguleerde parking? Wie beschikt er over een veto?
6. Is de Stad Brussel bij machte om aan de esplanade in het Jubelpark van parkeerplaatsen te voorzien, ook al zijn dit geen reglementaire parkeerplaatsen? Gebeurt dit met het akkoord van Leefmilieu Brussel en de Regie der Gebouwen?

Vraag nr. 915 van mevr. Els Ampe d.d. 3 december 2018 (N.):

De evaluatieverslagen van de Wooncode.

De Wooncode moet ervoor zorgen dat er kwaliteitsvolle woningen worden aangeboden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zowel door de private sector als door de overheid.

Jaarlijks verschijnt een jaarverslag van de toepassing van de Wooncode. Daarin vinden we cijfers, bijvoorbeeld hoeveel inspecties er plaatsvinden, enz. Volgens artikel 4§3 van de Wooncode moet er echter jaarlijks ook een evaluatieverslag worden ingediend waarin bestaande normen aan een evaluatie worden onderworpen.

Dat is belangrijk omdat het verwachtingspatroon van de Brusselaars inzake hun woning wijzigt in de tijd en omdat de wetgever op deze manier kan bijsturen indien de normen niet aangepast zijn aan de verwachtingen of indien de normen het gewenste doel van de Wooncode missen.

Vandaar mijn vragen :

- Kan u mij meedelen op welke data de evaluatieverslagen voor de voorbije 4 jaren zijn ingediend?
- Kan u mij meedelen waar de evaluatieverslagen online kunnen teruggevonden worden?

Vraag nr. 916 van de heer Fouad Ahidar d.d. 3 december 2018 (N.):

De reparatiekosten voor het herstellingswerken aan een lift in een sociale woningen complex.

De bewoners van een sociale woningen complex in de Bronstraat in Saint-Gilles hebben onlangs een brief gekregen van hun huisvestingsmaatschappij Zuiderhaard met de mededeling dat zij zelf moeten opdraaien voor de reparatie van hun vernielde lift. De kost van ongeveer 1.000 euro zal over alle bewoners worden

5. Quels sont les différents points de vue des organisations et autorités concernées? Qui a le pouvoir de décider de fermer ou non ce parking non réglementé? Qui dispose d'un veto?
6. La Ville de Bruxelles est-elle habilitée à installer des parcmètres sur l'esplanade du parc du Cinquantenaire, même si ces emplacements ne sont pas réglementaires? Cela se fait-il avec l'accord de Bruxelles Environnement et de la Régie des bâtiments?

Question n° 915 de Mme Els Ampe du 3 décembre 2018 (N.):

Les rapports d'évaluation du Code du Logement.

Le Code du Logement doit garantir l'offre de logements de qualité en Région de Bruxelles-Capitale, tant par le secteur privé que par le secteur public.

L'application du Code du Logement fait l'objet d'un rapport publié chaque année. On y trouve des chiffres, par exemple sur le nombre d'inspections effectuées, etc. Conformément à l'article 4, § 3 du Code du Logement, un rapport relatif à l'évaluation des normes existantes doit toutefois être également remis chaque année.

C'est important parce que les attentes des Bruxellois à l'égard de leur logement changent au fil du temps et parce que le législateur peut de cette façon adapter la législation si les normes ne sont pas conformes aux attentes ou si les normes manquent l'objectif visé par le Code du Logement.

Je voudrais dès lors vous poser les questions suivantes :

- Pouvez-vous m'indiquer à quelles dates les rapports d'évaluation des quatre dernières années ont été remis?
- Pouvez-vous m'indiquer où on peut trouver les rapports d'évaluation en ligne?

Question n° 916 de M. Fouad Ahidar du 3 décembre 2018 (N.):

Les frais de réparation pour la remise en état d'un ascenseur dans un complexe de logements sociaux.

Les habitants d'un complexe de logements sociaux situé rue de la Source à Saint-Gilles ont reçu récemment un courrier de leur SISF, Foyer du Sud, les informant qu'ils doivent prendre en charge eux-mêmes la réparation de leur ascenseur saccagé. Le coût, de quelque 1.000 euros, sera réparti entre tous les habitants. D'après

verdeeld. Volgens de techniek die de lift kwam repareren ging het om een geval van vandalisme. Blijkbaar vindt Zuiderhaard dat in dat geval alle kosten toekomen aan de huurders.

De bewoners gaan hiermee uiteraard niet akkoord. Ze begrijpen niet waarom het hele gebouw verantwoordelijk wordt gesteld voor het vandalisme.

In het gebouw wonen vooral oudere mensen, waarvoor deze lift geen luxe is. Bovendien zijn er verschillende lokalen en bureaus van de Zuiderhaard in het gebouw. Desondanks vindt de huisvestingsmaatschappij het niet nodig om ook een deel van de kosten op zich te nemen en schuift ze de gehele factuur door naar haar huurders.

Tot slot, argumenteren de bewoners dat het gebouw heel wat structurele mankementen vertoont. Zo staat de bewuste lift regelmatig in panne en zijn er heel wat problemen met isolatie en scheurtjes in het complex. Ze vinden het dus erg ongepast dat ze deze bijkomende rekeningen krijgen doorgestuurd, terwijl zij al huur moeten betalen voor woningen die niet in orde zijn.

Hierover de volgende vragen :

- Bent u op de hoogte van deze gebeurtenissen bij de Zuiderhaard? Hebt u contact opgenomen met de huisvestingsmaatschappij en de bewoners? Gaat u eerder akkoord met de argumentatie van de huisvestingsmaatschappij of met die van de bewoners?
- Welke afspraken en regelgeving bestaan er hier rond? Is het normaal dat de Zuiderhaard zichzelf uitsluit in de kostendeling terwijl ze wel zelf kantoren en lokalen in het gebouw aanhouden?
- Beschikt de Zuiderhaard over een juridische basis om deze kosten integraal op de huurders te verhalen? Welke mogelijkheden hebben huurders tot hun beschikking om dit verder aan te vechten?
- Is dit soort problematiek over kostendeling tussen huurders en de sociale huisvestingsmaatschappij veelvoorkomend in de sector? Kan u dit illustreren met cijfers? Wat heeft u al ondernomen om dit te verhelpen?

Vraag nr. 917 van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven d.d. 3 december 2018 (Fr.) :

Gezondheidsrisico's wegens uitwerpselen van duiven in de stadsomgeving.

U werd al herhaaldelijk ondervraagd over de ongemakken die veroorzaakt worden door duiven in het Brussels Gewest.

Daarbij gaat het echter over de openbare netheid, het beheer van de gebouwen of de verenigbaarheid van het bestrijden van duiven met het dierenwelzijn.

le technicien venu réparer l'ascenseur, il s'agissait d'un acte de vandalisme. Manifestement, le Foyer du Sud estime que, dans ces conditions, les couts incombent intégralement aux locataires.

Il va sans dire que les habitants ne sont pas d'accord. Ils ne comprennent pas pourquoi l'ensemble de l'immeuble est tenu pour responsable de l'acte de vandalisme.

L'immeuble est surtout habité par des personnes âgées ; cet ascenseur n'est dès lors pas un luxe. En outre, l'immeuble abrite différents locaux et bureaux du Foyer du Sud. La SISF n'en estime pas moins superflu de prendre en charge une partie des couts, et elle répercute intégralement la facture sur ses locataires.

Enfin, les habitants invoquent le fait que l'immeuble présente de nombreux défauts structurels. Par exemple, l'ascenseur en question est régulièrement en panne et le complexe pose de nombreux problèmes d'isolation et de fissures. Ils jugent donc tout à fait déplacé de recevoir ces factures supplémentaires alors qu'ils doivent déjà payer un loyer pour des logements défectueux.

Je voudrais vous poser les questions suivantes à cet égard :

- Avez-vous connaissance de ces faits survenus au Foyer du Sud? Avez-vous pris contact avec la SISF et les habitants? Soutenez-vous plutôt les arguments de la SISF ou ceux des habitants?
- Quels sont les accords et la réglementation existants en la matière? Est-il normal que le Foyer du Sud s'exclue du partage des couts alors qu'il a des locaux et des bureaux dans l'immeuble?
- Le Foyer du Sud dispose-t-il d'une base juridique pour répercuter intégralement ces couts sur les locataires? Quelles possibilités les locataires ont-ils à leur disposition pour continuer de contester cette situation?
- Ce type de problème de partage des couts entre locataires et SISF est-il fréquent dans le secteur? Pouvez-vous l'illustrer par des chiffres? Qu'avez-vous déjà fait pour y remédier?

Question n° 917 de M. Gaëtan Van Goidsenhoven du 3 décembre 2018 (Fr.) :

Les risques sanitaires imputables aux déjections de pigeons en milieu urbain.

Vous avez déjà été interrogée à différentes reprises sur la question des désagréments causés par les pigeons en Région bruxelloise.

Ces nuisances sont cependant abordées sur le plan de la propreté publique, de la gestion des bâtiments ou de la compatibilité de la lutte contre les pigeons avec le bien-être animal.

De gezondheidsrisico's die de uitwerpselen van duiven met zich meebrengen zijn echter nog niet aan bod gekomen.

Onlangs is mij echter een drama in verband met die gezondheidsrisico's ter ore gekomen. Tijdens de zomer van 2018 kreeg een persoon van 57 jaar griepsymptomen, die na klinische analyses bleken veroorzaakt te zijn door het inademen van een bacterie uit duivenuitwerpselen. De toestand van voornoemde persoon werd snel erger en leidde tot een acute longontsteking, waardoor de persoon ondanks de verstrekte zorgen enkele weken later overleed.

Hoewel controle op de duivenbevolking voornamelijk een gemeentelijke bevoegdheid is, zou de ernst van voornoemde feiten ons ertoe kunnen brengen de manier waarop de coördinatie tussen de gemeenten wordt georganiseerd heruit te denken.

Graag een antwoord op volgende vragen.

1. Werden die feiten van besmetting door duivenuitwerpselen u gemeld ?
2. Zo ja, beschikt u over cijfers betreffende het aantal ziektes dat veroorzaakt wordt door duivenuitwerpselen in Brussel ? Kan u uw antwoord staven met gegevens voor elk jaar sedert 2014 ?
3. In voorkomend geval, hoeveel van die ziekten leidden in elk van die jaren tot het overlijden van de besmette persoon ?
4. In de herfst van 2017 moest een werkgroep, waarbij de afdeling Groene ruimtes van Leefmilieu Brussel betrokken was, een onderzoek verrichten over de methodes om de duivenbevolking te beheren. Kan u ons de resultaten van dat onderzoek meedelen ? Meer in het bijzonder, kwamen daarbij de aan de mens overdraagbare ziektes aan bod ?
5. Werden onlangs analyses van de duivenuitwerpselen verricht in Brussel ?
6. Zo ja, blijkt uit die analyses dat de stoffen die zij bevatten (bacteriën, virussen) schadelijker zijn geworden dan vroeger ? Bestaan er gegevens aan de hand waarvan de huidige situatie vergeleken kan worden met die van verscheidene decennia geleden ?
7. Heeft overleg plaatsgevonden met de minister belast met het dierenwelzijn, met de staatssecretaris belast met openbare Netheid of met de verschillende entiteiten die verantwoordelijk zijn voor volksgezondheid ?
8. Hoe wordt het bestrijden van het overtollige duivenbevolking afgestemd op de kwesties die te maken hebben met het beleid inzake volksgezondheid ?
9. Naast de gewone ongemakken die veroorzaakt worden door de duiven, is het aspect dat ons hier bezighoudt veel ernstiger, omdat het mogelijk gaat over mensenlevens. Zou dat geen bijkomende reden zijn om de intercommunale coördinatie inzake het beheer van de duivenpopulatie te herdenken ? Vindt u dat deze problematiek behandeld zou moeten worden op een hoger niveau dan het gemeentelijke ?
10. Worden maatregelen onderzocht om de samenwerking met de gemeenten te versterken ?

Ces nuisances n'ont en revanche pas encore été abordées sur le plan des risques sanitaires majeurs encourus à cause des déjections de pigeons.

Or, un drame qui concerne ces risques sanitaires a été porté à ma connaissance. Durant l'été 2018, une personne de 57 ans a été atteinte de symptômes grippaux qui se sont avérés, après analyses cliniques, être provoqués par l'inhalation d'une bactérie provenant de déjections de pigeons. Son état s'est rapidement aggravé et a entraîné une pneumonie aiguë. Malgré les soins qui lui ont été prodigués, cette personne est décédée quelques semaines plus tard.

Si le contrôle de la population de pigeons est une matière relevant essentiellement de la compétence communale, la gravité des faits mentionnés pourrait nous amener à repenser la manière dont s'organise la coordination intercommunale.

Aussi, je souhaitais vous poser les questions suivantes :

1. Ces faits de contamination imputables aux fientes de pigeons ont-ils été portés à votre connaissance ?
2. Si oui, disposez-vous de chiffres relatifs au nombre de maladies provoquées par des déjections de pigeons à Bruxelles ? Pourriez-vous étayer votre réponse pour chaque année depuis 2014 ?
3. Le cas échéant, combien de ces maladies ont-elles débouché chaque année sur un décès de la personne contaminée ?
4. À l'automne 2017, un groupe de travail impliquant la Division Espaces Verts de Bruxelles Environnement devait mener une étude sur les méthodes de gestion de la population de pigeons. Pourriez-vous nous communiquer les résultats de cette étude ? Plus particulièrement, cette étude a-t-elle abordé cette question sous l'angle des maladies transmissibles à l'homme ?
5. Des analyses des fientes de pigeons ont-elles été effectuées à Bruxelles dernièrement ?
6. Si oui, ces analyses témoigneraient-elles d'une plus grande nocivité qu'auparavant des substances contenues dans ces fientes (bactéries, virus) ? Existe-t-il des données permettant de comparer la situation actuelle à celle qui prévalait il y a plusieurs décennies ?
7. Des concertations avec la ministre en charge du Bien-être animal, avec la secrétaire d'État en charge de la Propreté publique ou avec les différentes entités responsables en matière de Santé publique ont-elles eu lieu ?
8. Comment l'articulation entre la lutte contre la prolifération des pigeons et les questions sanitaires liées à la politique de la santé publique s'opère-t-elle ?
9. Outre les désagréments habituels provoqués par les pigeons, l'aspect qui nous occupe ici est bien plus grave puisqu'il est potentiellement question de vies humaines. Ceci ne serait-il pas une raison supplémentaire de repenser la manière dont s'articule la coordination intercommunale sur la gestion des populations de pigeons ? Estimez-vous que cette problématique devrait être traitée à un échelon plus large que celui des communes ?
10. Partant, des mesures sont-elles à l'étude en vue d'une collaboration renforcée avec les communes ?

Staatssecretaris belast met Openbare Netheid, Vuilnisophaling en -verwerking, Wetenschappelijk Onderzoek, gemeentelijke Sportinfrastructuur en Openbaar Ambt

Vraag nr. 260 van mevr. Elke Roex d.d. 17 mei 2016 (N.) :

De projecten en prioriteiten van Easy Brussels gericht naar de non-profit.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 20, blz. 49

Staatssecretaris belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn

Vraag nr. 526 van de heer Marc-Jean Ghysse d.d. 27 november 2018 (Fr.) :

De Brussels smart city.

Koolstofarme stad, stad online, efficiënte stad, weerbare stad, laboratoriumstad... de definities van een smart city zijn even talrijk als er smart cities zijn. Men vindt ook smart cities op alle continenten, maar er zijn wel gelijkenissen in de verschillende visies. De realisaties of doelstellingen kunnen in zes actiedomeinen gegroepeerd worden. De digitale technologie wordt vaak als rode draad beschouwd in de veranderingen van de smart city.

- Wat zijn de voornaamste actiedomeinen van de Brussels smart city ?
- Wat zijn de Brusselse kenmerken ?
- Is er een vergelijking mogelijk met andere Europese grootsteden ? Zo ja welke ?
- Welke doelstellingen heeft onze hoofdstad al gehaald ?

Secrétaire d'État chargée de la Propreté publique et de la Collecte et du Traitement des Déchets, de la Recherche scientifique, des Infrastructures sportives communales et de la Fonction publique

Question n° 260 de Mme Elke Roex du 17 mai 2016 (N.) :

Les projets et priorités d'Easy Brussels à l'égard du non-marchand.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 20, p. 49

Secrétaire d'État chargée de la Coopération au Développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des Chances et du Bien-être animal

Question n° 526 de M. Marc-Jean Ghysse du 27 novembre 2018 (Fr.) :

La smart city bruxelloise.

Ville zéro carbone, ville connectée, ville efficiente, ville résiliente, ville laboratoire... les définitions de la smart city sont aussi nombreuses qu'il y a de smart cities. On trouve également des villes intelligentes sur tous les continents. Quelques points communs existent cependant entre ces différentes visions de la ville intelligente. Ses réalisations ou ses objectifs peuvent aussi être regroupés en 6 domaines d'action. Enfin, les technologies de l'ère numérique sont souvent considérées comme le fil rouge des transformations à l'œuvre dans la smart city.

- Quels sont les principaux domaines d'action de la smart city bruxelloise ?
- Quelles sont les particularités bruxelloises ?
- Peut-on la comparer avec d'autres grandes villes européennes ? Si oui, lesquelles ?
- Quels sont les objectifs déjà atteints pour notre capitale ?

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

Minister belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking

Vraag nr. 46 van de heer Benoît Cerexhe d.d. 12 mei 2015
(Fr.) :

*De regels inzake het gebruik van het internet voor
privédoeleinden.*

De vraag en het voorlopig antwoord werden gepubliceerd in
Bulletin nr. 9, blz. 43

Vraag nr. 76 van de heer Emmanuel De Bock d.d.
16 november 2015 (Fr.) :

*Berekeningen van de FOD Financiën betreffende de
personenbelasting (PB) van de gemeenten.*

De vraag en het voorlopig antwoord werden gepubliceerd in
Bulletin nr. 14, blz. 28

Vraag nr. 82 van de heer Benoît Cerexhe d.d. 15 december
2015 (Fr.) :

Belastingen op motorvoertuigen.

De vraag en het voorlopig antwoord werden gepubliceerd in
Bulletin nr. 15, blz. 27

Ministre chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au Développement

Question n° 46 de M. Benoît Cerexhe du 12 mai 2015
(Fr.) :

Les règles régissant l'utilisation d'internet à des fins privées.

La question et la réponse provisoire ont été publiées dans le
Bulletin n° 9, p. 43

Question n° 76 de M. Emmanuel De Bock du 16 novembre
2015 (Fr.) :

*Les calculs du SPF Finances concernant l'impôt des
personnes physiques (IPP) des communes.*

La question et la réponse provisoire ont été publiées dans le
Bulletin n° 14, p. 28

Question n° 82 de M. Benoît Cerexhe du 15 décembre
2015 (Fr.) :

Les taxes sur les véhicules automobiles.

La question et la réponse provisoire ont été publiées dans le
Bulletin n° 15, p. 27

Vraag nr. 97 van de heer Michaël Verbauwhede d.d. 9 februari 2016 (Fr.) :

De verkoop van het Actirisgebouw.

De vraag en het voorlopig antwoord werden gepubliceerd in Bulletin nr. 16, blz. 36

Question n° 97 de M. Michaël Verbauwhede du 9 février 2016 (Fr.) :

La vente du bâtiment Actiris.

La question et la réponse provisoire ont été publiées dans le Bulletin n° 16, p. 36

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,
Territoriale Ontwikkeling,
Stedelijk Beleid,
Monumenten en Landschappen,
Studentenaangelegenheden, Toerisme,
Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek
en Openbare Netheid**

Vraag nr. 1059 van mevr. Hannelore Goeman d.d.
25 oktober 2018 (N.) :

De incubator van Usquare.

Op Usquare, de kazernesite in Elsene, komt er een gemeenschappelijk incubator van de ULB en VUB, alsook een Fablab. Bij de incubator hoort ook een Startlab voor studenten ondernemers.

Een goed initiatief. Graag zou ik daarover meer informatie krijgen.

1. Is er al duidelijkheid over de verdeling van de ruimtes ? Blijft het Gewest eigenaar ? Hoeveel ruimte wordt er voorzien voor de incubator, de Fablab en de Startlab ? Over welke partners gaat het ? Tegen welke voorwaarden ? Worden er daartoe beheersovereenkomsten gesloten ?
2. Wat is de rol van de gewestelijke overheid ? In welke mate komt zij tussen in de financiering van dit project ? In welke mate voor uitrusting en ondersteuning ? Welke afspraken bestaan er daarover ?

**Ministre-Président chargé des
Pouvoirs locaux, du Développement territorial,
de la Politique de la Ville,
des Monuments et Sites,
des Affaires étudiantes, du Tourisme,
de la Fonction publique,
de la Recherche scientifique et
de la Propreté publique**

Question n° 1059 de Mme Hannelore Goeman du
25 octobre 2018 (N.) :

L'incubateur d'Usquare.

Usquare, sur le site des casernes d'Ixelles, accueillera un incubateur commun ULB-VUB, ainsi qu'un FabLab. L'incubateur comprendra également un StartLab pour les étudiants entrepreneurs.

C'est là une bonne initiative au sujet de laquelle je voudrais vous poser les questions suivantes :

1. La répartition des espaces est-elle déjà définie clairement ? La Région reste-t-elle propriétaire des lieux ? Combien d'espace prévoit-on pour l'incubateur, le FabLab et le StartLab ? Quels sont les partenaires ? À quelles conditions ? Des contrats de gestion seront-ils conclus ?
2. Quel est le rôle de l'autorité régionale ? Dans quelle mesure intervient-elle dans le financement de ce projet ? Et dans l'équipement et le soutien ? Qu'a-t-il été convenu à cet égard ?

3. Wie coördineert dit project? Bestaat er een overkoepelende werking? Wie is het aanspreekpunt?
4. Welk tijdsplan wordt voorzien voor de uitvoering van dit project?

Antwoord:

Vraag 1

Voor wat betreft de gescheiden ruimte. De definitieve indeling staat nog niet helemaal vast maar de incubator zal een plaats krijgen in één van de twee betrokken gebouwen (3.600 m² bruto op een totaal van 7.200 m², waarbij de overige 3.600 m² ter beschikking komen van de FabLabs en de aanverwante onderwijsdiensten. Een uitbreiding van 1.000 m² die de beide functies zouden delen, wordt onderzocht maar is vandaag nog niet gefinancierd).

De StartLabs maken deel uit van de incubatorruimte. De beide betrokken gebouwen worden middels erfpacht overgedragen aan de ULB en de VUB en/of aan de NV van de Incubator. Er zullen uiteraard werkings- en bestuurs-overeenkomsten worden toegepast. De scope van de incubator moet nog worden verfijnd. Naast de universitaire partners (ULB, VUB) en aanverwante incubatoren (ICAB, EEBIC) zijn er vandaag nog geen andere partners geïdentificeerd.

Vraag 2

Wat de rol van het Gewest betreft, zijn het Gewest en Citydev voorzien als aandeel-houders van de incubator. Citydev heeft zijn participatie ten belope van 500.000 euro al vastgelegd. Het Gewest zelf neemt deel via zijn onderzoeksbegrotingen, waarop voor het dienstjaar 2019 een BA is gecrediteerd met 4 miljoen euro kapitaal voor investerings- en renovatiekosten verbonden aan de gebouwen.

Nu al hebben de onderzoeksbegrotingen aan de incubator een werkingssubsidie van 165.000 euro toegewezen voor de lancering van zijn activiteiten en om de raming van de behoeften verbonden aan de gebouwen te omschrijven. Het Gewest wordt daarmee formeel aandeelhouder vanaf de vastlegging van de middelen voorzien op de begroting 2019, en dit op een gelijkwaardige basis als bij de vorige gewestelijke incubatoren BLSI en Greenbizz. Op grond van datzelfde model kunnen later verdere participaties in het kapitaal gebeuren.

Vraag 3

Er is een raad van bestuur samengesteld als beheersorgaan voor de NV. De raad heeft Annick Favere aangesteld als tijdelijk projectmanager totdat een CEO is aangeworven.

Vraag 4

De incubator moet van start gaan vanaf de tijdelijke ingebruikneming van Usquare en opent de deuren zodra het gebouw gerenoveerd is (+/- 2022-2023).

3. Qui coordonne ce projet? Y a-t-il une organisation faitière? Qui est l'interlocuteur?
4. Quel calendrier a-t-on prévu pour la mise en œuvre de ce projet?

Réponse:

Question 1

Concernant la séparation des surfaces. Leur répartition n'est pas encore totalement définie mais l'incubateur devrait se localiser dans un des deux bâtiments concernés (3.600 m² bruts sur total de 7.200 m², les autres 3.600 m² étant consacrés aux FabLabs et aux services d'enseignement liés. Une extension de 1.000 m² partagés entre les deux fonctions est étudiée mais non encore financée à ce stade).

Les espaces StartLab sont inclus dans les espaces incubateurs. Les deux bâtiments concernés seront concédés en emphytéose totalement ou en partie à l'ULB et à la VUB et/ou à la SA incubateur. Il y aura évidemment des accords de fonctionnement et de gouvernance qui seront mis en œuvre. Le scope de l'incubateur est encore amené à être affiné. Au-delà des partenaires universitaires (ULB, VUB) et incubateurs liés (ICAB, EEBIC), il n'y a donc pas encore de partenaires identifiés à ce stade.

Question 2

Concernant le rôle de la Région, il est prévu que la Région et Citydev soient actionnaires de l'incubateur. Citydev a déjà acté sa participation à concurrence de 500.000 euros. Quant à la Région, elle interviendra via ses budgets recherche dont l'exercice 2019 a crédité une AB de participation en capital à concurrence de 4 millions d'euros pour les frais d'investissement en rénovation du bâti.

D'ores et déjà, les budgets « recherche » ont octroyé à l'incubateur un subside de fonctionnement de 165.000 euros pour le lancement de ses activités et pour définir l'estimation des besoins du bâtiment. La Région sera donc formellement actionnaire dès l'engagement des fonds prévus au budget 2019, et ce sur une base similaire à celle qui a prévalu pour les derniers incubateurs régionaux BLSI et Greenbizz. Sur ce même modèle, d'autres participation en capital peuvent intervenir ultérieurement.

Question 3

Un CA est constitué et gère la SA. Le CA a nommé Annick Favere comme project manager temporaire en attente de l'engagement d'un CEO.

Question 4

L'incubateur devrait débiter dans la phase d'occupation temporaire d'Usquare et ouvrira ses portes une fois le bâtiment rénové (+/- 2022-2023).

Vraag nr. 1061 van de heer Alain Destexhe d.d. 8 november 2018 (Fr.) :

Het dragen van de sluier of andere religieuze tekenen in de Brusselse besturen en gewestelijke semioverheidsinstellingen die onder uw toezicht staan.

Weet u op hoeveel werknemers deze vraag betrekking heeft en hoeveel er een opvallend of zichtbaar teken van geloofs- of levensovertuiging dragen in de besturen en semioverheidsinstellingen van het Brussels Gewest die onder uw toezicht staan ?

Antwoord : In de gewestelijke besturen mogen geen statistieken worden opgemaakt over het dragen van een hoofddoek of enig ander vermeend « opzichtig of zeer zichtbaar » symbool van een geloofsovertuiging, omdat dit soort telling ingaat op de godsdienstige overtuiging van de personeelsleden, wat bij wet verboden is, zoals door Unia wordt bevestigd.

Artikel 9.1 van de Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens (AVGB) en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG bepaalt duidelijk dat :

De verwerking van persoonsgegevens waaruit ras of etnische afkomst, politieke opvattingen, religieuze of levensbeschouwelijke overtuigingen, of het lidmaatschap van een vakbond blijken, en verwerking van genetische gegevens, biometrische gegevens met het oog op de unieke identificatie van een persoon, of gegevens over gezondheid, of gegevens met betrekking tot iemands seksueel gedrag of seksuele geaardheid zijn verboden.

Deze Verordening is rechtstreeks van toepassing in alle lidstaten van de Europese Unie.

Anderzijds omkadert de wet van 30 juli 2018, betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens, die de GPDR omzet naar het Belgisch recht, op een strikte manier de toegestane uitzonderingen op het boven-genoemde artikel.

De uitzonderlijke voorwaarden die inzonderheid in artikel 34 voorzien zijn, staan ook niet toe statistieken bij te houden met betrekking tot de filosofische of religieuze overtuigingen van ambtenaren, ongeacht of deze overtuigingen nu al dan niet worden geuit door symbolen die zogenaamd opzichtig of zeer zichtbaar zijn.

Question n° 1061 de M. Alain Destexhe du 8 novembre 2018 (Fr.) :

Le port du voile ou d'autres signes religieux dans les administrations bruxelloises et les pararégionaux qui relèvent de votre tutelle.

Connaissez-vous le nombre de personnes qui sont aujourd'hui concernées par cette question et qui porteraient un signe convictionnel ostentatoire ou très visible dans les administrations ou les pararégionaux de la Région bruxelloise qui relèvent de votre tutelle ?

Réponse : Il ne pourrait être établi, dans les administrations régionales, de statistiques relatives au port du voile ou autres signes convictionnels prétendant « ostentatoires ou très visibles », parce qu'un tel recensement porterait, comme le confirme Unia, sur les convictions religieuses des membres du personnel, ce qui est interdit par la loi.

L'article 9.1 du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (RGPD) et abrogeant la directive 95/46/CE stipule clairement que :

Le traitement des données à caractère personnel qui révèle l'origine raciale ou ethnique, les opinions politiques, les convictions religieuses ou philosophiques ou l'appartenance syndicale, ainsi que le traitement des données génétiques, des données biométriques aux fins d'identifier une personne physique de manière unique, des données concernant la santé ou des données concernant la vie sexuelle ou l'orientation sexuelle d'une personne physique sont interdits.

Ce règlement est directement applicable dans tous les États membres de l'Union européenne.

Les exceptions admises à l'article susmentionné sont, quant à elles, strictement encadrées dans la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel, qui transpose le RGPD dans le droit belge.

Les conditions exceptionnelles prévues, notamment en son article 34, ne permettent pas non plus la tenue de statistiques relatives aux convictions philosophiques ou religieuses des fonctionnaires, que ces convictions soient manifestées ou non par des signes prétendant « ostentatoires ou très visibles ».

Vraag nr. 1062 van de heer Alain Destexhe d.d. 8 november 2018 (Fr.) :

Door de Brusselse Regering toegekende subsidies aan vzw's.

In dat verband had ik u graag de volgende vragen gesteld :

- Worden de beslissingen om vzw's te financieren altijd voorgelegd aan de Ministerraad of beschikt elke minister over enige manoeuvreerruimte? Zo ja, volgens welke criteria?
- In het kader van het Kanaalplan van de federale regering werden een aantal vzw's gestraft of ontbonden. Hadden sommige van die vzw's subsidies van de Brusselse Regering gekregen? Zo ja, welke vzw's? Welke bedragen?
- Hoeveel ambtenaren worden ingezet om de subsidies te controleren?

Antwoord : Krachtens artikel 5, 14° van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 juli 2000 « tot regeling van haar werkwijze en tot regeling van de ondertekening van de akten van de Regering » moet de Regering beraadslagen over alle besluiten voor de toekenning van een subsidie van meer dan 15.000 euro. Al die subsidies staan dus vermeld in de lijst met de regeringsbeslissingen die wekelijks bekendgemaakt wordt aan het Parlement.

Subsidies voor een bedrag van 15.000 euro of lager kunnen toegekend worden op basis van een ministerieel besluit. Een overzicht van die subsidies wordt regelmatig megedeeld naar aanleiding van parlementaire vragen.

Het « Kanaalplan » van de federale regering bevat een hoofdstuk over de vzw's die gehuisvest zijn in de betrokken gemeenten. Alleen al in Molenbeek telde de politie ongeveer 1.600 verenigingen. Enkele daarvan zijn niet meer actief, sommige zelfs al meerdere jaren, en zijn nooit officieel ontbonden.

De besturen waarop ik toezicht uitoefen, beschikken niet over een lijst van de vzw's die gesanctioneerd of ontbonden werden in het kader van het Kanaalplan van de federale regering.

Overigens wordt Brussel Preventie & Veiligheid niet op de hoogte gebracht over sancties die de federale overheid in dat verband getroffen zou hebben tegen door het Gewest gesubsidiëerde verenigingen.

Ik beschik dus niet over elementen die mij toelaten te antwoorden op uw vraag.

De controle op de vzw's wordt geregeld door de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 « houdende de bepalingen

Question n° 1062 de M. Alain Destexhe du 8 novembre 2018 (Fr.) :

Subsidies accordés à des ASBL par le gouvernement bruxellois.

Mes questions sont les suivantes :

- Les décisions de financer des ASBL passent-elles toujours par le Conseil des ministres ou chaque ministre dispose-t-il d'une marge de manœuvre ? Si oui, selon quels critères ?
- Dans le cadre du Plan Canal du gouvernement fédéral, un certain nombre d'ASBL ont été sanctionnées ou dissoutes. Certaines de ces ASBL avaient-elles bénéficié d'un financement du gouvernement bruxellois ? Si oui, lesquelles et avec quels montants ?
- Combien de fonctionnaires sont-ils affectés au contrôle de ces financements ?

Réponse : En vertu de l'article 5, 14° de l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2000 « portant règlement de son fonctionnement et réglant la signature des actes du gouvernement », tous les arrêtés de subvention d'un montant supérieur à 15.000 euros doivent être délibérés en gouvernement. Toutes ces subventions figurent dès lors parmi les décisions du gouvernement qui sont communiquées au Parlement sur base hebdomadaire.

Les subventions d'un montant égal ou inférieur à 15.000 euros peuvent être octroyées sur la base d'un arrêté ministériel. Une recension et une communication de ces subventions a lieu régulièrement, consécutivement à des questions parlementaires.

Le « Plan Canal » du gouvernement fédéral comporte un volet concernant les ASBL domiciliées dans les communes visées. Rien que sur Molenbeek, la police a recensé quelque 1.600 associations. Un certain nombre d'entre elles n'exerçaient plus aucune activité, depuis parfois plusieurs années, sans jamais avoir été officiellement dissoutes.

En ce qui concerne les ASBL sanctionnées ou dissoutes dans le cadre du Plan Canal du gouvernement fédéral, les Administrations sur lesquelles j'exerce la tutelle ne disposent pas d'une telle liste.

Par ailleurs, Bruxelles Prévention & Sécurité n'est pas informé de sanctions que l'autorité fédérale aurait prises dans ce cadre à l'encontre d'associations subventionnées par la Région.

Je ne dispose donc d'aucun élément qui me permette de répondre à votre interrogation.

Le contrôle des ASBL est organisé par l'ordonnance organique du 23 février 2006 « portant les dispositions

die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle», die voorziet in controles zowel vooraf als achteraf. Ik verwijs u in het bijzonder naar de artikelen 92 tot 95 van die ordonnantie.

De controle van de vastleggingen en de vereffeningen, geregeld door de artikelen 73, 74 en 75 van de OOBBC, vormt een fundamenteel onderdeel van het interne controlesysteem dat de regeringsdiensten en de autonome bestuursinstellingen ten uitvoer moeten brengen. Momenteel telt de Controle van de vastleggingen en de vereffeningen, die deel uitmaakt van BFB, zes ervaren Controleurs van de vastleggingen en de vereffeningen. Naast de regeringsdiensten heeft de Controle van de vastleggingen en de vereffeningen, die deel uitmaakt van BFB, in 2018 op aanstelling van de Regering opgetreden voor de volgende entiteiten: Innoviris, Hub.brussels, Brussel Preventie en Veiligheid, Perspective.brussels, Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulpverlening (DBDMH), Parking.brussels, de Haven van Brussel, Visit.brussels.

De cel voor de controle van het goede financiële beheer (art. 77 van de OOBBC), die deel uitmaakt van BFB, bestaat uit 3 Controleurs/Auditeurs en staat onder het toezicht van een directeur.

De verdeling van de ambtenaren die ingezet worden om deze financieringen te controleren, ziet er voor de aangelegenheden waarop ik toezicht uitoefen, meer bepaald uit als volgt :

- Voor BSE : 8 ambtenaren worden deels ingezet om deze financieringen, inzonderheid de facultatieve subsidies voor vzw's, te controleren.
- Voor het Imago van Brussel worden 5 personen ingezet om deze financieringen te controleren.
- Voor de budgetten die toegewezen worden onder opdracht 3 van de begroting van de GOB, worden, bovenop de controle door de IF en de CVV, twee ambtenaren ingezet om de aanwending van de toegekende subsidies te controleren.
- In het kader van de programma's voor territoriale samenwerking is de Directie Financiële Controle en Goed Financieel Beheer ook lid van de Europese Groep van Auditoren voor de audit van de projecten die gefinancierd worden door de programma's INTERREG, URBACT, INTERACT en ESPON.
- De behandeling van de subsidies aan de verenigingssector is gecentraliseerd in de Directie Toekomstverkenning en Ontwikkelingen, die momenteel tien medewerkers telt, waarvan er vier rechtstreeks betrokken zijn bij de controleacties. Bovendien staan binnen de instelling drie medewerkers in voor de budgettaire en boekhoudkundige opvolging.

applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle» (ci-après OOBCC), qui organise des contrôles ex ante et ex post. Je vous renvoie plus particulièrement aux articles 92 à 95 de cette ordonnance.

Le contrôle des engagements et des liquidations, prévu aux articles 73, 74 et 75 de l'OOBCC, est une composante fondamentale du système de contrôle interne que doivent mettre en œuvre les services du gouvernement et les organismes administratifs autonomes. Actuellement, le contrôle des engagements et des liquidations qui fait partie de BFB compte 6 contrôleurs des engagements et des liquidations expérimentés. En 2018, en plus des services du gouvernement, le contrôle des engagements et des liquidations qui fait partie de BFB a exercé, conformément aux désignations du gouvernement pour les entités suivantes : Innoviris, Hub.brussels, Bruxelles Prévention et Sécurité, perspective.brussels, Service d'incendie et d'aide médicale urgente (SIAMU), Parking.brussels, Port de Bruxelles, visit.brussels.

La cellule du contrôle de la bonne gestion financière (art. 77 de l'OOBCC) qui fait partie de BFB comprend 3 contrôleurs/auditeurs et est supervisé par un directeur.

Plus spécifiquement, le nombre de fonctionnaires affectés au contrôle de ces financements se répartit de la manière suivante pour les matières sur lesquelles j'exerce la tutelle :

- Pour BUP : 8 fonctionnaires sont partiellement affectés au contrôle de ces financements, notamment des subventions facultatives à des ASBL.
- Pour l'Image de Bruxelles, 5 personnes sont affectées au contrôle de ces financements.
- Pour ce qui concerne les budgets alloués en mission 3 du budget du SPRB, outre le contrôle opéré par l'IF et le CEL, deux agents sont affectés au contrôle de l'utilisation des subventions octroyées.
- Dans le cadre des programmes de coopération territoriale, la Direction Contrôle financier et bonne Gestion financière intervient également comme membre du Groupe des Auditeurs européens pour l'audit des projets financés par les programmes INTERREG, URBACT, INTERACT et ESPON.
- Le traitement des subventions au secteur associatif est centralisé à la Direction de la Prospective et des Développement, qui compte pour l'heure dix agents, dont quatre sont directement impliqués dans les opérations de contrôle. En outre, les missions de suivi budgétaire et comptable mobilisent trois autres agents au sein de l'Organisme.

Vraag nr. 1071 van de heer Marc-Jean Ghysels d.d. 30 november 2018 (Fr.) :

Impact van de federale pensioenhervorming op de gemeentefinanciën.

De gemeentefinanciën worden de laatste jaren in een wurggreep gehouden. De gemeenten hebben allerhande uitgaven, maar de personeelsuitgaven vormen het leeuwendeel daarvan en lopen op tot ongeveer 50 % van het totaal. Deze financiële lasten mogen niet los van de economische context van de gemeenten in ruime zin worden gezien.

Een groot aantal ambtenaren wordt binnenkort gepensioneerd. Dat zal de uitgaven van de gemeenten in de komende jaren de hoogte injagen. Tegelijkertijd zijn de ontvangsten gedaald. De tax shift heeft de personenbelasting en bijgevolg de gemeentelijke opcentiemen verlaagd.

Voorts heeft de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) de federale overheid onlangs gevraagd om met geld over de brug te komen om te vermijden dat de financiën van verschillende entiteiten vanaf volgend jaar in het rood duiken.

In Brussel hadden vijf gemeenten een begroting 2018 in rode cijfers ingediend. Geen enkele gemeente vertoont daarentegen nog een tekort op het globaal dienstjaar, namelijk als men rekening houdt met de vorige dienstjaren.

Deze situatie heeft natuurlijk een grote impact op een sleutelement voor de evolutie van de gemeenten – de overheidsinvesteringen. De lokale besturen, die goed zijn voor ongeveer 35 % van de overheidsinvesteringen, zitten steeds vaker in een spiraal van onderinvestering.

- Binnenkort worden de begrotingen 2019 opgemaakt. Werd de impact van de federale pensioenhervorming op onze gemeenten bestudeerd? Kan daar een cijfer op geplakt worden? Is daarover overleg gepleegd met de federale overheid?
- Hoe evolueren de personeelsuitgaven en pensioenlasten in onze gemeenten? Blijven de personeelsuitgaven onder controle?
- Wordt het aantal statutaire personeelsleden verminderd ten gunste van contractuele personeelsleden?

Antwoord : De impact van de federale pensioenhervorming is inderdaad door mijn diensten onderzocht.

Op basis van de ramingen van de FOD Pensioenen leidt de hervorming tot een toename van de pensioenlast die weegt op de 16 gemeenten, 13 OCMW's en 6 Politiezones die zijn aangesloten bij het Gesolideriseerd Pensioenfonds, en dit met minstens 30 % op vijf jaar.

Question n° 1071 de M. Marc-Jean Ghysels du 30 novembre 2018 (Fr.) :

Impact de la réforme fédérale des pensions sur les finances communales.

Les finances communales ont été asphyxiées ces dernières années. Les dépenses des communes couvrent un grand nombre de composantes différentes mais ce sont les dépenses de personnel qui constituent le poste principal, une part qui flirte avec les 50 %. Cette charge financière ne peut être isolée de la réalité économique, au sens large, dans laquelle les communes évoluent.

Bon nombre de fonctionnaires vont prochainement partir à la pension, ce qui va faire exploser les dépenses des communes dans les prochaines années. Parallèlement, les rentrées ont baissé. Le taxshift a diminué l'impôt des personnes physiques et donc les centimes additionnels destinés aux communes.

Par ailleurs, l'Union des villes et communes flamandes (VVSG) a récemment demandé au fédéral de délier les cordons de sa bourse afin d'empêcher les finances de plusieurs entités de plonger dans le rouge dès l'an prochain.

Pour rappel, à Bruxelles, cinq communes avaient déposé un budget 2018 virant au rouge. Par contre, plus aucune ne présente de déficit à l'exercice global, c'est-à-dire tenant compte des exercices antérieurs.

Notons que cette situation a bien entendu un impact majeur sur un élément clé pour l'évolution des communes - l'investissement public. Les pouvoirs locaux, qui portent environ 35 % des investissements publics, se retrouvent de plus en plus dans une spirale de sous-investissement.

- À l'approche de l'élaboration des budgets 2019, l'impact de la réforme des pensions sur nos communes a-t-il été étudié? Peut-on l'estimer? Y a-t-il eu une concertation avec le fédéral à ce sujet?
- Quelle est l'évolution des dépenses de personnel et des charges de pension dans nos communes? Peut-on parler d'une maîtrise des dépenses de personnel?
- Poursuit-on la réduction des statutaires au profit des contractuels?

Réponse : L'impact de la réforme fédérale des pensions a effectivement été étudiée par mes services.

En se basant sur les estimations du SPF Pensions, cette réforme impliquerait une hausse des charges de pensions payées par les 16 communes, 13 CPAS et 6 zones de police affiliées au Fonds de pension solidarisé de minimum 30 % sur 5 ans.

Dit betekent dat de pensioenlasten tussen 2018 en 2023 geglobaliseerd met ruim 71 miljoen euro zullen toenemen van (afgerond) 244.500.000 euro tot 315.500.000 euro ten laste van de verschillende plaatselijke besturen.

Specifiek voor de gemeenten zou het gaan om een toename met 54.500.000 euro.

Met deze cijfers voor ogen en onze ervaringen tijdens het hele uitwerkings- en toepassingsproces van de wet van 30 maart 2018 kunnen we niet anders dan vaststellen dat de federale regering niet hetzelfde overlegbegrip hanteert als de Brusselse Regering.

Om terug te komen op de personeelskosten en pensioenlasten voor de gemeenten moeten we erop wijzen dat deze gemiddeld 41 % uitmaken van de gewone uitgaven in de 19 Brusselse gemeenten over de voorbije tien jaar.

Dit percentage bleef stabiel tijdens de referentie jaren (2008-2017), waaruit blijkt dat de Brusselse gemeenten effectief hun personeelsuitgaven onder controle hebben.

Maar zoals ik eerder al aangaf, krijgt de pensioenhervorming als onmiskenbare weerslag dat dit type uitgaven globaal toeneemt en daarmee ook de interne spreiding van alle gewone uitgaven wijzigt in de begrotingen en jaarrekeningen van de plaatselijke besturen.

Wat de statutarisering betreft, kan ik u bevestigen dat ondanks het feit dat er regelmatig en met aandring aan herinnerd wordt dat de statutaire lokale tewerkstelling voorrang geniet, het aantal contractuele ambtenaren aanzienlijk groter is (61 %) dan het aantal statutairen (39 %).

We stellen wel grote verschillen vast tussen de gemeenten onderling, met een percentage statutaire personeelsleden dat schommelt van 47 % tot 19 % in de gemeenten aan de uitersten van het onderzochte spectrum.

Er zijn meerdere factoren die het grote aantal contractuele personeelsleden in het gemeentelijk openbaar ambt kunnen verklaren. Zo zijn er aanwervingen die gebeuren om tegemoet te komen aan uitzonderlijke en tijdelijke behoeften of naar aanleiding van gesubsidieerde projecten, de vervanging van zieke personeelsleden of ambtenaren waarvoor maatregelen gelden die overheidsbetrekkingen beschikbaar moeten maken (vierdagenweek, halftijdse vervroegde uittreding of loopbaanonderbreking).

Bovendien werven de gemeenten ook heel wat contractuele ambtenaren aan gesubsidieerd worden in de context van de strijd tegen de werkloosheid, maar deze specifieke tendens neemt in de toekomst allicht een andere wending door de beslissing van de Brusselse Regering om het GECCO-beleid bij de Brusselse plaatselijke besturen te hervormen.

Ceci signifie que de manière globalisée, les charges de pensions augmenteraient de plus de 71 millions d'euros entre 2018 et 2023, celles-ci passant (en arrondissant) de 244.500.000 euros à 315.500.000 euros à charge de l'ensemble des pouvoirs locaux.

Plus spécifiquement l'augmentation pour les communes serait de 54.500.000 euros.

À cet égard, et tout au long du processus d'élaboration et de mise en application de la loi du 30 mars 2018, force a été de constater que le gouvernement fédéral ne partage pas la même notion de la concertation que le gouvernement bruxellois.

Pour en revenir aux dépenses de personnel et aux charges de pensions des communes, ces postes représentaient, en moyenne, 41 % des dépenses ordinaires pour les 19 communes bruxelloises sur les 10 dernières années.

Ce pourcentage est resté très stable au cours des années de référence (2008-2017), ce qui démontre que les communes bruxelloises maîtrisent effectivement leurs dépenses de personnel.

Néanmoins, comme nous venons de le voir, la réforme des pensions aura comme impact indéniable de provoquer une augmentation globale de ce type de dépenses et, par là même, de modifier la répartition interne à l'ensemble des dépenses ordinaires dans les budgets et comptes annuels des pouvoirs locaux.

Concernant la thématique de la statutarisation, je vous confirme que, malgré le fait que la primauté du caractère statutaire de l'emploi local soit régulièrement rappelée et soutenue, la proportion d'agents contractuels est nettement supérieure (61 %) à celle des agents statutaires (39 %).

On note cependant de grandes différences entre les communes mêmes, le pourcentage d'agents statutaires allant de 47 % à 19 % en se référant aux deux communes qui se trouvent aux extrémités du champ d'analyse.

Plusieurs facteurs peuvent expliquer la proportion importante d'agents contractuels au sein de la fonction publique communale. Par exemple, des engagements en vue de répondre à des besoins exceptionnels et temporaires ou dans le cadre de projets subventionnés; le remplacement d'agents malades ou bénéficiant d'une des mesures visant à libérer des emplois dans les pouvoirs publics (semaine de 4 jours, départ anticipé à mi-temps ou interruption de carrière).

Par ailleurs, les communes engagent de nombreux agents contractuels subventionnés dans le cadre de la lutte contre le chômage mais cette tendance spécifique se verra infléchie par la décision du gouvernement bruxellois de réformer le dispositif ACS au sein des pouvoirs locaux bruxellois.

Vraag nr. 1072 van mevr. Caroline Persoons d.d. 3 december 2018 (Fr.) :

Verplichting om personen met een handicap aan te werven bij de lokale besturen.

In februari 2017 heeft het Brussels Parlement een ordonnantie aangenomen houdende een verplichting om personen met een handicap aan te werven bij de lokale besturen. Die moeten ten minste een persoon met een handicap halftijds aanwerven per schijf van 20 VTE's in de personeelsformatie (dat is 2,5 % van de VTE's). Het percentage mag voor de helft gehaald worden via opdrachten voor de aanneming van werken, leveringen en diensten met bedrijven voor aangepast werk. Een op 15/01/2018 bekendgemaakt besluit bepaalt de voorwaarden voor de controle op die verplichting.

- Hoeveel VTE's met een handicap zijn er in 2017 en per gemeente erkend in de zin van de ordonnantie van februari 2017? Wat is het percentage van dat aantal VTE's in het aantal personeelsleden en in de personeelsformatie in elke gemeente?
- Welke gemeenten hebben in 2018 opdrachten voor de aanneming van werken, leveringen en diensten gesloten met bedrijven voor aangepast werk om de 2,5 % van de VTE's te halen?
- Hebben de 19 gemeenten hun rapporten voorgelegd zoals gevraagd in een mail van eind mei 2018? Welke gemeenten hebben niet geantwoord?
- De ordonnantie voorziet in een algemene evaluatie die de regering aan het Parlement moet voorleggen. Wanneer denkt de minister-president die te kunnen voorleggen?

Antwoord : Overeenkomstig de ordonnantie van 2 februari 2017 betreffende de verplichting om personen met een handicap aan te werven in de lokale besturen heeft Brussel Plaatselijke Besturen op basis van de door de Brusselse gemeenten bezorgde gegevens een verslag opgesteld en dit aan de twee bevoegde ministers bezorgd, namelijk de minister belast met Plaatselijke Besturen en de staatssecretaris belast met Gelijke Kansen.

Bijgevolg zou het voor de functioneel bevoegde ministers mogelijk moeten zijn alle uitvoerige resultaten inzake tewerkstelling van personen met een handicap bij de Brusselse gemeenten spoedig aan het Parlement voor te leggen.

Op Sint-Joost-ten-Node na hebben alle gemeenten de door Brussel Plaatselijke Besturen gevraagde cijfers bezorgd, in sommige gevallen na enig aandringen.

Question n° 1072 de Mme Caroline Persoons du 3 décembre 2018 (Fr.) :

Obligation d'engager des personnes handicapées dans les administrations des pouvoirs locaux.

En février 2017, le Parlement régional bruxellois adoptait une ordonnance relative à l'obligation d'engager des personnes handicapées dans les administrations des pouvoirs locaux. Cette ordonnance prévoit que les administrations des pouvoirs locaux doivent employer au moins une personne handicapée à mi-temps par tranche de 20 équivalents temps plein (ETP) prévus au cadre du personnel (soit 2,5 % des ETP). En vertu de l'ordonnance, ce pourcentage peut être atteint pour moitié via le recours à des contrats de travaux, fournitures et services avec des entreprises de travail adapté (ETA). Un arrêté publié le 15/01/2018 fixe les modalités de contrôle de cette obligation.

- Quel est, pour 2017 et par commune, le nombre d'ETP reconnus en situation de handicap au sens de l'ordonnance de février 2017? Par commune, quel pourcentage ce nombre d'ETP représente-t-il par rapport aux effectifs et cadre?
- Quelles sont les communes qui ont passé, en 2018, des contrats de travaux, fournitures et services avec des entreprises de travail adapté (ETA) pour atteindre le quota des 2,5 % ETP?
- Les 19 communes ont-elles communiqué leurs rapports comme demandé par courrier fin mai 2018? Si non, quelles sont les communes en défaut de réponse?
- L'ordonnance prévoit qu'une évaluation générale est à transmettre par le gouvernement au Parlement bruxellois. Quand pensez-vous pouvoir transmettre ce rapport?

Réponse : Le rapport prévu par l'ordonnance du 2 février 2017 relative à l'obligation d'engager des personnes handicapées dans les administrations des pouvoirs locaux a été rédigé par Bruxelles Pouvoirs locaux, sur la base des données fournies par les communes bruxelloises et transmis aux deux ministres compétents, à savoir le ministre des Pouvoirs locaux et la secrétaire d'État à l'Égalité des chances.

Dès lors, l'ensemble des résultats détaillés de l'emploi des personnes handicapées dans les communes bruxelloises devrait pouvoir être présenté par le/les ministre(s) fonctionnellement compétent(s) dans les meilleurs délais.

L'ensemble des communes, à l'exception de la commune de Saint-Josse-ten-Noode, a répondu à la demande de chiffres de Bruxelles Pouvoirs locaux mais pour certaines, des rappels ont été nécessaires.

Minister belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking

Vraag nr. 280 van de heer Dominiek Lootens-Stael d.d. 30 november 2018 (N.):

De genomen maatregelen na de rellen van 11 november 2017.

Op 11 november vorig jaar trokken voornamelijk allochtone hooligans een spoor van vernieling in Brussel. Verscheidene handelszaken werden daarbij vernield. Het Brusselse Schepencollege beloofde al snel om de schade die niet vergoed werd door de verzekering, zelf te gaan vergoeden.

Een jaar na datum stellen we vast dat van die belofte weinig in huis is gekomen. Tot op heden weigert de Stad heel wat kosten te vergoeden. We denken maar aan :

1. de tijdelijke onbruikbaarheid van de handelszaken ;
2. de bedrijfsschade (verlies van nettowinst + permanente algemene kosten) gedurende de periode dat de zaken noodgedwongen gesloten bleven ;
3. de kosten van eigen herstelwerk door de handelaars ;
4. de advocaatkosten ;
5. bewakingskosten.

Nochtans had de Brusselse burgemeester plechtig verklaard dat de stad alle kosten zou betalen die niet door de verzekering zouden zijn gedekt, en dat de stad ze zou verhalen op de daders. Wat betreft de daders : er werden slechts 12 herrieschoppers vervolgd, terwijl er op de videobeelden maar liefst 35 herkenbaar waren. 4 kregen een vrijspraak, 5 werden veroordeeld tot 220 u werkstraf + 151,20 euro boete. Geen enkele schadevergoeding dus.

Daarnaast duurde het tot begin oktober van dit jaar - dus maar liefst 11 maanden lang - vooraleer de Stad een terugbetalingstabel opstelde.

Het is duidelijk dat de Stad Brussel in gebreke blijft.

Beschikt het Gewest over fondsen om desgevallend zelf de schade te vergoeden ?

Antwoord : In antwoord op zijn schriftelijke vraag kan ik de heer Volksvertegenwoordiger melden dat er binnen de begroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geen specifieke basisallocatie bestaat om deze kosten te dekken.

Ministre chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au Développement

Question n° 280 de M. Dominiek Lootens-Stael du 30 novembre 2018 (N.):

Les mesures prises après les émeutes du 11 novembre 2017.

Le 11 novembre 2017, des hooligans essentiellement allochtones ont dévasté Bruxelles. Plusieurs commerces ont été ravagés. Le collège échevinal bruxellois a rapidement promis d'indemniser lui-même les dégâts non couverts par les assurances.

Un an plus tard, nous constatons que cette promesse n'a guère débouché sur du concret. À ce jour, la Ville refuse d'indemniser bon nombre de couts. Nous songeons notamment :

1. aux locaux commerciaux temporairement inutilisables ;
2. au préjudice (perte de bénéfice net + frais généraux permanents) durant la période de fermeture forcée des commerces ;
3. aux frais de réparation exposés par les commerçants ;
4. aux frais d'avocat ;
5. aux frais de gardiennage.

Le bourgmestre de Bruxelles avait pourtant déclaré solennellement que la Ville paierait TOUS les frais qui ne seraient pas couverts par les assurances et que la Ville les répercuterait sur les auteurs des faits. Pour ce qui est des auteurs des faits : seuls 12 émeutiers ont été poursuivis, alors que pas moins de 35 étaient reconnaissables sur les images vidéo. Quatre ont été acquittés, 5 ont été condamnés à 220 heures de travaux d'intérêt général et 251,20 euros d'amende. Donc aucune indemnisation.

En outre, il a fallu attendre jusqu'au début du mois d'octobre de cette année – pas moins de onze mois, donc – avant que la Ville n'établisse un tableau des remboursements.

Il est clair que la Ville de Bruxelles est en défaut.

La Région dispose-t-elle de fonds afin d'indemniser, le cas échéant, elle-même les dégâts ?

Réponse : En réponse à sa question écrite, je peux communiquer à Monsieur le Député qu'aucune allocation de base spécifique n'existe dans le budget de la Région de Bruxelles-Capitale pour couvrir ces frais.

Vraag nr. 281 van de heer Benoît Cerexhe d.d. 23 november 2018 (Fr.):

De bedragen die geïnd worden in het kader van de toepassing van het besluit geluidshinder van 27 mei 1999.

De vliegtuigen die vanop de luchthaven Brussel Nationaal opstijgen of landen en boven ons Gewest vliegen veroorzaken steeds opnieuw geluidshinder in bepaalde zones van het Brussels grondgebied.

Om deze geluidshinder te beperken heeft Brussel dwingende wetgeving aangenomen op het vlak van de bescherming van de omgeving tegen geluidshinder en de strijd tegen de geluidshinder.

Artikel 9 van de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving voorziet in de opstelling van geluidsdrempels die niet overschreden mogen worden en die bestraft worden in geval van overtreding. Deze laatste worden vastgesteld in het besluit van de Brusselse Regering van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer.

Het regeerakkoord bepaalt overigens dat « zodra de regering geïnstalleerd is, de effectieve inning van de boetes in het kader van het besluit geluidshinder opgeëist zal worden via alle mogelijke rechtsmiddelen ten aanzien van de maatschappijen. ».

Ter zake heb ik volgende vragen :

- Hoeveel overtredingen van het besluit geluidshinder van 27 mei 1999 zijn er vastgesteld in 2015, 2016, 2017, en tijdens de eerste tien maanden van 2018 ?
- Voor hoeveel overtredingen van het besluit geluidshinder zijn er in dezelfde periode en per jaar processen-verbaal opgesteld en dwingende boetes opgelegd bij de luchtvaartmaatschappijen die de overtreding begaan hebben ?
- Wat is het totale bedrag van de boetes die per jaar sinds 1 januari 2015 betekend werden ?
- Hoeveel van die boetes werden effectief geïnd door het Gewest in dezelfde periode en per jaar ? Om welke bedragen gaat het ? Om welke luchtvaartmaatschappijen gaat het ?
- Hoeveel boetes die tijdens de jaren vóór deze zittingsperiode werden opgelegd, zijn daadwerkelijk geïnd door het Gewest ?
- Hoeveel boetes die de voorgaande jaren niet betaald zijn, hebben sinds juli 2014 het voorwerp uitgemaakt, zoals bepaald in het regeerakkoord, van vervolging met alle mogelijke rechtsmiddelen ?
- Welke rechtsmiddelen zijn ingezet ?
- Hoeveel bedraagt het totale bedrag van de onbetaalde bedragen op 1 oktober 2018 ? Om hoeveel boetes gaat het in totaal ?

Antwoord: Vooreerst kan worden herinnerd aan het feit dat het gewest een alternatief sanctiesysteem in geval van

Question n° 281 de M. Benoît Cerexhe du 23 novembre 2018 (Fr.):

Les montants perçus dans le cadre de l'application de l'arrêté bruit du 27 mai 1999.

Le survol de notre Région par des avions en provenance ou à destination de l'aéroport de Bruxelles-National entraîne des nuisances sonores récurrentes dans certaines zones du territoire bruxellois.

Pour limiter cette pollution, Bruxelles s'est dotée d'une législation contraignante en matière de protection de l'environnement sonore et de lutte contre le bruit.

L'article 9 de l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain prévoit l'établissement de niveaux de bruit qui ne peuvent être dépassés sous peine de sanctions. Ces dernières sont fixées par l'arrêté du gouvernement bruxellois du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien.

L'accord de gouvernement stipule par ailleurs : « Dès la mise en place du gouvernement, la perception effective des amendes à l'arrêté bruit sera exigée par toutes les voies juridiques possibles vis-à-vis des compagnies. »

Je me permets, en conséquence, de vous demander :

- Combien d'infractions à l'arrêté bruit du 27 mai 1999 ont-elles été constatées, année par année, en 2015, 2016, 2017 et durant les dix premiers mois de l'année 2018 ?
- Combien d'infractions à l'arrêté bruit ont-elles fait l'objet, pour cette même période, année par année, d'une demande d'amende et de recouvrement forcé auprès des compagnies aériennes contrevenantes ?
- Quel est le montant total des amendes signifiées depuis le 1^{er} janvier 2015, année par année ?
- Combien de ces amendes ont-elles été effectivement perçues par la Région sur cette même période (année par année) ? Pour quels montants ? En provenance de quelles compagnies aériennes ?
- Combien d'amendes signifiées lors des années antérieures à cette législature ont-elles été effectivement perçues par la Région ?
- Combien d'amendes impayées ont-elles fait l'objet depuis juillet 2014, comme le prévoit l'accord de gouvernement, de poursuites par toutes les voies juridiques possibles ?
- À quelles voies juridiques a-t-il été fait recours ?
- À combien s'élève à la date du 1^{er} octobre 2018 le total des montants impayés ? Pour combien d'amendes au total ?

Réponse : Pour rappel, la Région a opté pour un système alternatif de sanction en cas d'infraction environnementale. Si le

milieuinbreuken toepast. De Procureur des Konings kan vrij beslissen om al dan niet te vervolgen, maar bij gebrek aan strafrechtelijke procedures kan de leidinggevende ambtenaar van Leefmilieu Brussel besluiten om een alternatieve administratieve geldboete op te leggen. Brussel Fiscaliteit behandelt slechts de dwangbevelen tot gedwongen invordering van de onbetaalde boetes die Leefmilieu Brussel overmaakt.

De inbreuken gepleegd door een vliegtuigmaatschappij worden opgenomen in een maandelijks proces-verbaal. Wat de alternatieve administratieve boetes betreft, leidt Brussel Leefmilieu om de 4 maanden een procedure in tegen deze inbreuken op basis van deze processen-verbaal.

Volgens de ontvangen cijfers van Leefmilieu Brussel ligt het totaal aantal inbreuken tegen de geluidsnormen in de voorgaande jaren op 1.299 inbreuken in 2015, 1.227 in 2016, 2.779 in 2017 en voor de eerste 10 maanden van 2018 op 4.904 inbreuken. Ter herinnering : de grote stijging aan inbreuken vanaf 2017 is gelinkt aan de ministeriële beslissing van 19 mei 2016 tot het afschaffen van de tolerantiedrempel.

Rekening houdend met de procedurele doorlooptermijnen (zo heeft de Procureur des Konings 6 maanden om te beslissen om de vermoedelijke dader van een inbreuk al dan niet te vervolgen) voor het opleggen van administratieve boetes, hebben enkel de vastgestelde inbreuken in de loop van 2015, 2016 en 2017 (zij het gedeeltelijk) tot een boete geleid.

In 2015 zouden 137 inbreuken hebben geleid tot 78 beslissingen tot het opleggen van een alternatieve administratieve boete. Pro memorie, een administratieve boete kan betrekking hebben op één of meerdere proces-verbaal waarin één of meerdere overtredingen zijn vastgesteld.

In 2016 hebben 1.286 inbreuken geleid tot 63 beslissingen tot het opleggen van een alternatieve administratieve boete.

In 2017 hebben 1.609 inbreuken geleid tot 78 beslissingen tot het opleggen van een alternatieve administratieve boete.

Ten slotte hebben tot 1 oktober 2018, 1.279 inbreuken geleid tot 70 beslissingen tot het opleggen van een alternatieve administratieve boete.

Indien deze boetes niet werden betaald binnen de termijn van 60 dagen, richt Leefmilieu Brussel een ingebrekestelling aan de betreffende vliegtuigmaatschappij. Indien de boete nadien nog steeds niet betaald wordt binnen de termijn van 30 dagen, maakt Leefmilieu Brussel het dossier over aan Brussel Fiscaliteit die dan instaat voor de invordering van de onbetaalde boetes, overeenkomstig artikel 51 van het Wetboek van inspectie, preventie, vaststelling en bestraffing van milieumisdrijven en milieuaansprakelijkheid.

In 2015 werden 11 dossiers overgemaakt aan Brussel Fiscaliteit voor gedwongen invordering. Voorts ging het over 30 dossiers in 2016, 38 in 2017 en 5 in 2018 (dd. 12/10). Het totale

procureur du Roi peut librement décider de poursuivre ou non une infraction, en l'absence de poursuites pénales, le fonctionnaire dirigeant de Bruxelles Environnement peut décider d'infliger une amende administrative alternative. Bruxelles Fiscalité ne traite que les contraintes en vue du recouvrement forcé des amendes impayées qui lui sont transmises par Bruxelles Environnement.

Les infractions commises par une compagnie aérienne sont reprises dans un procès-verbal mensuel. En ce qui concerne les amendes administratives alternatives, tous les quadrimestres, Bruxelles Environnement entame une procédure contre ces infractions sur la base de ces procès-verbaux.

Ainsi, d'après les chiffres reçus de Bruxelles Environnement, le nombre total d'infractions aux normes sonores au cours des années précédentes était de 1.299 en 2015, 1.227 en 2016, 2.779 en 2017 et de 4.904 au cours des 10 premiers mois de 2018. Pour rappel, la forte augmentation des infractions à partir de 2017 est liée à la décision ministérielle du 19 mai 2016 de supprimer la tolérance administrative.

Compte tenu des délais de procédure en matière d'infliction d'amende administrative (le procureur du Roi a 6 mois pour décider de poursuivre ou non l'auteur présumé d'une infraction), seules les infractions constatées en 2015, 2016 et 2017 (en partie) ont débouché sur une amende.

En 2015, 137 infractions ont donné lieu à 78 décisions d'infliger une amende administrative alternative. Rappelons qu'une amende administrative peut porter sur plusieurs procès-verbaux et que chaque procès-verbal peut reprendre plusieurs infractions.

En 2016, 1.286 infractions ont donné lieu à 63 décisions d'infliger une amende administrative alternative.

En 2017, 1.609 infractions ont donné lieu à 78 décisions d'infliger une amende administrative alternative.

Enfin, jusqu'au 1^{er} octobre 2018 inclus, 1.279 infractions ont donné lieu à 70 décisions d'infliger une amende administrative alternative.

Pour votre parfaite information, lorsque les amendes ne sont pas payées dans un délai de 60 jours, Bruxelles Environnement adresse une mise en demeure à la compagnie aérienne concernée. Si l'amende reste toujours impayée après un délai de 30 jours, Bruxelles Environnement transmet le dossier à Bruxelles Fiscalité qui s'assure du recouvrement des amendes impayées conformément à l'article 51 du Code de l'inspection, la prévention, la constatation et la répression des infractions en matière d'environnement et de responsabilité environnementale.

En 2015, 11 dossiers ont été transférés à Bruxelles Fiscalité pour recouvrement forcé. En outre, il était question de 30 dossiers en 2016, 38 en 2017 et 5 en 2018 (dd. 12/10). Le montant total

bedrag aan opgelegde boetes door Brussel Fiscaliteit bedroeg in de afgelopen jaren : 5.201.400 euro in 2015, 953.780 euro in 2016, 864.726 euro in 2017 en 848.296 euro in 2018.

In de loop van de huidige legislatuur heeft Brussel Fiscaliteit 104 boetes geïnd van 31 luchtvaartmaatschappijen, ten belope van een bedrag van 989.137 euro. Daar het oplijsten en benoemen van de betrokken luchtvaartmaatschappijen persoonlijke gegevens zou vrijgeven, kunnen deze gegevens niet worden gecommuniceerd.

Voor wat betreft de boetes die werden opgelegd in de jaren voorafgaand aan deze legislatuur, heeft Brussel Fiscaliteit 12 boetes geïnd van 4 luchtvaartmaatschappijen, ten belope van 399.803 euro.

Bovenstaande is goed voor een totaal van 116 door Brussel Fiscaliteit geïnde boetes ten belope van 1.388.940 euro.

Globaal gezien blijft er op datum van 1 oktober 2018 volgens Brussel Leefmilieu zo'n 16.593.408,77 euro aan alternatieve administratieve boetes onbetaald, hetgeen neerkomt op 554 onbetaalde boetes.

Zoals uiteengezet in mijn antwoord op uw vraag in het kader van de behandeling van de begroting van 26 november 2018, werden voor een groot aantal van deze boetes reeds dwangbepalingen uitgeschreven door Brussel Fiscaliteit, die vaak juridisch worden aangevochten.

Minister belast met Tewerkstelling, Economie en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

Vraag nr. 1454 van de heer Bertin Mampaka Mankamba d.d. 11 december 2018 (Fr.) :

Verplaatsingen naar het buitenland.

Kunt u ons, ter aanvulling van onze informatie, een overzicht geven van de buitenlandse reizen die u, als minister, en de leden van uw kabinet hebben gemaakt in 2017 en 2018 ?

Kunt u ons voor ieder van die reizen ook de volgende informatie bezorgen :

- de duur en bestemming,
- de aard, reden en doelstelling,
- het aantal personen dat u of uw gevolmachtigde vervanger begeleidde en hun functies,
- de kosten,
- de resultaten, kwalitatief en kwantitatief ?

des amendes infligées par Bruxelles Fiscalité s'élève ces dernières années à 5.201.400 euros en 2015, 953.780 euros en 2016, 864.726 euros en 2017 et 848.296 euros en 2018.

Au cours de la législature actuelle, Bruxelles Fiscalité a perçu 104 amendes auprès 31 compagnies aériennes, pour un montant de 989.137 euros. Étant donné que l'énumération et la désignation des compagnies aériennes concernées divulgueraient les données personnelles des contribuables, ces données ne peuvent pas être communiquées.

En ce qui concerne les amendes infligées au cours des années précédant cette législature, Bruxelles Fiscalité a perçu 12 amendes auprès 4 compagnies aériennes, et ce pour un montant de 399.803 euros.

Le montant total des 116 amendes perçues par Bruxelles Fiscalité s'élève à 1.388.940 euros.

De manière générale, et selon Bruxelles Environnement, au 1^{er} octobre 2018, un total de 554 amendes administratives alternatives restent impayées, et ce pour un montant global de 16.593.408,77 euros.

Comme expliqué dans ma réponse à votre question dans le cadre de la discussion du budget du 26 novembre 2018, nombre de ces amendes ont déjà fait l'objet de contraintes émises par Bruxelles Fiscalité, qui sont souvent contestées en justice.

Ministre chargé de l'Emploi, de l'Économie et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente

Question n° 1454 de M. Bertin Mampaka Mankamba du 11 décembre 2018 (Fr.) :

Déplacements à l'étranger.

Afin de compléter notre information, pouvez-vous nous communiquer un relevé des voyages à l'étranger que vous-même, en votre qualité de ministre, et les membres de votre cabinet avez effectués en 2017 et 2018 ?

Pour chacun de ces voyages, merci d'indiquer :

- la durée et la destination,
- la nature, le motif et l'objectif,
- le nombre de personnes qui voyageaient avec vous ou votre remplaçant mandaté, et leurs fonctions,
- les coûts,
- les résultats qualitatifs et quantitatifs.

Antwoord : In de bijlage vindt u de gevraagde informatie (*).

(* (De bijlage zal niet gepubliceerd worden, maar blijft ter beschikking voor raadpleging op de Griffie of via de website van het Parlement.)

Vraag nr.1455 van de heer Hamza Fassi-Fihri d.d. 13 december 2018 (Fr.) :

Het verslag van het Rekenhof over de gesubsidieerde contractuelen (Gesco's).

Het Rekenhof heeft zijn 23^{ste} boek bekendgemaakt, dat gericht is aan het Parlement van ons Gewest. Daarin worden verscheidene thema's aangekaart, waarvan een mijn aandacht heeft getrokken, te weten de subsidiëring van de Gesco's door Actiris.

Bij het lezen van dit verslag was ik verbluft over de tekortkomingen binnen dit beleid om mensen opnieuw te werk te stellen. Dat is veel meer dan een onbenullige tool van het Gewest, want in 2017 ging het om meer dan 10.000 werknemers, voor een totale begroting van bijna 200 miljoen euro, d.w.z. 28 % van het jaarbudget van Actiris.

Het boek van het Hof doet vragen rijzen over het goed beheer van Actiris. De controle op de toekenning en de verantwoording van de subsidies worden immers omschreven als vatbaar voor verbetering en complex, wat de toepassing ervan moeilijk en ondoeltreffend maakt. Zo benadrukt het Hof het volgende :

- gebrek aan interne controle, wat leidt tot te hoge subsidiëringen ;
- niet erg heldere akten tot delegatie van handtekeningen ;
- te weinig leesbaar omschreven doelstellingen inzake de risicoanalyses en het gebrek aan een risicoanalysesysteem ;
- te weinig centralisatie van de documenten ;
- gebrek aan computersoftware waarmee alle subsidiëringscategorieën berekend kunnen worden.

Zonder de conclusies en aanbevelingen van het Hof over de auditpunten een voor een te herhalen, wens ik even stil te staan bij de volgende zin :

« Het Rekenhof stelt vast dat de regelgeving, de overeenkomsten en de praktijk niet altijd in overeenstemming zijn met de ordonnantie van 22 februari 2006 die bepaalt dat een internecontrolesysteem moet worden ingesteld. ».

Hoe verklaart u dat ?

Tot slot mag het niet blijven bij de reeks maatregelen die sedert 2015 werden genomen om het Gesco-systeem te hervormen. Ter zake kan ik enkel wijzen op het belang van een verdere verbetering

Réponse : Je vous prie de trouver en annexe les informations souhaitées (*).

(* (L'annexe ne sera pas publiée mais restera disponible pour consultation au Greffe ou via le site du Parlement.)

Question n° 1455 de M. Hamza Fassi-Fihri du 13 décembre 2018 (Fr.) :

Le rapport de la Cour des comptes concernant les agents contractuels subventionnés (ACS).

La Cour des comptes a publié son 23^e cahier adressé au Parlement de notre Région. Abordant diverses thématiques, l'une d'entre elle s'est portée à mon attention, à savoir la subvention des ACS par Actiris.

À la lecture de ce rapport, j'ai été pour le moins interloqué par les manquements au sein de cette politique de remise à l'emploi. Loin d'être un obscur outil régional, les ACS incluait, en 2017, plus de 10.000 travailleurs pour un budget annuel de près de 200 millions d'euros, soit 28 % du budget annuel d'Actiris.

Au vu du cahier de la Cour, il y a de quoi se poser des questions sur la bonne gestion d'Actiris. En effet, le contrôle de l'octroi et de justification des subventions est défini comme étant comme perfectible et complexe, rendant son application difficile et inefficace. C'est ainsi, que la Cour souligne :

- un manque de contrôle interne menant à des sur-subventionnements ;
- un défaut de clarté dans les actes de délégation des signatures ;
- des lacunes de lisibilité dans la définition des objectifs qui président à l'évaluation des risques, ainsi que l'absence d'un système d'analyse de ces risques ;
- un déficit en termes de centralisation des documents ;
- l'absence d'un logiciel informatique permettant de calculer l'ensemble des catégories de subventionnement.

Je ne vais pas reprendre une par une toutes les conclusions et recommandations de la Cour sur les points audités, cependant j'aimerais m'attarder sur une phrase en particulier :

« La Cour constate que la réglementation, les conventions et la pratique ne sont pas toujours conformes à l'ordonnance du 22 février 2006 prévoyant l'instauration d'un système de contrôle interne. »

Comment expliquez-vous cela ?

Enfin, bien qu'une série de mesures visant à réformer les ACS aient été prises depuis 2015, il ne peut s'agir là que d'une première salve qui en appelle d'autres. Dans cette optique, je ne peux que

van dit systeem. Daarom wacht ik met ongeduld op de volgende hervormingen.

Meer in het algemeen, hoe analyseert u dit weinig flatterend verslag inzake het beheer van de Gesco's door Actiris? U plaatste uw zittingsperiode in het teken van vereenvoudiging en rationalisering, dus hoe ver staat het met de hervorming van de Gesco's? Gaan uw hervormingen in de richting van de conclusies en aanbevelingen van het Rekenhof ter zake? Zullen we die hervormingen kunnen bespreken voor het einde van de zittingsperiode?

Antwoord: Ik breng even in herinnering dat de punten die het Rekenhof aanhaalt in zijn rapport, betrekking hebben op het interne beheer van Actiris dat gecontroleerd wordt door zijn Beheerscomité als parastatale instelling type B.

U moet weten dat het Rekenhof in zijn rapport het feit benadrukt dat Actiris echt inspanningen heeft geleverd om de juistheid te verbeteren van de subsidie die toegekend wordt aan de gesubsidieerde contractuelen (geco's), en dat ondanks een verouderde en ingewikkelde regelgeving die moet worden toegepast.

Wat de elementen betreft die u naar voren brengt, worden er initiatieven voorzien die ontwikkeld zullen worden op basis van een risicoanalyse. Ik preciseer dat er momenteel controles zijn, en met name worden uitgevoerd in de vorm van willekeurige inspecties, en dat minstens elke drie jaar voor ieder project, en regelmatig wanneer er na de interne procedure een risico werd ontdekt.

Ter herinnering: vanaf het begin van de legislatuur werd een grootschalige operatie uitgevoerd om de 1.200 geco-werkgevers te evalueren, op vraag van de Regering, door Actiris. Door deze evaluatie konden de slecht werkende projecten geschrapt worden, het bedrag van de betaalde verhoogde premies (95%) op peil worden gebracht in functie van de economische realiteit van de verenigingen en de geco-projecten gelijkvormig worden gemaakt waar dat nodig bleek. En dat wordt vandaag voortgezet.

Actiris heeft in 2015 een aantal administratieve wijzigingen laten goedkeuren om de administratieve logheid van de maatregel te verlichten, middelen vrij te maken en zo het administratieve en controlewerk te vergemakkelijken.

Wat de complexiteit van de maatregel betreft, heb ik « de hervorming van de geco-maatregel » voorgesteld aan de Regering die er de beginselen op 12 juli 2018 van heeft goedgekeurd. De belangrijkste doelstelling ervan is de vereenvoudiging van de maatregel voor zowel de werkgevers, de werknemers als voor Actiris.

Vraag nr. 1456 van de heer Mohamed Azzouzi d.d. 13 december 2018 (Fr.):

Het aantal aan de werkzoekenden toegekende ICT-cheques.

rappeler l'importance de continuer à rendre ce mécanisme plus performant, c'est pourquoi j'attends avec impatience la prochaine bordée de réformes.

De manière générale, quelle analyse faites-vous de ce rapport, peu flatteur quant à la gestion des ACS par Actiris? Ayant placé votre législature sous le signe de la simplification et de la rationalisation, où en êtes-vous sur la réforme des ACS? Les conclusions et recommandations de la Cour des comptes sur la gestion des ACS par Actiris vont-elles dans la direction de vos réformes? Sera-t-on à même de discuter de ces réformes avant la fin de la législature?

Réponse: Je rappelle que les points soulevés par la Cour des comptes dans son rapport concernent la gestion interne d'Actiris qui est sous le contrôle de son Comité de gestion en tant qu'organisme parapublic de type B.

Il y a lieu de savoir que la Cour des comptes épingle dans son rapport le fait qu'Actiris a fait des efforts réels pour améliorer l'exactitude du subventionnement accordé aux agents contractuels subventionnés (ACS), et ce malgré une réglementation compliquée à appliquer et obsolète.

En ce qui concerne les éléments que vous mettez en avant, les actions sont prévues et seront développées sur la base d'une analyse des risques. Je précise que des contrôles existent actuellement et sont opérés notamment sous forme d'inspections aléatoires tous les trois ans minimum pour chaque projet, plus régulièrement si un risque est décelé suivant la procédure interne.

Pour rappel, dès le début de la législature, une vaste opération d'évaluation des 1.200 employeurs ACS a été menée, à la demande du gouvernement, par Actiris. Cette évaluation a permis de supprimer les projets qui dysfonctionnaient, de mettre à niveau le montant des primes majorées payées (95%) en fonction de la réalité économique des associations et de mettre en conformité les projets ACS où cela s'avérait nécessaire. Et que cela continue encore aujourd'hui.

Actiris a fait adopter dès 2015 un certain nombre de modifications administratives visant à alléger la lourdeur administrative du dispositif, à dégager des moyens et, ainsi, à faciliter le travail de l'administration et du contrôle.

Concernant la complexité du dispositif, j'ai proposé « la réforme du dispositif ACS » au gouvernement qui en a adopté les principes en date du 12 juillet 2018 et qui a pour objectif principal de le simplifier aussi bien pour les employeurs, les travailleurs et Actiris.

Question n° 1456 de M. Mohamed Azzouzi du 13 décembre 2018 (Fr.):

Le nombre de chèques TIC octroyés aux demandeurs d'emploi.

Kan u mij meedelen hoeveel werkzoekenden in 2016 en in 2017 ICT-cheques ontvingen, en hoeveel van hen werkelijk dergelijke opleiding hebben gevolgd?

Antwoord : In 2016 maakten 1.347 werkzoekenden gebruik van ICT-cheques. In 2017 telden we 1.309 begunstigden.

Voor de desbetreffende jaren beschikt Actiris niet over kwalitatieve statistieken met betrekking tot de opvolging en het resultaat van de opleiding. Hoewel het IBIS-dossier van de werkzoekenden de toekenning van een « ICT-cheque » en de titel van de opleiding aangaf, hadden de « ICT-cheque »-partners geen acties geregistreerd.

De « ICT-cheques » werden grondig hervormd. De hervorming werd van kracht in november 2017. Het opleidingsaanbod is opgesplitst in drie luiken : het algemene aanbod (Office Suite), het specifieke aanbod en het beroepsgerichte aanbod.

De opleiding voor de « Office Suite »-software wordt aangeboden in de vorm van drie heel specifieke modules naar gelang het profiel van de werkzoekende en diens behoeften :

1. Office Suite in sociale promotie

Voor een doelgroep van beginners of personen met weinig informaticakennis, die alle functies van de programma's uit het « Officepakket » willen leren.

2. Office Suite à la carte

Bij deze formule kan de werkzoekende onafhankelijk een opleidingsprogramma zoeken, waarbij rekening wordt gehouden met wat hij al weet en wat hij nog wil leren (bijvoorbeeld dynamische kruistabellen in Excel). Er wordt hem een pc ter beschikking gesteld, alsook persoonlijk cursusmateriaal dat hij op eigen tempo kan doornemen, met de hulp van een leraar.

3. E-learningplatform Suite Office, voor een breed en zelfstandig publiek

Het specifieke aanbod omvat opleidingen voor infografie-, multimedia- en webdesignsoftware.

Met de hervorming beoogt men een toename met 15 % van het aantal begunstigden van de « ICT-cheques » op jaarbasis.

Een van de verbeteringen uit de hervorming heeft betrekking op de oriëntering van « ICT-cheque »-begunstigden. Die vindt voortaan plaats via een online inschrijvingsplatform.

De door Actiris erkende « ICT-cheque »-partners registreren er hun opleidingen voor de komende maanden op.

Via dit platform kunnen de Actiris-consulenten werkzoekenden die recht hebben op « ICT-cheques » informeren over de eerstvolgende beschikbare data en hen rechtstreeks inschrijven voor opleidingen.

Nog een meerwaarde van deze hervorming is dat het resultaat van de ICT-opleiding die de werkzoekende volgde gekend zal zijn.

Pourriez-vous me communiquer pour l'année 2016 et 2017 le nombre de demandeurs d'emploi ayant obtenu des chèques TIC et le nombre de ces demandeurs ayant effectivement suivi ce type de formation ?

Réponse : En 2016, 1.347 chercheurs d'emploi ont bénéficié de « chèques TIC ». Pour 2017, on comptabilise 1.309 bénéficiaires.

Pour les années en question, Actiris ne dispose pas de statistiques qualitatives relatives au suivi et au résultat de la formation. En effet, bien que le dossier IBIS des chercheurs d'emploi indiquait l'octroi d'un « chèque TIC » et l'intitulé de la formation, aucune action n'était encodée par les partenaires « chèques TIC ».

Les « chèques TIC » ont été réformés en profondeur et la réforme a été mise en œuvre en novembre 2017. L'offre de formation se décline en 3 volets : offre généraliste (Suite Office), offre spécifique et offre orientée métiers.

Les formations aux logiciels de la « Suite Office » sont proposées sous la forme de 3 formules bien spécifiques, en fonction du profil du chercheur d'emploi et de ses besoins :

1. Suite Office en promotion sociale

Pour un public débutant ou n'ayant que des connaissances faibles en informatique, souhaitant apprendre l'ensemble des fonctionnalités des logiciels de la « Suite Office ».

2. Suite Office à la carte

Cette formule permet au chercheur d'emploi de suivre de manière indépendante un programme de formation qui tient compte de ce qu'il sait déjà et de ce qu'il souhaite apprendre (par exemple -> se former aux tableaux croisés dynamiques dans Excel). Un PC est mis à sa disposition ainsi que son matériel de cours personnel qu'il pourra parcourir à son propre rythme, assisté par un professeur.

3. « Suite Office e-learning » via plateforme, pour un large public autonome

L'offre spécifique propose des formations à des logiciels d'infographie, de multimédia et de webdesign.

La réforme vise une augmentation de 15 % du nombre de bénéficiaires de « chèques TIC » sur base annuelle.

L'une des améliorations apportées par la réforme concerne l'orientation des bénéficiaires des « chèques TIC ». Celle-ci est désormais réalisée via une plateforme web d'inscription en ligne.

Les partenaires « chèques TIC » reconnus par Actiris y encodent leurs formations pour les mois à venir.

Cette plateforme permet aux conseillers Actiris d'informer les chercheurs d'emploi bénéficiaires de « chèques TIC » des prochaines dates disponibles et de les inscrire directement aux formations.

L'autre plus-value de cette réforme vise à connaître le résultat de la formation TIC suivie par le chercheur d'emploi.

Daartoe registreren partners via het onlineplatform de verwezenlijkingen van de leerling. De op het platform geregistreerde gegevens worden doorgestuurd naar het dossier van de werkzoevende, dat aldus wordt bijgewerkt :

- Begin en gepland einde van de opleiding
- Effectief einde van de opleiding
- Resultaat :
 - einde opleiding
 - annulering
 - opleiding onderbroken → reden :
 - tewerkstelling
 - IBO of stage
 - eigen jobcreatie
 - toetreding tot activiteitencoöperatie
 - andere reden (bijvoorbeeld ziekte)
 - negatief (leerling laat niets meer van zich horen)
 - opleiding nooit aangevat

Deze kwalitatieve statistieken zullen voortaan toegankelijk en beschikbaar zijn voor opleidingen verstrekt vanaf 01.01.2018.

Vraag nr.1461 van de heer Vincent De Wolf d.d. 21 december 2018 (Fr.) :

Subsidie aan de vereniging Go4Circle.

Ik verneem dat een subsidie toegekend zou zijn aan de vereniging Go4Circle voor MZ² Materiaalkringlopen in ziekenhuizen met behulp van de zorgsector.

Ter aanvulling van mijn gegevens wens ik u de volgende vragen te stellen :

- Kunt u de taken van de vereniging Go4Circle nader toelichten ? Waaruit bestaat bovengenoemd project ?
- Wat is het precieze bedrag van de subsidie die eraan werd toegekend ? Uit welke begrotingsenveloppe zullen die middelen komen ?
- Gaat het over een subsidie die is toegekend in het kader van een projectoproep ? Zo ja, welke ?
- Waarvoor zullen die middelen precies dienen ? Welke initiatieven zullen op die manier gefinancierd worden ?
- Welke andere samenwerkingsvormen bestaan er tussen bovengenoemde vereniging en het Gewest op dit gebied ?

Antwoord : Aangezien het om een bevoegdheid van mijn collega mevrouw Céline Fremault gaat, nodig ik u uit uw vragen aan haar te richten.

Pour ce faire, les partenaires encodent via la plateforme web les actions réalisées. Les données encodées sur la plateforme sont transférées dans le dossier du chercheur d'emploi qui est ainsi mis à jour :

- Début et fin prévue de la formation
- Fin effective de la formation
- Résultat :
 - fin formation
 - annulation
 - formation interrompue → motif :
 - mise à l'emploi
 - FPI ou stage
 - création de son emploi
 - entrée en coopérative d'activité
 - autre raison (maladie)
 - négatif (plus de nouvelles de l'apprenant)
 - formation pas commencée

Ces statistiques qualitatives sont désormais accessibles et sont disponibles pour les formations dispensées à partir du 01/01/2018.

Question n° 1461 de M. Vincent De Wolf du 21 décembre 2018 (Fr.) :

Subvention à l'association Go4Circle.

Il me revient qu'une subvention serait octroyée à l'association Go4Circle pour MZ² Cycles de matériaux dans les hôpitaux avec l'aide du secteur des soins de santé.

Pour ma complète information, je souhaiterais vous poser les questions suivantes :

- Pourriez-vous spécifier les missions de l'association Go4Circle ? En quoi consiste le projet précité ?
- Quel est le montant précis de la subvention qui lui est octroyée ? Sur quelle enveloppe budgétaire ces moyens seront-ils prélevés ?
- S'agit-il d'une subvention accordée dans le cadre d'un appel à projets ? Si oui, lequel ?
- À quoi ces moyens seront-ils précisément destinés ? Quelles seront les initiatives ainsi financées ?
- Quelles sont les autres formes de collaboration existantes entre l'organisation précitée et la Région en la matière ?

Réponse : S'agissant d'une compétence de ma collègue Mme Céline Fremault, je vous invite à lui adresser vos questions.

Minister belast met Mobiliteit en Openbare Werken

Vraag nr. 1182 van de heer Pierre Kompany d.d. 8 november 2018 (Fr.):

Aandeel van de verschillende vervoersmodi in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Er wordt steeds vaker gesproken over de intermodaliteit en het aandeel van de verschillende vervoersmodi.

Vlaanderen heeft in 2017 een onderzoek gevoerd naar het aandeel van de verschillende vervoersmodi.

Beschikt de minister over soortgelijke studies voor de jaren 2014 tot 2017? Zo ja, wat is het aandeel van de wagen, het openbaar vervoer, de verplaatsingen te voet en de zachte mobiliteit waaronder de fiets, de step en andere?

Antwoord: Sinds de Beldamenquête die in 2010 plaatsvond, werd geen nieuwe studie verricht die toelaat voldoende nauwkeurige resultaten te verkrijgen voor alle verplaatsingsredenen en –wijzen.

Er is een initiatief lopende om aansluiting te zoeken bij het Vlaams Gewest om mee te stappen in het OVG (Onderzoek Verplaatsingsgedrag). Mijn kabinet is dit momenteel aan het bespreken met de administratie maar een besluit zal snel volgen.

Er is echter wel veel ondernomen om het verkeer beter in kaart de brengen.

In plaats van manuele tellingen, gaf ik de opdracht om nieuwe technologieën te omarmen. Men gebruikt nu floating car data (telefoniedata) om heel nauwkeurig herkomst-bestemminganalyses uit te voeren. Daaruit kan bv duidelijk achterhaald worden wanneer mensen van waaruit naar Brussel komen en omgekeerd.

Om voertuigen exact te kunnen tellen, werden er 150 tellussen geïmplementeerd. De gegevens daarvan worden binnenkort gratis in open data aangeleverd. Er werd ook een bestek goedgekeurd om draadloze tel-technologieën te kunnen gebruiken.

De MIVB is bezig met de uitrol van de uitcheck-verplichting in metrostations. Dat zal ook meer gegevens opleveren over de verplaatsingen van reizigers.

Tot slot zijn er ook fietstellussen aangebracht. De kwaliteit daarvan is nog niet perfect, een audit is lopende.

Ministre chargé de la Mobilité et des Travaux publics

Question n° 1182 de M. Pierre Kompany du 8 novembre 2018 (Fr.):

Répartition modale des transports en Région de Bruxelles-Capitale.

À l'heure actuelle, on parle de plus en plus souvent de l'intermodalité et des parts modales quand il est question de se déplacer.

C'est ainsi que, pour l'année 2017, la Flandre a effectué une étude pour connaître la répartition des parts modales.

Disposez-vous d'études similaires concernant les années allant de 2014 à 2017? Si oui, quelle est la part modale concernant la voiture, les transports publics, les déplacements à pied et, enfin, les moyens de mobilité douce regroupant vélo, trottinette et autres?

Réponse: Depuis l'enquête Beldam qui a eu lieu en 2010, aucune nouvelle étude n'a été réalisée qui permette d'obtenir des résultats suffisamment précis pour toutes les raisons et tous les modes de transport.

Une initiative est en cours pour chercher une adhésion de la Région flamande pour rejoindre l'Enquête relative aux habitudes de déplacement. Mon cabinet est actuellement en train d'en discuter avec l'administration mais une décision suivra rapidement.

Cependant, beaucoup a été fait pour améliorer la cartographie du trafic.

Au lieu de compter manuellement, j'ai fait adopter de nouvelles technologies. On utilise actuellement les floating car data (données de téléphonie) pour réaliser des analyses origine-destination très précises. Elles permettent de déterminer clairement quand et d'où viennent les gens à Bruxelles et vice versa.

Afin de pouvoir compter exactement les véhicules, 150 boucles de comptage ont été installées. Les données seront bientôt fournies gratuitement sous forme d'open data. Un cahier des charges a également été approuvé pour l'utilisation des technologies de comptage sans fil.

La STIB est en train de déployer l'obligation de passer la carte MOBIB pour sortir des stations de métro. Cela permettra également d'obtenir davantage de données sur les déplacements des passagers.

Enfin, des boucles de comptage de vélos ont également été installées. La qualité n'est pas encore parfaite, mais un audit est en cours.

Vraag nr. 1183 van de heer Emin Özkara d.d. 12 november 2018 (Fr.):

De snelheidsvertragers voor trams.

Enkele jaren geleden heeft de Maatschappij voor Intercommunale Vervoer te Brussel (MIVB) maatregelen getroffen voor de installatie van snelheidsvertragers op bepaalde tramsporen en aldus de door trams voortgebrachte geluids- en trillingshinder te verminderen. Enkele dagen geleden hebben inwoners van het Brussels Gewest me gevraagd hoe het staat met de efficiëntie van die snelheidsvertragers die onder meer de snelheid van de trams in bepaalde risicozones aanpassen en aldus de veiligheid van de weggebruikers en de MIVB-reizigers verhogen. U weet immers dat overdreven of onaangepaste snelheid een belangrijke factor is die in grote mate bijdraagt tot verkeersongevallen en de gevolgen ervan verzwaart ⁽¹⁾.

Ik had u graag de volgende vragen gesteld over de aangepaste snelheidsvertragers voor de trams die in ons fraai en divers Gewest rijden :

1. Op basis van welke criteria heeft de MIVB beslist om dat type snelheidsvertragers te installeren? Werd dat type snelheidsvertragers geïnstalleerd in alle zones waar de kans op ongevallen groter is of die als «gevaarlijk» beschouwd worden?
2. Gemeente per gemeente :
 - a) Op welke tramsporen en -lijnen waarvoor u bevoegd bent, zijn er snelheidsvertragers geïnstalleerd?
 - b) Hoeveel snelheidsvertragers zijn er al geïnstalleerd? Waar bevinden ze zich? Welke van de reeds geïnstalleerde snelheidsvertragers werden geplaatst na een externe vraag van bijvoorbeeld een gemeente, omwonenden, andere?
3. Zijn er nieuwe aanpassingen gepland die dat soort snelheidsvertragers voor trams bevatten? Kunt u me de planning van de werken en een overzicht van de betrokken tramsporen en lijnen bezorgen?
4. Zijn er sinds augustus 2018 maatregelen getroffen en/of uitgevoerd om de snelheid van de trams van de MIVB te reguleren of aan te passen teneinde de veiligheid van de weggebruikers en de MIVB reizigers te verbeteren op de plaatsen die als gevaarlijk of risicovol worden beschouwd? Zo ja, welke maatregelen? Waar precies? Kunt u ons de planning van de uitvoering van die maatregelen en een overzicht van de betrokken tramsporen en lijnen bezorgen?

Antwoord : De MIVB heeft enkele jaren geleden, tijdelijk en op twee plaatsen op het net, uitrustingen geplaatst die een automatische remming van de tram uitlokken in het geval die de opgelegde snelheidsbeperking overtreedt.

Deze uitrustingen werden niet geplaatst om de verkeersveiligheid te verbeteren. Deze tijdelijke maatregelen werden genomen

(1) Verkeersveiligheid, actieplan 2011-2020 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, p. 22.

Question n° 1183 de M. Emin Özkara du 12 novembre 2018 (Fr.):

Les ralentisseurs de vitesse pour trams.

Il y a quelques années, afin de réduire les nuisances sonores et vibratoires liées au passage de ses trams, la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB) a pris des mesures pour permettre l'installation de ralentisseurs de vitesse sur certaines voiries sur lesquelles circulent ses trams. Il y a quelques jours, j'ai été interpellé par des habitants de la Région bruxelloise au sujet de l'efficacité de ces ralentisseurs de vitesse qui permettent, entre autres, d'adapter la vitesse des trams dans certaines zones à risques améliorant ainsi la sécurité des usagers de la route et de la STIB. En effet, vous n'êtes pas sans savoir qu'une vitesse excessive ou inadaptée est un facteur contributif de premier plan des accidents de la route, ainsi qu'un facteur d'aggravation de leurs conséquences ⁽¹⁾.

Je souhaiterais vous poser les questions suivantes en rapport avec les ralentisseurs de vitesse adaptés et destinés aux trams qui circulent dans notre si belle et diversifiée Région :

1. Sur la base de quels critères la STIB décide-t-elle d'installer ce genre de ralentisseurs? Les zones répertoriées comme accidentogènes ou comme «points dangereux» disposent-elles toutes de ce genre de ralentisseurs?
2. Commune par commune :
 - a) Quelles sont les voiries et lignes de tram entrant dans vos compétences qui disposent de ralentisseurs de vitesse?
 - b) Combien de ralentisseurs sont-ils déjà installés et où le sont-ils? Parmi les ralentisseurs déjà installés, quels sont ceux qui ont été installés suite à une demande externe émanant par exemple d'une commune, de riverains, autres...?
3. De nouveaux aménagements comportant ce genre de ralentisseurs destinés aux trams sont-ils prévus? Pourriez-vous nous transmettre le calendrier (planning) des travaux ainsi que les voiries et lignes de tram qui sont concernées par ces travaux?
4. Depuis aout 2018, des mesures permettant de réguler ou d'adapter la vitesse des trams de la STIB en vue d'améliorer la sécurité des usagers de la route et de la STIB aux endroits des voiries pointés comme dangereux ou à risques ont-elles été prises et/ou mises en œuvre? Si oui, lesquelles et à quels endroits précisément? Pourriez-vous nous transmettre le calendrier de mise en œuvre de ces mesures ainsi que les voiries et lignes de tram qui sont concernées?

Réponse : La STIB a installé il y a quelques années, de manière ponctuelle et à deux endroits du réseau, des dispositifs ayant pour effet de provoquer des freinages automatiques de trams dans le cas où ceux-ci dépasseraient la limite de vitesse fixée par le système.

Ces dispositifs n'ont pas été placés pour améliorer la sécurité routière. Ces mesures ponctuelles ont été prises dans deux cas

(1) Sécurité routière, plan d'actions 2011-2020 de la Région de Bruxelles-Capitale, page 22.

in twee gevallen waar belangrijke trillingen werden vastgesteld bij de passage van trams en dit in kader van de renovatie van de sporen en hun nieuwe plaatsing op anti-trillingsuitrustingen.

Deze uitrusting, geplaatst op het Meiserplein en het begin van de Rogierlaan, werden gedeactiveerd sinds de vernieuwing van de sporen en de vaststelling van het respecteren van de trillingsnormen.

Een andere uitrusting van dit type werd geplaatst op de Hippodroomlaan. Het is nog altijd actief in afwachting van de vernieuwing van de sporen (momenteel voorzien voor zomer 2020).

Deze uitrustingen werden niet geplaatst voor de verbetering van de verkeersveiligheid maar om te antwoorden op problemen met trillingen vastgesteld op deze plaats. Dit type uitrusting zorgt voor een automatische remming van de tram. Een auto die hem volgt dreigt hem te raken in geval van automatische remming en dat kan de val van reizigers veroorzaken in de tram. De MIVB is dan ook niet plan dit type uitrusting elders op het netwerk te plaatsen en heeft geen enkel project in die zin.

De bezorgdheid van de MIVB op vlak van verkeersveiligheid is er voortdurend. Ze manifesteert zich enerzijds in de opleiding van haar bestuurders en het exploitatiereglement, dat duidelijk aanbeveelt zijn snelheid ten allen tijde aan te passen aan de lokale omstandigheden en defensief te rijden. Anderzijds loopt dit via regelmatige preventiecampagnes voor het grote publiek rond het feit dat een tram altijd een prioritair voertuig is en dat zijn massa en remafstand zo zijn dat andere weggebruikers aangeraden wordt altijd een voorzichtige houding aan te nemen.

Vraag nr. 1187 van mevr. Els Ampe d.d. 16 november 2018 (N.):

Het aantal aangelegde fietspaden in de Brusselse gemeenten.

Graag had ik u de volgende vragen gesteld :

1. Kan u me een overzicht geven van de totale oppervlakte aan fietspaden per Brusselse gemeente ?
2. Hoeveel meter aan nieuwe fietspaden is er sinds 2013 tot is aangelegd per Brusselse gemeente ?

Antwoord :

Vraag 1

In onderstaande tabel vindt u de totale lengtes fietspad per Brusselse gemeente. Opgenomen zijn de gemarkeerde fietspaden, afgescheiden fietspaden (enkelrichting en tweerichtingen), en de gedeelde inrichtingen (aangeduid met het bord D10 of F99a). Niet opgenomen zijn boswegen, paden door parken, suggestiestroken.

où d'importantes vibrations étaient constatées au passage des trams, et ce dans l'attente de la rénovation des rails et leur nouvelle pose sur dispositif anti-vibrations.

Ce dispositif, placé place Meiser et au début de l'avenue Rogier, a été désactivé depuis le renouvellement des voies et le constat du respect des normes de vibrations.

Un autre dispositif de ce type a été placé avenue de l'Hippodrome. Il est toujours actif dans l'attente du renouvellement des voies (actuellement programmé à l'été 2020).

Ces dispositifs n'ont pas été placés pour améliorer la sécurité routière mais pour répondre aux problèmes de vibrations constatés à ces endroits. Ce type de dispositif provoque un freinage automatique du tram. Un véhicule automobile qui le suivrait risquerait de l'emboutir en cas de freinage automatique et cela pourrait provoquer des chutes de voyageurs dans le tram. La STIB n'est dès lors pas d'avis de placer ce type de dispositif ailleurs sur le réseau et n'a aucun projet en la matière.

La préoccupation de la STIB en matière de sécurité routière est constante. Celle-ci se manifeste d'une part au travers de la formation de ses conducteurs et de son règlement d'exploitation, qui recommande clairement à ses conducteurs d'adapter la vitesse aux circonstances locales et d'avoir une conduite préventive. Et d'autre part, au travers des campagnes régulières de sensibilisation du grand public au fait qu'un tram est un véhicule prioritaire en toute circonstance et que sa masse et ses distances de freinage sont telles qu'une attitude de prudence est toujours recommandée aux autres usagers de la route.

Question n° 1187 de Mme Els Ampe du 16 novembre 2018 (N.):

Le nombre de pistes cyclables aménagées dans les communes bruxelloises.

Je voudrais vous poser les questions suivantes :

1. Pouvez-vous me donner un aperçu de la superficie totale de pistes cyclables, par commune bruxelloise ?
2. Combien de mètres de nouvelles pistes cyclables ont-ils été aménagés, par commune bruxelloise ?

Réponse :

Question 1

Le tableau ci-dessous reprend les longueurs totales des pistes cyclables pour chaque commune bruxelloise, à savoir les pistes cyclables marquées, séparées (sens unique et double sens) et les aménagements partagés (indiqués par le panneau D10 ou F99a). Il ne reprend pas les chemins forestiers, les sentiers dans les parcs et les bandes cyclables suggérées.

Het gaat zowel om infrastructuur op gewestwegen als op gemeentewegen. Het gaat om de lengte van de fietspaden (in meter), niet de assen. Een éénrichtingsfietspad wordt dus twee keer geteld, een dubbelrichtingsfietspad slechts één keer. De informatie is afkomstig uit het gewestelijk open data-portaal Mobigis (data 2018), wat op zijn beurt is gebaseerd op de laatste editie van de fietskaart. Deze kaart wordt bij elke uitgave geüpdate door informatie die Brussel Mobiliteit zelf aanlevert, door gebruikers en door informatie die wij opvragen bij de mobiliteitsambtenaren van de gemeenten. Een kleine foutenmarge is mogelijk.

Totale lengtes fietspaden per Brusselse gemeente volgens Mobigis (data 2018)

Anderlecht	30.147
Oudergem	12.417
Sint-Agatha-Berchem	3.718
Brussel	105.960
Etterbeek	2.914
Evere	10.908
Vorst	15.552
Ganshoren	4.060
Elsene	9.811
Jette	17.351
Koekelberg	2.353
Sint-Jans-Molenbeek	22.852
Sint-Gillis	3.442
Sint-Joost-ten-Node	1.783
Schaarbeek	15.634
Ukkel	15.968
Watermaal-Bosvoorde	8.846
Sint-Lambrechts-Woluwe	14.181
Sint-Pieters-Woluwe	19.338
Totaal	317.231

Er wordt gevraagd naar de oppervlakte van de fietspaden. Wij beschikken niet over de precieze informatie ivm de breedtes van de fietspaden, en kunnen dit alleen met gemiddelde berekenen samen met bovenstaande lengtes. Wij kozen voor een gemiddelde breedte van 1,5m voor enkelrichting en 2,5m voor 2-richtingsfietspaden.

Samen vertegenwoordigen de fietspaden in Brussel dan een totaal oppervlakte van iets meer dan een halve vierkante kilometer.

Vraag 2

Ook bij dit antwoord werden zowel fietspaden op gemeentewegen als op Gewestwegen in rekening gebracht.

Il s'agit d'infrastructure sur les voiries régionales et communales, ainsi que de la longueur des pistes cyclables (en mètres), et non pas les axes. Une piste cyclable à sens unique est donc comptée deux fois, une piste cyclable à double sens une seule fois. L'information provient du portail open data Mobigis (données 2018), lui-même basé sur la dernière édition de la carte cycliste. Cette carte est mise à jour à chaque édition avec les informations reçues de Bruxelles Mobilité et des utilisateurs, ainsi que des informations que nous demandons auprès des fonctionnaires mobilité des communes. Une petite marge d'erreur est possible.

Longueurs totales par commune bruxelloise selon Mobigis (données 2018)

Anderlecht	30.147
Auderghem	12.417
Berchem-Sainte-Agathe	3.718
Bruxelles	105.960
Etterbeek	2.914
Evere	10.908
Forest	15.552
Ganshoren	4.060
Ixelles	9.811
Jette	17.351
Koekelberg	2.353
Molenbeek-Saint-Jean	22.852
Saint-Gilles	3.442
Saint-Josse-ten-Noode	1.783
Schaerbeek	15.634
Uccle	15.968
Watermael-Boitsfort	8.846
Woluwe-Saint-Lambert	14.181
Woluwe-Saint-Pierre	19.338
Total	317.231

On demande quelle est la superficie des pistes cyclables. Nous ne disposons pas de ces données précises concernant les largeurs des pistes cyclables, nous ne pouvons les calculer qu'en combinaison avec les longueurs susmentionnées. Nous avons déterminé une largeur moyenne de 1,5m pour les sens uniques et de 2,5m pour les pistes cyclables à double sens.

Globalement, les pistes cyclables de Bruxelles représentent donc une superficie totale d'un peu plus d'un demi-kilomètre carré.

Question 2

Pour cette partie de la réponse, nous avons également pris en compte les pistes cyclables sur les voiries communales et régionales.

Totale lengtes nieuwe fietspaden per Brusselse gemeente aangelegd tijdens deze legislatuur :

Anderlecht	250
Oudergem	-
Sint-Agatha-Berchem	850
Brussel	15.843
Etterbeek	2.311
Evere	-
Vorst	3.500
Ganshoren	500
Elsene	1.950
Jette	7.360
Koekelberg	-
Sint-Jans-Molenbeek	900
Sint-Gillis	750
Sint-Joost-ten-Node	700
Schaarbeek	1.270
Ukkel	1.350
Watermaal-Bosvoorde	-
Sint-Lambrechts-Woluve	3.000
Sint-Pieters-Woluve	1.050
Totaal	41.584

De afgelopen jaren 2014-2018 werd in het kader van het Afscheiden Fietspadenprogramma 2020, een prioriteit gemaakt van fietsinfrastructuur afgescheiden van het doorgaand verkeer :

- Afscheiden enkel- of tweerichtingsfietspaden
- Gedeelde bus- en fietsbanen
- Fietsstraten zonder transitverkeer

Op deze manier werd er voor ongeveer 40 kilometer afgescheiden fietsinfrastructuur aangelegd. Voor nog eens 40 kilometer zijn de werken bezig, de vergunningen aangevraagd of bekomen of de plannen in opmaak.

Vraag nr. 1188 van de heer Marc-Jean Ghysels d.d. 20 november 2018 (Fr.) :

De nieuwe MIVB-app.

De MIVB heeft eindelijk haar nieuwe smartphoneapplicatie gelanceerd. De informatie voor de reizigers verbeteren om de overstap van het ene vervoermiddel op het andere zo vlot mogelijk te maken is een essentieel element van een modern mobiliteitsbeleid. In de vorige versie, die slechts 350 000 gebruikers per maand

Longueurs totales des nouvelles pistes cyclables par commune bruxelloise pendant cette législature :

Anderlecht	250
Auderghem	-
Berchem-Sainte-Agathe	850
Bruxelles	15.843
Etterbeek	2.311
Evere	-
Forest	3.500
Ganshoren	500
Ixelles	1.950
Jette	7.360
Koekelberg	-
Molenbeek-Saint-Jean	900
Saint-Gilles	750
Saint-Josse-ten-Noode	700
Schaerbeek	1.270
Uccle	1.350
Watermael-Boitsfort	-
Woluwe-Saint-Lambert	3.000
Woluwe-Saint-Pierre	1.050
Total	41.584

Au cours des années 2014 à 2018, dans le cadre du Programme de Pistes cyclables séparées 2020, une priorité a été donnée aux infrastructures cyclables séparées de la circulation de transit :

- Pistes cyclables séparées unidirectionnelles et bidirectionnelles
- Bandes bus et bandes cyclables communes
- Rues cyclables sans circulation de transit

De cette manière, environ 40 kilomètres d'infrastructures cyclables séparées ont été aménagés. Pour 40 kilomètres supplémentaires, les travaux sont en cours, les permis ont été demandés ou obtenus, ou les plans sont en cours d'élaboration.

Question n° 1188 de M. Marc-Jean Ghysels du 20 novembre 2018 (Fr.) :

La nouvelle application STIB.

La STIB a enfin lancé sa nouvelle application pour smartphone. Améliorer l'information des voyageurs afin de fluidifier au maximum le passage d'un mode de déplacement à un autre est un élément essentiel d'une politique moderne de mobilité. L'ancienne version qui comptait uniquement 350.000

telde, konden reizigers de wachttijd zien voor een bus, tram of metro. Ook vonden zij daarin de belangrijkste informatie terug over de toestand van het netwerk en de eventuele storingen.

De nieuwe versie zet een voet in de 21^{ste} eeuw door een rou-planner in te voegen, iets wat elke zichzelf respecterende app voor openbaar vervoer dient aan te bieden. Net als op de website berekent de app de beste combinatie van openbaar vervoer tussen een punt A en een punt B, binnen of buiten het Brussels Gewest.

De mobiliteitssector is in volle verandering en ondanks die verbeteringen dreigen wij zeer snel voorbijgestoken te worden, gelet op de snelheid waarmee de technologieën en de mobiliteitsspelers op het terrein evolueren. Ik denk met name aan de opkomst van nieuwe privéspelers op het terrein, van nieuwe vervoermiddelen zoals steps en fietsen, Cambio (partner van de MIVB), autodeelplatformen.

Bovendien zouden andere systemen erin kunnen worden opgenomen om de dagelijkse verplaatsingen van de Brusselse reizigers te vergemakkelijken, zoals de locatie van parkings, de locatie en vermelding van de MIVB-partners die mobiliteitsdiensten aanbieden en ten slotte de plaats van de automaten, de Kiosken en Bootiks.

- Kunt u ons een lijst bezorgen met alle veranderingen die werden aangebracht in deze nieuwe versie ?
- Welk orgaan is belast met het wijzigen van de applicatie ? Hoeveel middelen werden besteed aan deze nieuwe applicatie ?
- Werd een promotiecampagne gevoerd ?
- Wat zijn de oorzaken van de eerste bugs ?
- Welke obstakels staan de ontwikkeling van een nieuwe gedetailleerdere applicatie in de weg ?
- Wat is de balans één maand na de lancering ? Is het aantal gebruikers gestegen ?
- Is het de bedoeling om snel een nieuwe versie 2.0 van deze applicatie te ontwikkelen, waarin andere actoren zoals hierboven beschreven worden opgenomen, alsook de locatie van de MIVB-verkooppunten, de parkings... ?
- Zal er een apart gedeelte komen voor de toeristen in onze hoofdstad ?

Antwoord : De nieuwe applicatie MIVB Mobile, gelanceerd op 18/10/2018 in een iOS- en Android-versie, is een volledig nieuwe applicatie en geen update van de oude applicatie.

De nieuwe applicatie integreert een reiswegplanner. Ze berekent de verschillende combinaties openbaar vervoer tussen een startplaats en een bestemming binnen of buiten het Brussels Gewest, geeft de wachttijd in real time en houdt rekening met de bussen van De Lijn en TEC en de treinen van de NMBS.

Voor personen die de optie « intelligente assistent » hebben geactiveerd, is het mogelijk automatisch de meest pertinente reisinformatie en verstoringen te krijgen gebaseerd op gewoontes

utilisateurs par mois permettait de connaître le temps d'attente pour un bus, un tram ou un métro. On y trouvait également les principales informations sur l'état du réseau et les perturbations éventuelles.

La nouvelle version met un pied dans le XXI^e siècle en intégrant un planificateur d'itinéraire, chose que toute appli de transports en commun qui se respecte se doit de proposer. Comme sur le site internet, l'application calcule la meilleure combinaison de transports en commun entre un point A et un point B, à l'intérieur ou à l'extérieur de la Région bruxelloise.

Le secteur de la mobilité est en pleine mutation et malgré ces améliorations, nous risquons de nous faire dépasser très vite étant donné la vitesse à laquelle évoluent les technologies et les acteurs de la mobilité présents sur le terrain. Je pense notamment à l'apparition de nouveaux acteurs privés sur le terrain, des nouveaux moyens de déplacement tels que la trottinette et le vélo, le Cambio (dont la STIB est partenaire), les plateformes de covoiturage.

Par ailleurs, d'autres systèmes pourraient y être intégrés afin de faciliter le quotidien des voyageurs bruxellois tels que la localisation des parkings, la localisation et mention des partenaires de la STIB offrant des services de mobilité et enfin le positionnement des distributeurs, des Kiosk et Bootik.

- Pouvez-vous nous lister l'ensemble des changements apportés par cette nouvelle version ?
- Quel est l'organisme qui s'est chargé de modifier l'application ? Quel a été le budget consacré à cette nouvelle application ?
- Une campagne de promotion a-t-elle été effectuée ?
- Quelles sont les causes des premiers bugs ?
- Quels sont les obstacles au développement d'une application plus détaillée ?
- 1 mois après son lancement, quel est le bilan ? Le nombre d'utilisateurs a-t-il augmenté ?
- Est-il question de développer rapidement une version 2.0 de cette application en y incluant d'autres acteurs comme développés ci-dessus ainsi que la localisation des points de vente STIB, des parkings... ?
- Y aura-t-il une section particulière pour les touristes dans notre capitale ?

Réponse : La nouvelle application STIB-Mobile lancée le 18/10/2018, dans une version iOS et une version Android, est une toute nouvelle application, et pas une mise à jour de l'ancienne application.

La nouvelle application intègre un planificateur d'itinéraire. Elle calcule les différentes combinaisons de transports publics entre un emplacement de départ et une destination, à l'intérieur ou à l'extérieur de la Région bruxelloise, indique les temps d'attente en temps réel pour les véhicules de la STIB, et prend en compte les bus De Lijn ainsi que TEC et les trains de la SNCB.

Pour les personnes ayant activé l'option « assistant intelligent », il est possible de recevoir automatiquement les informations de voyage les plus pertinentes et les perturbations par

op vlak van opzoekingen of gebruik : op een bepaald moment in de dag, op een specifieke dag van de week, volgens de frequentie van het gebruik van bepaalde MIVB-lijnen, etc.

De nieuwe applicatie laat onder meer ook toe om zijn favorieten op te slaan, het beginscherm te personaliseren, notificaties voor vertrek, notificatie bij aankomst op bestemming of visualisering van parallelle lijnen, zodat je beter een alternatieve trajecten kan kiezen.

Voor personen die een account hebben gemaakt is het ook mogelijk om hun gebruiksprofiel te beheren op verschillende apparaten, favorieten beheren (adressen, contacten, haltes, etc.)

In 2019 zal het mogelijk zijn informatie op zijn MOBIB-kaart te consulteren of abonnementen of vervoerbewijzen aan te kopen. Het zal ook mogelijk zijn op aanvraag notificaties te krijgen in functie van de plaats waar je je bevindt.

De applicatie werd intern gemaakt, met steun van externe ontwikkelaars. Het totale budget voor ontwikkeling van de applicatie bedraagt 2.955.000 euro.

Dit budget dekt een periode van 3 jaar (2016-2018).

Dit bevat niet enkel de ontwikkeling en het design van de applicatie op zich (front end) maar ook de achterliggende systemen (back end), de architectuur van de gegevensstromen in real time, de aanpassing aan de GDPR-normen, de reiswegplanner en de serverinfrastructuur die het verkeer van meerdere tienduizenden gebruikers en requests per uur moeten mogelijk maken,...

Er werd een promotiecampagne gelanceerd op het moment van de lancering van de nieuwe MIVB-applicatie, vanaf 18/10. Die kende een progressieve uitrol om de reacties van de klanten te testen en op basis daarvan eventuele bugs te identificeren.

Het doel was de nieuwe applicatie op een simpele en duidelijke manier te promoten door te wijzen op het gemak om ze te downloaden. Het gaat om een tactische campagne om de gebruikers van de oude applicatie te laten switchen.

De gebruikte media om de nieuwe applicatie te promoten maken vooral deel uit van de eigen media van de MIVB (website, sociale media, notificaties van gebruikers van de oude app, affiches in stations, affiches op voertuigen) maar ook media beschikbaar via ruilvereenkomsten (radio, pers, cinema, digitaal).

Het aantal bugs bij de lancering wordt als relatief beperkt beschouwd voor een applicatie die meer dan 2 jaar ontwikkeling heeft nodig gehad en beroep heeft moeten doen op veel diensten en met een belangrijke aanpassing van de interne informatiesystemen van de MIVB aan mobiele technologie.

De voornaamste bugs of technische problemen betroffen aanpassingen aan verschillende exploitatiesystemen onder Android en iOS. De voornaamste correcties die gedaan werden betreffen bijvoorbeeld problemen gelinkt aan de validering van bepaalde accounts, de datumkeuze onder Android, technische

rapport aux habitudes de recherche ou d'utilisation : à un moment précis de la journée, à un jour spécifique de la semaine, selon la fréquence d'utilisation de certaines lignes de la STIB, etc.

La nouvelle application permet aussi, entres autres, l'enregistrement de favoris, la personnalisation des écrans d'accueil, la notification avant départ, la notification d'arrivée à destination, ou la visualisation de lignes parallèles, afin de pouvoir mieux choisir des alternatives de trajets.

Pour les personnes ayant créé un compte, il est possible de gérer un profil utilisateur accessible sur différents appareils, de gérer des favoris (adresses, contacts, arrêts, etc.).

En 2019, il sera possible de consulter des informations liées à sa carte MOBIB ou d'acheter des abonnements ou des titres de transport. Il sera également possible de recevoir sur demande des notifications en fonction de la géolocalisation.

L'application a été réalisée en interne, avec le support de développeurs externes. Le budget total pour le développement de l'application s'élève à 2.955.000 euros.

Ce budget couvre une période de 3 ans (2016-2018).

Il comprend non seulement le développement et le design de l'application en elle-même (« front end »), mais aussi la mise en place des systèmes sous-jacents (« back end »), l'architecture des flux de données en temps réel, la mise aux normes GDPR, le moteur de recherche d'itinéraires, et l'infrastructure serveurs pour supporter un trafic de plusieurs dizaines de milliers d'utilisateurs et de requêtes en une heure,...

Une campagne de promotion a été lancée au moment du lancement de la nouvelle application STIB, à partir du 18/10. Elle a connu une montée en puissance progressive, afin de tester les réactions des clients, et de corriger rapidement les éventuels bugs identifiés.

L'objectif était de promouvoir de manière claire et simple la nouvelle application, en mettant en avant la facilité d'effectuer le téléchargement. Il s'agit d'une campagne tactique de conversion des utilisateurs de l'ancienne application.

Les médias utilisés pour promouvoir la nouvelle application font principalement partie des médias propres à la STIB (site web, médias sociaux, notifications des utilisateurs de l'ancienne application, affichage en station, affichage sur véhicule) mais aussi des médias disponibles au travers des échanges publicitaires (radio, presse, cinéma, digital).

Le nombre de bugs au lancement est considéré comme relativement limité pour une application qui a nécessité plus de deux ans de développements, un appel à un nombre élevé de services et une adaptation importante des systèmes d'information internes de la STIB à la technologie mobile.

Les principaux bugs ou soucis techniques concernaient les adaptations à différents systèmes d'exploitation sous Android et iOS. Les principales corrections qui ont été mises en place concernent, par exemple, des problèmes liés à la validation de certains comptes, le sélecteur de date sous Android, des crashes

crashes vooral onder bepaalde versies van Android, de ergonomie van bepaalde schermen of een vernieuwing van de wachttijd bij bepaalde versies.

De applicatie is bedoeld om verder ontwikkeld te worden, rekening houdend met de reacties van de gebruikers en zal regelmatig geupdate worden. Het gaat bijvoorbeeld om functies gelinkt aan de MOBIB-kaart, aankoop van vervoerbewijzen of de uitbreiding van het aantal vervoermiddelen.

De voorgestelde verbeteringen zijn bedoeld om de gebruikerservaring en stabiliteit te verbeteren, maar blijven onderhevig aan de complexiteit van testen en ontwikkeling, het aantal compatibele diensten, maar ook aan de beschikbare ploegen en middelen.

Verschillende betalingswijzen zouden worden toegevoegd in 1^{ste} semester 2019. De exacte timing ligt nog niet vast.

We werken momenteel aan de set-up van een geautomatiseerde status van de Liften beschikbaarheid, nuttig voor PMR.

Een maand na de lancering telde de mobiele applicatie iets meer dan 120.000 gebruikers die de applicatie hadden gedownload (53 % Android, 47 % iOS). Gemiddeld wordt de applicatie dagelijks gebruikt door 25.000 personen en 65.000 hebben ze al minstens één keer per week gebruikt.

In dit stadium, terwijl de oude applicatie naast de nieuwe blijft bestaan, is het moeilijk te evalueren wat het aantal exacte nieuwe gebruikers is tegenover de oude, maar de nieuwe functies, waaronder de reiswegplanner, en de communicatiecampagnes hebben duidelijk bijgedragen aan de toevoeging van nieuwe gebruikers die nog geen gebruiker waren van de oude applicatie.

In 2019 heeft de MIVB als doel zich te ontwikkelen als een speler op vlak van multimodale mobiliteit en nieuwe functies en diensten in uit te rollen die beschikbaar zijn via de mobiele applicatie. Deze diensten zijn onder meer de locatie van de MIVB-verkooppunten, parkings en integratie van nieuwe mobiliteitsspelers, op basis van de beschikbaarheid van hun API (interface voor programmering applicatie) en afgesloten partnerships.

De beschikbaarheid van een reiswegplanner, de mogelijkheid een stap-per-stap-navigatie te gebruiken, de integratie van vele interessante locaties in de applicatie laten vandaag toe aan toeristen zich te verplaatsen, dankzij de applicatie van de MIVB.

Deze informatie kan momenteel worden geconsulteerd in het Engels, Nederlands of Frans. Verschillende functies specifiek bedoeld voor meer occasionele gebruikers, mensen op doorreis of toeristen, worden bekeken.

techniques principalement sous certaines versions d'Android, l'ergonomie de certains écrans, ou un rafraîchissement du temps d'attente sous certaines versions.

L'application est destinée à se développer, en tenant compte des retours des utilisateurs, et fera l'objet de mises à jour régulières. Cela concerne notamment des fonctionnalités liées à la carte MOBIB, à l'achat de titres de transport ou encore l'élargissement du nombre de modes de transport.

Les améliorations proposées seront destinées à améliorer l'expérience utilisateur et la fiabilité de l'outil, mais restent tributaire de la complexité des développements et des tests, du nombre de services compatibles, mais aussi des équipes et des ressources disponibles.

Différents modes de paiements devraient être ajoutés au 1^{er} semestre 2019. Le timing exact n'est pas encore fixé.

Nous travaillons pour l'instant à la mise en place d'un statut automatisé de l'accessibilité des ascenseurs, information utile pour les personnes à mobilité réduite.

Un mois après son lancement, la nouvelle application mobile comptait un peu plus de 120.000 utilisateurs ayant téléchargé l'application (53 % sous Android et 47 % sous iOS). En moyenne, l'application était utilisée quotidiennement par 25.000 personnes et 65.000 l'ont utilisée au moins une fois sur une période d'une semaine.

À ce stade, tant que l'ancienne application continue à coexister avec la nouvelle, il est difficile d'évaluer le nombre exact de nouveaux utilisateurs par rapport à l'ancienne, mais les nouvelles fonctionnalités, dont la recherche d'itinéraire, et les campagnes de communication ont clairement contribué à l'apport de nouveaux utilisateurs qui n'étaient pas utilisateurs de l'ancienne application.

En 2019, la STIB a pour objectif de se développer comme un acteur de mobilité multimodale et de mettre en service de nouvelles fonctionnalités et de nouveaux services accessibles sur application mobile. Ces services incluront notamment la localisation des points de ventes STIB et des parkings et l'intégration de nouveaux acteurs de mobilité, en fonction de la disponibilité de leurs API (interfaces de programmation applicative) et des partenariats conclus.

À ce jour, la disponibilité d'une recherche d'itinéraire, la possibilité de lancer une navigation pas-à-pas, l'intégration de nombreux points d'intérêt dans l'application mobile permet aux touristes de se déplacer grâce à l'application de la STIB.

Ces informations peuvent actuellement être consultées en anglais, néerlandais ou français. Plusieurs fonctionnalités destinées spécifiquement aux utilisateurs plus occasionnels, aux personnes de passage ou aux touristes, sont à l'étude.

Vraag nr. 1190 van de heer Marc Loewenstein d.d. 20 november 2018 (Fr.) :

De vloedigheid van het kruispunt Alseberg – Vanderkindere – Zevenbunders.

In mijn mondelinge vraag van 5 maart 2018 ondervroeg ik u over de mogelijkheid om het kruispunt Alseberg–Vanderkindere–Zevenbunders op gelijkaardige wijze te herinrichten als de kruispunten Brugmann-Vanderkindere-Albert-Churchill, of Marlow-Brugmann-Wolvendael.

Door die om te vormen tot rotondes kon de vloedigheid van het verkeer immers worden verbeterd.

In dit geval zou een rotonde op het kruispunt Alseberg–Vanderkindere–Zevenbunders ongetwijfeld hetzelfde effect kunnen hebben en bovendien de impact van de GFR-werken in de wijk enigszins kunnen compenseren, d.w.z. inrichtingen in de vorm van verkeersknippen en tegengestelde eenrichtingsstraten die het verkeer terug naar de gewestelijke assen leiden.

In uw antwoord gaf u aan dat u voorstander was van dit soort inrichtingen, maar dat de inrichting van rotondes, ondanks alles, per geval moest worden bekeken.

Graag een antwoord op de volgende vragen :

- Hebt u een studie uitgevoerd over de haalbaarheid van een herinrichting van het kruispunt Alseberg–Vanderkindere–Zevenbunders tot een rotonde ?
- Zo niet, bent u van plan om die uit te voeren ?

Antwoord : Naar mijn weten werd er geen enkele studie over de herinrichting van dit kruispunt uitgevoerd noch gepland.

Dat gezegd zijnde, het zou zin kunnen hebben er een uit te voeren gelijktijdig met de studie van het verkeersrooster rond Ukkel centrum waarvan momenteel sprake is in verband met het MIVB-project voor de vernieuwing van de sporen op de Alsebergsesteenweg (tot aan het kruispunt Vanderkindere dus).

Dit kruispunt ligt aan het uiteinde van het vernieuwingsproject van de sporen van de Alsebergsesteenweg en van het project voor de volledige herinrichting dat hiermee gepaard gaat.

In dit stadium werd er nog niet voorzien om een heraanleg van dit kruispunt te bestuderen, dat zou hersteld worden na de werken aan de sporen. Elk project dat de vlote doorstroming van de trams verbetert aan dit kruispunt zal door de MIVB op prijs gesteld worden.

De beslissing om deze studie al dan niet uit te voeren (wat in ruime mate afhangt van de wil van de gemeente om het verkeer op de Alsebergsesteenweg te temperen) zou binnenkort moeten worden genomen.

Question n° 1190 de M. Marc Loewenstein du 20 novembre 2018 (Fr.) :

La fluidité du carrefour Alseberg – Vanderkindere – Sept Bonniers.

Dans ma question orale du 5 mars 2018, je vous interrogeais sur la possibilité d'aménager le carrefour Alseberg-Vanderkindere-Sept Bonniers sur une base semblable aux remaniements des carrefours Brugmann-Vanderkindere-Albert-Churchill, ou encore Marlow-Brugmann-Wolvendael.

Ces configurations en ronds-points ont, en effet, permis d'améliorer la fluidité de la circulation.

En l'espèce, intégrer un rond-point au carrefour Alseberg-Vanderkindere-Sept-Bonniers pourrait sans doute avoir le même effet et compenser par ailleurs en partie l'impact des aménagements ICR réalisés dans le quartier, aménagements sous forme de verrou et de sens uniques inversés et renvoyant vers les axes régionaux.

Dans votre réponse, vous m'indiquiez que vous étiez favorable à ce genre d'aménagements mais que l'implantation de carrefours francs et giratoires devait, malgré tout, être étudiée au cas par cas.

Mes questions sont les suivantes :

- Avez-vous réalisé une étude relative à la faisabilité du réaménagement du carrefour Alseberg-Vanderkindere-Sept Bonniers en carrefour franc et giratoire ?
- À défaut, quand prévoyez-vous de la réaliser ?

Réponse : À ma connaissance, aucune étude portant sur le réaménagement de ce carrefour n'a été réalisée ni n'est prévue.

Cela étant, cela pourrait avoir du sens d'en lancer un conjointement à l'étude du schéma de circulation autour du quartier d'Uccle Centre dont il est actuellement question en lien avec le projet STIB de renouvellement des rails chaussée d'Alseberg (jusqu'au carrefour Vanderkindere précisément).

Ce carrefour est à l'extrémité du projet de renouvellement des voies de la chaussée d'Alseberg et du projet de réaménagement complet qui l'accompagne.

À ce stade, il n'a pas été prévu d'étudier un réaménagement de ce carrefour, qui serait remis en état après travaux aux voies. Tout projet qui améliorerait la fluidité du passage des trams à ce carrefour ne pourra qu'être apprécié par la STIB.

La décision de réaliser ou non cette étude (qui dépend largement de la volonté – ou non – de la commune de tempérer le trafic sur la chaussée d'Alseberg) devrait être prise prochainement.

Vraag nr. 1192 van de heer Emmanuel De Bock d.d. 22 november 2018 (Fr.) :

Reclameontvangsten van de MIVB.

Kunt me de evolutie meedelen van de reclameontvangsten van de MIVB en daarbij de dragers (tram, metro, bus), voertuigen of stations specificeren ?

Antwoord : In 2017 bedroegen de publicitaire inkomsten van de MIVB 4.414.000 euro (+ 10 % tegenover 2016).

De verdeling van deze inkomsten per formaat blijven over het algemeen stabiel van jaar tot jaar.

Voor 2017 kwam 61,8 % van de inkomsten van stations, 24,67 % van voertuigen (metro, bus en tram) en 13,52 % van MUPI (metroingangen).

Vraag nr. 1193 van de heer Emmanuel De Bock d.d. 22 november 2018 (Fr.) :

De wildgroei van reclameborden na de invoering van Villo! en de impact op de reclame-inkomsten voor de overheid.

Ingevolge de invoering van Villo, graag volgende informatie :

1. Het exacte aantal reclameborden in het Gewest ;
2. De verdeling van die borden per gemeente ;
3. De totale evolutie (toename) van het aantal borden sinds de invoering van Villo ;
4. Gelet op het hoge aantal reclameborden in het Brussels Gewest, is er een vermindering van de ontvangsten op het vlak van de verhuring van de reclameborden die in concessie aan de MIVB gegeven zijn door de gemeenten of de reclameborden die door de MIVB zelf beheerd worden ?

Antwoord : Voor wat betreft de publicitaire installaties in het kader van het project Villo! zijn er momenteel in totaal 419 panelen ingeplant op de Brusselse gewestwegen. Er zijn zijn 44 panelen (seniors) van 8 m² en 375 panelen van 2 m² (mupi).

Deze zijn verspreid op het grondgebied van volgende gemeenten :

- Brussel Stad : 80 mupis en 15 seniors
- Schaarbeek : 32 mupis en 9 seniors
- Etterbeek : 13 mupis en 2 seniors
- Elsene : 45 mupis en 1 senior
- Sint-Gillis : 15 mupis en 1 senior
- Anderlecht : 31 mupis en 3 seniors
- Sint-Jans-Molenbeek : 14 mupis en 2 seniors

Question n° 1192 de M. Emmanuel De Bock du 22 novembre 2018 (Fr.) :

Les recettes publicitaires de la STIB.

Pourriez-vous me transmettre l'évolution des recettes publicitaires propres de la STIB en spécifiant les supports (tram, métro, bus), véhicules ou stations, ... ?

Réponse : En 2017, les revenus publicitaires de la STIB s'élevaient à 4.414.000 euros (+ 10 % par rapport à 2016).

La proportion de ces revenus par format reste globalement stable d'année en année.

Pour 2017, 61,8 % du revenu provenait des stations, 24,67 % des véhicules (métros, bus et trams) et 13,52 % des MUPI (entrées de métro).

Question n° 1193 de M. Emmanuel De Bock du 22 novembre 2018 (Fr.) :

L'inflation du nombre de panneaux publicitaires à la suite de la mise en place de Villo! et l'impact sur les recettes publicitaires des pouvoirs publics.

À la suite de la mise en place de Villo, je souhaite connaître :

1. le nombre exact de panneaux publicitaires déployés dans la Région bruxelloise ;
2. la répartition de ces panneaux commune par commune ;
3. l'évolution (croissance) globale du nombre de panneaux depuis la mise en place de Villo ;
4. vu le nombre important de panneaux publicitaires déployés dans la Région bruxelloise, avez-vous constaté des diminutions de recettes quant à la location des panneaux publicitaires concédés à la STIB par les communes ou les panneaux publicitaires gérés directement par la STIB ?

Réponse : En ce qui concerne les installations publicitaires dans le cadre du projet Villo!, le nombre total de panneaux implantés à l'heure actuelle sur les voiries régionales bruxelloises s'élève à 419, à savoir 44 panneaux (seniors) de 8 m² et 375 panneaux de 2 m² (mupi).

Leur répartition entre communes est la suivante :

- Ville de Bruxelles : 80 mupi et 15 seniors
- Schaerbeek : 32 mupi et 9 seniors
- Etterbeek : 13 mupi et 2 seniors
- Ixelles : 45 mupi et 1 senior
- Saint-Gilles : 15 mupi et 1 senior
- Anderlecht : 31 mupi et 3 seniors
- Molenbeek-Saint-Jean : 14 mupi et 2 seniors

- Sint-Agatha-Berchem : 8 mupis en 1 senior
- Ganshoren : 8 mupis en 1 senior
- Jette : 15 mupis en 1 senior
- Evere : 9 mupis en 1 senior
- Sint-Pieters-Woluwe : 18 mupis en geen senior
- Oudergem : 18 mupis en 1 senior
- Watermaal-Bosvoorde : 7 mupis en geen senior
- Ukkel : 23 mupis en geen senior
- Vorst : 16 mupis en 1 senior
- Sint-Lambrechts-Woluwe : 11 mupis en 2 seniors
- Sint-Joost-ten-Noode : 6 mupis en 1 seniors

Voor wat betreft de panelen van 8m² en groter (geïnstalleerd door JCDecaux Belgium, Clear Channel Belgium en Belgian Posters) zijn er 91 installaties geplaatst.

De verdeling per gemeente :

Anderlecht 21 stuks, Brussel, 7 stuks, Etterbeek 2 stuks, Evere 5 stuks, Jette 2 stuks, Koekelberg 1 stuk, Oudergem 16 stuks, Schaarbeek 4 stuks, Sint-Agatha-Berchem 2 stuks, Sint-Gillis 4 stuks, Sint-Jans-Molenbeek 4 stuks, Sint-Joost-ten-Noode 4 stuks, Sint-Lambrechts-Woluwe 4 stuks, Sint-Pieters-Woluwe 1 stuk, Ukkel 4 stuk 4 stuks en Vorst 10 stuks. Er werd geen groot paneel vergund op het grondgebied van de gemeente Watermaal-Bosvoorde.

Voor deze grote borden is er de laatste jaren geen grote evolutie geweest in het aantal geplaatste borden, voor en of na de installatie van het project Villo!

Voor wat betreft de mupis (2 m²) geplaatst door JCDecaux Belgium en Clear Channel Belgium, die terug te vinden zijn op de gewestwegen, zijn er geen correcte cijfers bekend. Deze borden worden niet vergund door Brussel Mobiliteit maar door de gemeenten zelf.

Gezien de MIVB de aanbesteding van het geheel van de dragers niet heeft geïnitieerd beschikt de MIVB niet over de informatie om de eventuele evolutie van de publicitaire waarde te evalueren.

In de huidige MIVB aanbestedingen is een deel van de retributie forfaitair gemaakt en de rest relatief stabiel.

Vraag nr. 1194 van de heer Emmanuel De Bock d.d. 22 november 2018 (Fr.) :

Concessieovereenkomsten voor bushokjes bij de MIVB en de reclame-inkomsten voor de gemeenten.

Graag volgende informatie :

- Berchem-Sainte-Agathe : 8 mupi et 1 senior
- Ganshoren : 8 mupi et 1 senior
- Jette : 15 mupi et 1 senior
- Evere : 9 mupi et 1 senior
- Woluwe-Saint-Pierre : 18 mupi et aucun senior
- Auderghem : 18 mupi et 1 senior
- Watermael-Boitsfort : 7 mupi et aucun senior
- Uccle : 23 mupi et aucun senior
- Forest : 16 mupi et 1 senior
- Woluwe-Saint-Lambert : 11 mupi et 2 seniors
- Saint-Josse-ten-Noode : 6 mupi et 1 senior

En ce qui concerne les panneaux de 8m² et plus (installés par JCDecaux Belgium, Clear Channel Belgium et Belgian Posters), 91 exemplaires ont été mis en place.

La répartition entre communes est la suivante :

Anderlecht 21 exemplaires, Bruxelles, 7 exemplaires, Etterbeek 2 exemplaires, Evere 5 exemplaires, Jette 2 exemplaires, Koekelberg 1 exemplaire, Auderghem 16 exemplaires, Schaarbeek 4 exemplaires, Berchem-Sainte-Agathe 2 exemplaires, Sint-Gilles 4 exemplaires, Molenbeek-Saint-Jean 4 exemplaires, Saint-Josse-ten-Noode 4 exemplaires, Woluwe-Saint-Lambert 4 exemplaires, Woluwe-Saint-Pierre 1 exemplaire, Uccle 4 exemplaires et Forest 10 exemplaires. Aucun panneau de grande dimension n'a fait l'objet d'une autorisation sur le territoire de la commune de Watermael-Boitsfort.

Les chiffres concernant l'implantation de ces grands panneaux ont peu évolué ces dernières années, qu'ils soient antérieurs ou postérieurs à la mise en place du projet Villo!

Concernant les mupi (2 m²) installés par JCDecaux Belgium et Clear Channel Belgium sur les voiries régionales, les chiffres exacts ne sont pas disponibles. Ce n'est pas Bruxelles Mobilité qui autorise l'implantation de ces panneaux, ce sont les communes elles-mêmes.

La STIB n'ayant pas initié de marché sur l'ensemble des supports, elle ne dispose pas les informations nécessaires afin d'évaluer l'éventuelle évolution de la valeur des publicités.

Actuellement, dans les marchés STIB, une partie des redevances est forfaitisée et l'autre relativement stable.

Question n° 1194 de M. Emmanuel De Bock du 22 novembre 2018 (Fr.) :

Les contrats de concession d'abribus à la STIB et les recettes publicitaires ristournées aux communes.

Pourriez-vous transmettre :

1. de lijst met de gemeenten die het beheer van hun bushokjes in concessie aan de MIVB gegeven hebben ;
2. het aantal bushokjes per gemeente ;
3. de aangestelde operatoren voor de levering van reclamebushokjes ;
4. het jaarlijkse bedrag dat de MIVB betaalt aan de gemeenten die het beheer van hun bushokjes in concessie aan de MIVB gegeven hebben, voor de jaren 2015, 2016 en 2017.

Antwoord : Momenteel hebben 10 van de 19 gemeenten aanvaard om het beheer van de schuilhuisjes over te dragen aan de MIVB: Oudergem, Etterbeek, Elsene, Jette, Koekelberg, Sint-Gillis, Schaarbeek, Sint-Joost, Watermaal-Bosvoorde, Sint-Lambrechts-Woluwe.

Aangezien het net dagelijks evolueert, vertegenwoordigt dit ongeveer 49 schuilhuisjes voor Oudergem, 49 voor Etterbeek, 73 voor Elsene, 80 voor Jette, 28 voor Koekelberg, 30 voor Sint-Gillis, 146 voor Schaarbeek, 28 voor Sint-Joost, 56 voor Watermaal-Bosvoorde en 75 voor Sint-Lambrechts-Woluwe. Het is vermeldenswaardig dat niet alle schuilhuisjes reclameaffiches hebben.

De MIVB werd gemandateerd voor de lancering van een aanbesteding voor de bouw en plaatsing van schuilhuisjes op het bovengronds net van het openbaar vervoer actief in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De procedure respecteert de regels van openbare opdrachten en sluit geen enkele operator uit.

De aanbesteding van de schuilhuisjes is voorzien voor een duur van 18 jaar en heeft betrekking op 2.000 schuilhuisjes.

Het teruggegeven bedrag varieert volgens het jaar en de betrokken gemeente.

De precieze formule voorziet een verdeling van de publicitaire inkomsten tussen de MIVB en de betrokken gemeente, na aftrek van de kosten voor onderhoud van de haltes en de gemeentelijke taksen.

Vraag nr. 1195 van de heer Pierre Kompany d.d. 28 november 2018 (Fr.) :

Harmonisering van de bushokjes.

In de pers stond dat de minister via de MIVB een procedure gestart heeft om met maar een beheerder van de bushokjes meer te werken. Die uniformisering zit pas in een eerste fase, maar ik heb al een reeks vragen.

- Om hoeveel bushokjes gaat het ?
- Hoe worden die opgesplitst ?
- Wat is het kostenplaatje van die harmonisering ?
- Valt die offerteoproep onder de begroting 2019 ?
- Wat zijn de criteria voor de nieuwe bushokjes ?

1. la liste des communes ayant concédé la gestion de leurs abribus à la STIB ;
2. le nombre d'abribus par commune gérés par la STIB ;
3. les opérateurs désignés pour la fourniture des abribus publicitaires ;
4. le montant annuel ristourné par la STIB aux communes ayant concédé à la STIB la gestion de leurs abribus pour 2015, 2016 et 2017.

Réponse : Actuellement, 10 communes sur 19 ont accepté de céder la gestion des abris à la STIB : Auderghem, Etterbeek, Ixelles, Jette, Koekelberg, Saint-Gilles, Schaerbeek, Saint-Josse, Watermael-Boitsfort, Woluwe-Saint-Lambert.

Comme le réseau évolue quotidiennement, cela représente environ 49 abris pour Auderghem, 49 pour Etterbeek, 73 pour Ixelles, 80 pour Jette, 28 pour Koekelberg, 30 pour Saint-Gilles, 146 pour Schaerbeek, 28 pour Saint-Josse, 56 pour Watermael-Boitsfort et 75 pour Woluwe-Saint-Lambert. Il faut noter que tous les abris ne sont pas équipés d'affichage publicitaire.

La STIB a été mandatée pour le lancement d'une procédure de marché relatif à la construction et au placement d'abris pour le réseau de surface des transports publics actifs en Région de Bruxelles-Capitale. La procédure respecte les règles des marchés publics et n'exclut aucun opérateur.

Le marché des abris est prévu pour une durée de 18 ans et porte à terme sur 2.000 abris.

Le montant rétrocédé varie, selon l'année et la commune concernée.

La formule prévoit en effet une répartition des recettes publicitaires entre la STIB et la commune concernée après déduction des frais relatifs à l'entretien des arrêts et des taxes communales.

Question n° 1195 de M. Pierre Kompany du 28 novembre 2018 (Fr.) :

L'harmonisation des abribus.

Par voie de presse nous avons pu apprendre que vous aviez entrepris de lancer une procédure via la STIB afin de n'avoir plus qu'un seul prestataire gérant les abribus. Cette uniformisation n'en est qu'à ses débuts. J'aurais cependant une série de questions sur le sujet.

- Combien d'abribus cela concerne-t-il ?
- Comment sont-ils ventilés ?
- Quel est le cout d'une telle harmonisation ?
- Cet appel d'offres rentre-t-il dans le budget de l'année 2019 ?
- Quels sont les critères recherchés pour les nouveaux abribus ?

Antwoord : Op termijn gaat het om ongeveer 2.000 schuilhuisjes op het geheel van alle bovengrondse haltes van het openbaar vervoer, verdeeld over het gewestelijk territorium (alle exploitanten).

De uitrol zal als volgt verdeeld zijn :

- Vanaf mogelijk, door vervanging van 39 % van de bestaande schuilhuisjes beheerd door de MIVB in 10 gemeenten (Oudergem, Etterbeek, Elsene, Jette, Koekelberg, Sint-Gillis, Schaarbeek, Sint-Joost, Watermaal-Bosvoorde en Sint-Lambrechts-Woluwe, of meer dan 700 betrokken haltes.
- 23 % van de bestaande haltes zijn eigendom van stad Brussel. Ze zijn van het model Horta en vertonen geen bijzondere tekenen van veroudering. Hun vervanging zal pas gebeuren aan het einde van hun levensduur. De haltes die momenteel nog geen schuilhuisje hebben (ongeveer 41 % van de haltes op dit grondgebied hebben nog geen schuilhuisje) zullen voorzien worden van een gewestelijk schuilhuisje.
- Tot slot, voor de 8 andere gemeenten die het beheer van hun schuilhuisjes nog moeten overdragen zal met hen overleg moeten volgen in functies van de lokale bijzonderheden van de bestaande contracten (en hun duur).

Het voorziene economisch model is gelijk aan dat van de stad Brussel, namelijk de kost van de schuilhuisjes wordt gefinancierd door een deel van de reclame-inkomsten. Deze keuze werd gemaakt ten einde de reclame-inkomsten die het hele opzet steunen, te optimaliseren.

De hergroepering van de publicitaire uitbating en het onderhoud van verschillende territoriale entiteiten laat schaalvoordelen toe en biedt een garantie op uniformiteit op vlak van kwaliteit. De aanbesteding is zo voorzien dat de inkomsten de afschrijving van de investering en het kwalitatief verbeterde onderhoud dekken.

Het is wenselijk dat de toekenning van de aanbesteding gebeurt voor het einde van de legislatuur. De uitrol zal geleidelijk gebeuren op basis van de noden en mogelijkheden (zie hoger), via vrijgegeven order. Het is realistisch dat de eerste order gebeurt op budget 2019, net als de registratie van publicitaire inkomsten die ermee samenhangen.

De criteria van de nieuwe schuilhuisjes (opgelet « abribus » is een gedeponerd merk van JC Decaux) zijn hun tijdloosheid, comfort dat rekening houdt met PBM (traditionele zitplaatsen + opdrukleuningen), verbetering reizigersinfo (integratie dynamische tijdsaanduiders en haltenamen) en vooral modulerbaarheid in lengte en breedte die betere stedelijke integratie toelaat door rekening te houden met aantal dagelijkse gebruikers per halte. Bijvoorbeeld aan een halte van een Avanti-tramlijn die langs de grote lanen loopt, kunnen langs de 45 meter lange perrons viervoudige schuilhuisjes staan, zoals momenteel aan het Louizaplein, wat gerechtvaardigd is door het grote gebruik van deze lijnen en het rollend materieel met grote capaciteit (T4000)

Réponse : À terme, le nombre d'abris concernés est d'environ 2.000 sur l'ensemble des arrêts de transport public de surface, répartis sur tout le territoire régional (tous exploitants confondus).

Le déploiement sera ventilé comme suit :

- Dès que possible, en remplacement des 39 % d'abris existants déjà gérés par la STIB sur 10 communes (Auderghem, Etterbeek, Ixelles, Jette, Koekelberg, Saint-Gilles, Schaarbeek, St-Josse, Watermael-Boitsfort et Woluwe-St-Lambert), soit plus de 700 arrêts concernés.
- 23 % des abris existants sont propriétés de la Ville de Bruxelles. Ils sont du modèle Horta et ne manifestent pas de signes particuliers de vétusté. Leur remplacement ne sera réalisé qu'à l'issue de leur durée de vie. Les arrêts actuellement non encore équipés d'abris (environ 41 % des arrêts sur ce territoire n'ont pas d'abris) seraient pourvus d'abris régionaux.
- Enfin, pour les 8 autres communes qui sont encore donneuses d'ordre pour la gestion des abris, il faudra négocier avec elles en fonction des particularités locales des marchés existants (et de leur délais).

Le modèle économique prévu est similaire à celui de la Ville de Bruxelles, c'est-à-dire que le coût des abris est financé par une partie des recettes publicitaires. Ce choix a été effectué afin d'optimiser les revenus publicitaires qui servent à soutenir l'ensemble de la démarche.

Le regroupement de l'exploitation publicitaire et des prestations d'entretien par lots de plusieurs entités territoriales permettra des économies d'échelle et offrira une garantie d'uniformité de qualité. Le marché est prévu pour que les revenus couvrent l'amortissement de l'investissement et les prestations d'entretien de qualité rehaussée.

Il est souhaité que l'attribution du marché ait lieu avant la fin de la législature. Le déploiement se réalisera par appel sur contrat au fur et à mesure des besoins et des possibilités (cf. plus haut). Il est réaliste que le premier appel s'effectue sur le budget 2019, de même que l'enregistrement des recettes publicitaires qui y sont associées.

Les critères pour les nouveaux abris (attention « abribus » est une marque déposée par JC Decaux) sont leur intemporalité, leur confort qui tient compte des PMR (assises traditionnelles + appuis ischiatiques), l'amélioration de l'information aux voyageurs (intégration d'afficheurs dynamiques de temps d'attente et du nom de l'arrêt) et surtout leur modularité en longueur et en largeur, qui permettra une meilleure intégration urbanistique en tenant compte du nombre d'utilisateurs quotidiens par arrêt. Par exemple, sur un arrêt des lignes de tram Avanti qui parcourt les grands boulevards, les longs quais de 45 m pourront accueillir des quadruples abris, comme actuellement à la place Louise, justifiés par la grande fréquentation de ces lignes et le matériel roulant de grande capacité (T 4000).

Vraag nr. 1196 van mevr. Anne-Charlotte d’Ursel d.d. 28 november 2018 (Fr.) :

Achterstallige facturen van de organen en de overheidsdiensten bevoegd voor de Brusselse mobiliteit.

Elk jaar moeten de talrijke diensten van Brussel Mobiliteit, de MIVB en parking.brussels jaarlijks facturen betalen aan private bedrijven voor diensten, werken of aankoop van materieel. Soms worden die te laat betaald en dan verhoogt het door het bestuur te betalen bedrag als gevolg van de verwijlintresten.

Hierover de volgende vragen :

1. Hoeveel facturen zijn er in 2016, 2017 en 2018 te laat betaald door de MIVB aan haar aannemers ?
2. Welk percentage is dat op het totaal van de door de MIVB betaalde facturen ?
3. Hoeveel facturen zijn er in 2016, 2017 en 2018 te laat betaald door Brussel Mobiliteit aan haar aannemers ?
4. Welk percentage is dat op het totaal van de door Brussel Mobiliteit betaalde facturen ?
5. Hoeveel facturen zijn er in 2016, 2017 en 2018 te laat betaald door parking.brussels aan haar aannemers ?
6. Welk percentage is dat op het totaal van de door parking.brussels betaalde facturen ?
7. Wat is het totale bedrag van de verwijlintresten (dus buiten het initiële bedrag van de factuur) die de MIVB betaald heeft voor de achterstallige facturen in 2016, 2017 en 2018 ?
8. Wat is het totale bedrag van de verwijlintresten (dus buiten het initiële bedrag van de factuur) die Brussel Mobiliteit betaald heeft voor de achterstallige facturen in 2016, 2017 en 2018 ?
9. Wat is het totale bedrag van de verwijlintresten (dus buiten het initiële bedrag van de factuur) die parking.brussels betaald heeft voor de achterstallige facturen in 2016, 2017 en 2018 ?
10. Wat is het totale bedrag (factuur + verwijlintresten) die de MIVB betaald heeft voor de facturen in 2016, 2017 en 2018 ?
11. Wat is het totale bedrag (factuur + verwijlintresten) die Brussel Mobiliteit betaald heeft voor de facturen in 2016, 2017 en 2018 ?
12. Wat is het totale bedrag (factuur + verwijlintresten) die parking.brussels betaald heeft voor de facturen in 2016, 2017 en 2018 ?

Question n° 1196 de Mme Anne-Charlotte d’Ursel du 28 novembre 2018 (Fr.) :

Les factures payées en retard par les organismes et administrations en charge de la mobilité bruxelloise.

Chaque année, les nombreux services de Bruxelles Mobilité, la STIB et parking.brussels doivent payer des factures à des entreprises privées pour des services, des travaux ou l’achat de matériel. Il arrive que ces factures soient payées en retard, et que des pénalités ou intérêts de retard fassent augmenter le montant que va finalement payer l’administration.

Je souhaiterais dès lors vous poser les questions suivantes :

1. Pour les années 2016, 2017 et 2018, combien de factures ont-elles été payées en retard par la STIB auprès de ses contractants ?
2. Pour chacune de ces années, quel pourcentage cela représente-t-il sur le total des factures payées par la STIB ?
3. Pour les années 2016, 2017 et 2018, combien de factures ont-elles été payées en retard par Bruxelles Mobilité auprès de ses contractants ?
4. Pour chacune de ces années quel pourcentage cela représente-t-il sur le total des factures payées par Bruxelles Mobilité ?
5. Pour les années 2016, 2017 et 2018, combien de factures ont-elles été payées en retard par parking.brussels auprès de ses contractants ?
6. Pour chacune de ces années quel pourcentage cela représente-t-il sur le total des factures payées par parking.brussels ?
7. Quel est le montant total des pénalités de retard (donc hors montant initial de la facture) payées par la STIB dans le cadre de ses retards de paiement de factures, et ce pour 2016, 2017 et 2018 ?
8. Quel est le montant total des pénalités de retard (donc hors montant initial de la facture) payées par Bruxelles Mobilité dans le cadre de ses retards de paiement de factures, et ce pour 2016, 2017 et 2018 ?
9. Quel est le montant total des pénalités de retard (donc hors montant initial de la facture) payées par parking.brussels dans le cadre de ses retards de paiement de factures, et ce pour 2016, 2017 et 2018 ?
10. Quel est le montant total (facture + intérêts de retard) payé par la STIB pour ses factures en 2016, 2017 et 2018 ?
11. Quel est le montant total (facture + intérêts de retard) payé par Bruxelles Mobilité pour ses factures en 2016, 2017 et 2018 ?
12. Quel est le montant total (facture + intérêts de retard) payé par parking.brussels pour ses factures en 2016, 2017 et 2018 ?

Antwoord :*Voor parking.brussels :*

Het jaarlijkse aantal facturen dat te laat betaald wordt door het gewestelijk Brussels Parkeeragentschap parking.brussels en hun totale bedrag is gedaald in verhouding tot het totale aantal vereffende facturen en hun som. Zo werd er voor 2018 een begrotingsenveloppe van 5.000 euro voorzien hiervoor op basis van de waarneming van de voorgaande jaren, en 3.834,50 euro werd werkelijk gebruikt.

Dit bedrag gaat over 10 facturen. In het totaal werden er 2.234 facturen betaald door parking.brussels in 2018 voor een totaal bedrag van 15.364.603,42 euro.

De verwijlinteressen betreffen dus voor dit jaar 0,44 % van de facturen en 0,02 % van de som van de vereffende facturen.

Voor de MIVB :

In 2016 werd, op 69.338 door de MIVB betaalde facturen, 14 % te laat betaald (9.702 facturen). In 2017 werd, op 72.677 door de MIVB betaalde facturen, 13,7 % te laat betaald (9.775 facturen).

(Worden als late betaling beschouwd: alle betalingen uitgevoerd 50 dagen na de betalingsvoorwaarden van de MIVB).

De helft van de te laat betaalde facturen hebben minder dan 10 dagen vertraging en er wordt een regelmatige analyse (minimum maandelijks) van de openstaande posten van leveranciers gedaan, net als een analyse van de oorzaken van de vertraging of blokkering.

Gezien het jaar 2018 nog niet is afgelopen kunnen we nog geen volledige cijfers geven.

De MIVB betaalt geen boetes voor vertraging.

Wanneer facturen te laat betaald worden is daar altijd een goede reden voor (bijvoorbeeld opsturen duplicaat met originele datum omdat origineel nooit tot op de MIVB boekhouddienst is geraakt, foute factuur, etc.) en is dit niet het gevolg van een probleem binnen de MIVB-diensten.

Er is contact met de leverancier en er wordt systematisch een overeenkomst gevonden.

In 2016, waren de 69.338 door de MIVB betaalde facturen (waarvan 9.702 te laat betaald) goed voor een totaal bedrag van 446.926.045 euro. Er waren geen boetes voor betaalachterstand.

In 2017, waren de 72.677 door de MIVB betaalde facturen (waarvan 9.775 te laat betaald) goed voor een totaal bedrag van 446.926.045 euro. Er waren geen boetes voor betaalachterstand.

Gezien het jaar 2018 nog niet is afgelopen kunnen we nog geen volledige cijfers geven.

Réponse :*Pour parking.brussels :*

Le nombre annuel de factures payées en retard par l'Agence régionale bruxelloise du stationnement parking.brussels et leur montant total sont réduits par rapport au nombre total de factures acquittées et leur somme. Ainsi, pour 2018, une enveloppe budgétaire de 5.000 euros a été prévue à cet effet sur la base de l'observation des années précédentes, et 3.834,50 euros ont été effectivement consommés.

Cette somme porte sur 10 factures. Au total, 2.234 factures ont été acquittées par parking.brussels en 2018 pour un montant total de 15.364.603,42 euros.

Les intérêts de retard concernent donc pour cette année 0,44 % des factures et 0,02 % de la somme des factures acquittées.

Pour la STIB :

En 2016, sur 69.338 factures payées par la STIB, 14 % ont été payées en retard (9.702 factures). En 2017, sur 72.677 factures payées par la STIB, 13,4 % ont été payées en retard (9.775 factures).

(Sont considérés comme paiement tardif tous les paiements exécutés au-delà des conditions de paiements STIB de 50 jours).

La moitié des factures honorées en retard le sont avec moins de 10 jours de retard et une analyse régulière (au minimum mensuellement) des postes ouverts des fournisseurs est réalisée ainsi qu'une analyse des causes des retards ou blocages.

L'année 2018 n'étant pas encore terminée, nous ne pouvons fournir de chiffres complets.

La STIB ne paye pas de pénalités de retard.

Quand des factures sont payées en retard, c'est toujours pour une bonne raison (ex : renvoi de duplicata avec la date initiale car la facture originale n'est jamais arrivée au service comptabilité de la STIB, facture erronée, etc.) et ce n'est pas suite à un problème au sein des services de la STIB.

Il y a une relation avec le fournisseur et un arrangement qui est trouvé systématiquement.

En 2016, les 69.338 factures payées par la STIB (dont les 9.702 payées en retard) représentaient un montant total de 446.926.045 euros. Il n'y avait pas de pénalités de retard.

En 2017, les 72.677 factures payées par la STIB (dont les 9.775 payées en retard) représentaient un montant total de 441.873.577 euros. Il n'y avait pas de pénalités de retard.

L'année 2018 n'étant pas encore terminée, nous ne pouvons fournir de chiffres complets.

Voor Brussel Mobiliteit :

Vraag 3 :

Om het resultaat van deze indicatoren te verkrijgen worden meerdere verslagen met alle facturen van een bestuur uit het SAP-systeem opgevraagd en onderling gecombineerd. Vervolgens moeten sommige facturen om technische redenen worden verwijderd. Daarom vinden deze berekeningen op statistische basis plaats en niet op een exhaustieve wijze.

Zodoende kan, wanneer het percentage van laattijdig betaalde facturen wordt berekend, dat percentage worden toegepast op het totale aantal geregistreerde facturen om zo op statistische basis te komen tot het aantal laattijdig betaalde facturen.

Merk op dat deze indicator (aantal laattijdig betaalde facturen) momenteel niet wordt berekend.

2016 : 4.207

2017 : 4.227

2018 : 3.409

Het gaat hier om cijfers afkomstig van statistische berekeningen.

2018 is nog niet afgesloten en het aantal door BM laattijdig betaalde facturen voor 2018 is bijgevolg onvolledig.

Vraag 4 :

2016 : 64,20 %

2017 : 62,50 %

2018 : 55,22 %

het jaar is nog niet afgesloten en het percentage voor 2018 is dus voorlopig en kan nog veranderen eens 2018 is afgesloten.

Vraag 8 :

2016 : 131.879,89 €

2017 : 335.000,00 €

2018 : 0,00 €

Het gaat om een minimumbedrag aan verwijlinteressen voor 2018. Hoewel de verwijlinteressen zijn inbegrepen in het totale bedrag, staan ze immers niet altijd vermeld op de betreffende facturen.

Deze verwijlinteressen worden dus niet geïdentificeerd door het personeelslid dat ze invoert in « Allerlei diensten en goederen » of in « Investerings » en niet in « Financiële lasten » zoals de procedure bepaalt.

Dat verklaart waarom tot op heden geen enkele verwijlinterrest werd verrekend voor het jaar 2018.

Pour Bruxelles Mobilité :

Question 3 :

Afin d'obtenir le résultat de ces indicateurs, plusieurs rapports contenant toutes les factures d'une administration sont extraits du système SAP et sont combinés entre eux. Ensuite, pour des raisons techniques, certaines factures doivent être écartées. C'est pourquoi ces calculs se font sur base statistique et non de manière exhaustive.

Ainsi, lorsque le pourcentage de factures en retard est calculé, ce dernier peut être appliqué au nombre total de factures enregistrées afin d'obtenir, sur base statistique, le nombre de factures en retard.

À noter que cet indicateur (nombre de factures en retard) n'est habituellement pas calculé.

2016 : 4.207

2017 : 4.227

2018 : 3.409

Il s'agit ici de chiffres provenant de calculs statistiques.

L'année 2018 n'étant pas encore clôturée, le nombre de factures payées en retard par BM pour 2018 est donc incomplet.

Question 4 :

2016 : 64,20 %

2017 : 62,50 %

2018 : 55,22 %

L'année n'étant pas clôturée, le pourcentage pour l'année 2018 est provisoire et donc susceptible d'évoluer une fois l'année 2018 clôturée.

Question 8 :

2016 : 131.879,89 €

2017 : 335.000,00 €

2018 : 0,00 €

Il s'agit d'un montant minimum d'intérêts de retard pour l'année 2018. En effet, bien qu'inclus dans le montant total, les intérêts de retard ne sont pas toujours indiqués sur les factures concernées.

Ces intérêts de retard ne sont donc pas identifiés par l'agent encodeur qui les encode en « Services et biens divers » ou en « Investissements » et non en « Charges financières » comme la procédure le prévoit.

Cela explique qu'à ce jour aucun intérêt de retard n'ait été comptabilisé pour l'année 2018.

Bovendien zijn de verwijlinteressen die in 2016 (131.879,89 euro) en 2017 (335.000 euro) voor Brussel Mobiliteit werden geregistreerd zijn afkomstig van facturen die de directie Boekhouding helemaal aan het einde van het jaar heeft ontvangen.

Dat betekent dat facturen voor verwijlinteressen waarschijnlijk nog zouden moeten toekomen voor het einde van het jaar en worden geregistreerd in 2018. 2018 is nog niet afgesloten en dit cijfer kan dus nog veranderen.

Vraag 11 :

2016 : 911.323.208,73 €
 2017 : 919.271.179,23 €
 2018 : 1.008.108.160,41 €

2018 is nog niet afgesloten en het totale bedrag (facturen + verwijlinteressen) betaald voor 2018 is dus onvolledig

Vraag nr. 1197 van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven d.d. 28 november 2018 (Fr.) :

Precisering van de aankondiging van de vervanging van de Van Praetbrug.

Op mijn vraag nr. 117 over het onderhoud van de Van Praetbrug heeft de minister geantwoord dat hij beslist had het kunstwerk te vervangen.

Wat verstaat de minister onder een vervanging ?

Gaat het om onderdelen van de brug en dan spreekt men beter over een rehabilitatie of renovatie ?

Of wordt een nieuwe brug gebouwd ? In dat geval lijkt het door de minister aangevoerde bedrag van 870.000 euro te beperkt gelet op de omvang van de werken.

Graag meer details over het project dat goedgekeurd werd.

Antwoord : De vervanging heeft enkel betrekking op de trambelling aan de van Praetbrug langsheen het handelscomplex Docks, tussen het rondpunt gevormd door de kruising van de Lambermontlaan en de Vilvoordselaan, en de Nijverheidskaai.

Dit gedeelte van de Van Praetbrug van 64 meter lang zal integraal worden vervangen door een nieuwe structuur (funderingen, brugpijlers, brugdek).

Het bedrag van 870.000,00 euro excl. btw vormt een eerste raming van het project, dat zich in het stadium van de haalbaarheidsstudie bevindt. Dat houdt geen rekening met de kosten voor :

– het onderbreken van de tramexploitatie,

De plus, les intérêts de retard enregistrés en 2016 (131.879,89 euros) et en 2017 (335.000 euros) pour Bruxelles Mobilité proviennent de factures arrivées à la Direction de la Comptabilité en toute fin d'année.

Ce qui veut dire que des factures d'intérêts de retard devraient probablement encore arriver avant la fin de l'année et être enregistrées en 2018. L'année 2018 n'étant pas encore clôturée, ce chiffre peut encore évoluer.

Question 11 :

2016 : 911.323.208,73 €
 2017 : 919.271.179,23 €
 2018 : 1.008.108.160,41 €

L'année 2018 n'étant pas encore clôturée, le montant total (factures + intérêts de retard) payés pour 2018 est donc incomplet.

Question n° 1197 de M. Gaëtan Van Goidsenhoven du 28 novembre 2018 (Fr.) :

Les précisions concernant l'annonce d'un remplacement du pont Van Praet.

En réponse à ma question n° 1170 concernant l'entretien du pont Van Praet, vous avez fait état de votre décision de « remplacer » l'ouvrage.

Pourriez-vous préciser ce que vous entendez par « remplacement » ?

S'agit-il de remplacer uniquement certaines parties de l'ouvrage, auquel cas il s'agirait plutôt d'une « réhabilitation » ou d'une « rénovation » du pont ?

Ou s'agit-il au contraire de construire un nouveau pont en remplacement de l'actuel ? Auquel cas, le cout estimé de 870.000 euros que vous avez mentionné semble bien trop faible eu égard à l'ampleur des travaux.

Pourriez-vous m'apporter plus de précisions quant au projet exact qui a été décidé ?

Réponse : Le remplacement concerne uniquement la rampe tram du pont Van Praet, située le long du complexe commercial Docks, entre le rond-point formé par le croisement du boulevard Lambermont et l'avenue de Vilvorde, et le quai des Usines.

D'une longueur de 64m, cette partie du pont Van Praet sera intégralement remplacée par une nouvelle structure (fondations, piles, tablier).

Le montant de 870.000,00 euros HTVA constitue une première estimation du projet, au stade de l'étude de faisabilité. Elle ne tient pas compte des couts :

– d'interruption et de coupure de l'exploitation du tram,

- het ontmantelen en plaatsen van uitrustingen, sporen en bovenleidingen,
- bijkomende onderzoeken en de verplaatsingen van de concessiehouders,
- begeleidende maatregelen,
- studies,
- onvoorziene omstandigheden.

Deze raming zal al naargelang de voortgang van de studie worden bijgewerkt.

Over het ontwerp van de structuur werd nog niets beslist maar het profiel zal identiek zijn aan dat van het huidige kunstwerk, aangezien de bestemming onveranderd blijft.

Vraag nr. 1198 van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven d.d. 28 november 2018 (Fr.) :

Staat van de rotonde op het Meirplein in Anderlecht.

Aangezien de MIVB belast is met het onderhoud van de wegen in de buurt van de tramsporen, wil ik de minister wijzen op de slechte staat van de rotonde op het Meirplein in Anderlecht.

Omwonenden klagen al lang over de achteruitgang.

De stenen bank op het midden van de rotonde is niet meer in de grond verankerd, de trambokjes zijn beschadigd of gebarsten, verschillende lantaarnpalen zijn buiten werking en veel stenen borduren rond de rotonde zitten los.

De levenskwaliteit van de omwonenden verslechtert en de MIVB-reizigers kunnen minder comfortabel in- en uitstappen. Ook de handelaars in de omgeving raken ontmoedigd.

1. Is die toestand gekend bij Brussel Mobiliteit ?
2. Hoeveel klachten heeft de minister ontvangen over de rotonde op het Meirplein sinds het begin van de zittingsperiode ?
3. Welke andere aanpassingswerken zijn de jongste jaren uitgevoerd, naast de snelheidsbeperking tot 15 km/uur om de trillingen te beperken ?
4. Staan er andere aanpassingen op het programma ?

Antwoord : Het rondpunt Meir is een gemeenteweg. Haar onderhoud en beheer zijn dus integraal de verantwoordelijkheid van de gemeente Anderlecht. Dit geldt voor de banken tot het geheel van de inrichtingen van het plein.

Wat de schuilhuisjes aan de haltes van het openbaar vervoer betreft : deze zijn ook de exclusieve verantwoordelijkheid van de gemeente Anderlecht, die deel uitmaakt van de 9 gemeenten die

- de dépose et pose des équipements, rails et caténaires,
- d’investigations complémentaires et de déplacement des concessionnaires,
- des mesures d’accompagnement,
- des études,
- des imprévus.

Cette estimation sera affinée au fur et à mesure de l’avancement de l’étude.

Le dessin de la structure n’a pas encore été arrêté mais le profil restera identique à celui de l’ouvrage actuel, sa destination restant inchangée.

Question n° 1198 de M. Gaëtan Van Goidsenhoven du 28 novembre 2018 (Fr.) :

L’état du rond-point du Meir à Anderlecht.

La STIB étant en charge du maintien de la voirie dans l’environnement immédiat des rails de tram, je souhaitais vous faire part de la situation de délabrement du rond-point du Meir à Anderlecht.

Les riverains se plaignent depuis longtemps de sa dégradation.

En effet, le banc en pierre au centre du rond-point est délogé du sol, les abris du tram sont abîmés ou présentent des fissures, plusieurs lampadaires semblent défectueux et de nombreuses bordures en pierre autour du rond-point sont déchaussées.

Cette situation est de nature à détériorer la qualité de vie des habitants et des usagers de la STIB embarquant et débarquant à cet endroit. Elle décourage également les commerçants situés dans les alentours.

1. Cette situation est-elle connue de Bruxelles Mobilité ?
2. Combien de plaintes avez-vous reçues concernant le rond-point du Meir depuis le début de la législature ?
3. Outre les limitations de vitesse à 15 km/h qui ont été imposées aux trams afin de réduire les niveaux vibratoires, quels travaux d’aménagement ont-ils été réalisés ces dernières années ?
4. D’autres aménagements ont-ils été programmés ?

Antwoord : Le rond-point du Meir est une voirie communale. Son entretien et sa gestion relèvent donc intégralement de la responsabilité de la commune d’Anderlecht. Il en va des bancs comme de l’ensemble des aménagements de la place.

En ce qui concerne les abris placés aux arrêts des transports publics, ceux-ci relèvent également de la responsabilité exclusive de la commune d’Anderlecht, qui fait partie des 9 communes

vandaag nog niet beslist hebben dit beheer aan de MIVB toe te vertrouwen, in afwachting van de toekenning van de gewestelijke aanbesteding die loopt over deze vraag.

De MIVB ontving verschillende klachten betreffende de bocht van de Koning-Soldaatlaan naar het rondpunt Meir. Na deze klachten volgde een snelheidsbeperking tot 15 km/u voor de trams. Elke klacht maakt voorwerp uit van een antwoord per mail en/of een bezoek bij de bewoner.

Ter hoogte van het kruispunt tussen het rondpunt Meir en de Koning Soldaatlaan blijft de snelheidsbeperking voor de trams behouden op 15 km/u, rekening houdend met de sterke doorgeefbaarheid van trillingen via de grond. Geen enkele recente inrichting werd uitgevoerd sinds de vernieuwing van de sporen een tiental jaren geleden en geen enkele andere inrichting is voorzien op die plaats.

Het feit dat het beheer en het onderhoud van het rondpunt Meir de verantwoordelijkheid is van de gemeente, weerhoudt het Gewest en de MIVB er niet van tussen te komen om de situatie ter plaatse te verbeteren.

In het kader van het Avanti-project heeft het Gewest de herasfaltering voor zijn rekening genomen van de Bertauxlaan en heeft ze de afgelopen jaren verschillende bushaltes heringericht.

Bovendien is het voorzien dat de MIVB tussenkomt om enkele boordstenen recht te zetten die dagelijks de passage van vele bussen op het rondpunt moeten ondergaan. Dit werk is gepland voor de komende maanden.

Vraag nr. 1199 van mevr. Céline Delforge d.d. 3 december 2018 (Fr.) :

Gevaar van samenspanning tussen leveranciers van de MIVB.

Infrabel heeft een klacht ingediend tegen enkele van zijn leveranciers waarmee het een kaderakkoord gesloten had en die onwettig samenspannen hebben om de prijzen te verhogen.

Heeft de MIVB gebruikgemaakt van soortgelijke kaderakkoorden en heeft zij een beroep gedaan op een of meer van die leveranciers waartegen Infrabel een klacht heeft ingediend ?

Zijn er in voorkomend geval onderzoeksmaatregelen genomen om na te gaan of er een soortgelijke actie geweest is ten nadele van de MIVB ?

Antwoord : De MIVB gebruikt, net als Infrabel en de andere openbare instellingen, de verschillende procedures van overheidsopdrachten om werkzaamheden uit te voeren en het materiaal en de diensten te bekomen die ze nodig heeft. De kaderovereenkomsten zijn een vorm van contract die regelmatig gebruikt worden.

De MIVB volgt natuurlijk met aandacht de opdrachten die ze gunt en werkt in die zin samen met de Belgische overheid van de concurrentie.

qui n'ont pas, à ce jour, décidé de confier cette gestion à la STIB dans l'attente de l'attribution du marché régional portant sur cette question.

La STIB a reçu plusieurs plaintes liées au virage de l'avenue du Roi Soldat vers le rond-point du Meir. Ces plaintes ont été suivies de mesures de limitation de vitesse à 15 km/h pour les trams. Chaque plainte a fait l'objet d'une réponse par mail et/ou d'une visite chez le riverain.

Au niveau du carrefour entre le rond-point du Meir et l'avenue du Roi Soldat, la limitation de la vitesse des trams est bien maintenue à 15 km/h, compte tenu de la forte transmissibilité des vibrations dans le sol. Aucun aménagement récent n'a été effectué depuis le renouvellement des voies il y a une dizaine d'années et aucun autre aménagement n'est programmé à cet endroit.

Le fait que la gestion et l'entretien du rond-point du Meir relèvent de la responsabilité de la commune n'a pas empêché la Région et la STIB d'intervenir afin d'améliorer la situation à cet endroit.

Dans le cadre d'un projet Avanti, la Région a en effet pris à sa charge le réasphaltage de l'avenue Bertaux et a réaménagé ces dernières années plusieurs arrêts de bus.

En outre, il est prévu que la STIB intervienne pour redresser quelques bordures qui subissent quotidiennement le passage de nombreux bus sur le rond-point. Ce travail sera planifié dans les mois à venir.

Question n° 1199 de Mme Céline Delforge du 3 décembre 2018 (Fr.) :

Les risques d'entente entre fournisseurs de la STIB.

Infrabel a porté plainte contre plusieurs de ses fournisseurs avec lesquels elle avait conclu un accord-cadre et qui se sont illicitement entendus pour pousser les prix à la hausse.

Je souhaiterais savoir si la STIB a recours à des procédures d'accords-cadres similaires et si elle fait appel à l'un ou plusieurs des fournisseurs faisant l'objet de la plainte d'Infrabel.

Le cas échéant, des mesures d'investigation ont-elles été prises afin de détecter un éventuel procédé similaire au délit de la STIB ?

Réponse : La STIB utilise, tout comme Infrabel et les autres entreprises publiques, les différentes procédures de marchés publics existants pour réaliser les travaux et acquérir les fournitures et services dont elle a besoin. Les accords-cadres sont une des formes de contrat qui sont régulièrement utilisées.

La STIB suit naturellement avec attention les marchés qu'elle attribue et collabore avec l'autorité belge de la concurrence en ce sens.

De MIVB heeft tot op heden geen bewijzen gevonden voor een prijsafpraak tussen de inschrijvers voor de opdrachten die ze publiceert.

Vraag nr. 1200 van mevr. Anne-Charlotte d’Ursel d.d. 3 december 2018 (Fr.):

Resultaten van het onderzoek over de rationalisering en beter beheer van de borden en de daarna genomen maatregelen.

Het Brussels Gewest heeft al vele jaren te lijden onder een chaotisch beheer van de verkeerborden, met name de richting-aanwijzers. Dat leidt tot een jungle van richtingaanwijzers, die gekenmerkt wordt door overtolligheid, ongeschikte opstellingen, verouderde borden met verouderde en zelfs onjuiste informatie en tot slot een gebrek aan hiërarchie inzake het nut van de aanwijzingen, en zelfs van sommige borden. De gevolgen van zo’n chaotisch beheer zijn talrijk: visuele verzadiging, verwarring inzake de aanwijzingen, overvolle openbare wegen en trottoirs, nutteloze of verouderde borden die blijven staan, en tot slot een meerkost voor de gemeenschap ingeval de overheden geen rekening houden met wat voorafgaat bij de installatie van sommige borden.

Die situatie heeft allerhande oorzaken: een structureel onvermogen, niet alleen tot passende vernieuwing op grond van nuttige criteria, maar ook een onvermogen van sommige beheerders van de gewest- en gemeentewegen om zich te verplaatsen in het vel van de voetgangers, autobestuurders en fietsers, een gebrek aan terreinkennis en een onvermogen om de reële noden op het vlak van informatie en het type geplaatste voorzieningen doeltreffend te beoordelen.

In 2016 kondigde u in de beleidsnota voor 2017 de start aan van een onderzoek om de organisatie van de bewegwijzering en de palen in hun geheel op de gewestwegen optimaal te maken. Dat werd gevolgd door een ander onderzoek over het bijwerken van de richtingaanwijzers. In 2018 werd dat onderzoek vermeld bij de verwezenlijkingen voor 2018 in de operationele nota bij de begroting.

Daarom wil ik graag een antwoord op volgende vragen.

- Hoeveel hebben die twee onderzoeken gekost? Werden zij afgerond? Zo ja, kan u de precieze resultaten ervan geven, zowel inzake de besliste rationaliseringmaatregelen, als inzake de planning ervan, de betrokken plaatsen, de kostprijs van de maatregelen en de wijzigingen van de regelgeving waartoe beslist werd?
- Dat onderzoek betreft enkel de gewestwegen, maar wat werd beslist om de wetgeving te hervormen teneinde te voorzien in verplichte coördinatie tussen het Gewest en de gemeenten, zodat nodeloze en overtollige informatie verboden wordt?
- Parallel met dat onderzoek, wat werd concreet ingevoerd in 2017 en in 2018 om de soms sedert lange tijd opgespoorde nodeloze en overtollige informatie te schrappen en in

La STIB n’a pas détecté jusqu’à présent d’indices probants d’une entente entre des soumissionnaires pour les marchés qu’elle publie.

Question n° 1200 de Mme Anne-Charlotte d’Ursel du 3 décembre 2018 (Fr.):

Les résultats de l’étude sur la rationalisation et la meilleure gestion des panneaux et les mesures prises à sa suite.

La Région bruxelloise souffre depuis de très nombreuses années d’une gestion chaotique des panneaux de signalisation et singulièrement des panneaux indicateurs. Cette situation se manifeste par l’existence d’une jungle de panneaux indicateurs caractérisée par des redondances, des agencements inadéquats, des panneaux obsolètes ou aux informations obsolètes voire incorrectes, et enfin une absence de hiérarchie de la pertinence des indications et corollairement de la pertinence même de certains panneaux. Les conséquences de cette gestion chaotique sont nombreuses: saturation visuelle, confusion au niveau des indications, surexploitation de la voirie et des trottoirs pour les implantations, pérennité de panneaux non-pertinents ou obsolètes, et enfin surcout pour la collectivité dans les cas où les autorités font fi des situations de redondances lors de l’installation de certains panneaux.

Les causes de cette situation: une incapacité structurelle non seulement à opérer un renouvellement adéquat sur la base de critères pertinents, une incapacité pour certains gestionnaires de voiries régionales et communales à se projeter dans la peau des piétons, automobilistes et cyclistes, un manque de connaissance du terrain et une incapacité à juger efficacement des nécessités réelles au niveau de l’information à donner et au niveau du type de déploiement de ces dispositifs.

En 2016, dans la note d’orientation budgétaire pour l’année 2017, vous avez annoncé le lancement d’une étude pour optimiser l’organisation de la signalisation et des poteaux dans son ensemble sur les routes régionales. S’y rajoutait également par la suite une autre étude sur la remise à jour de la signalisation directionnelle. En 2018, on retrouvait cette mention dans les réalisations de 2018 dans la note opérationnelle du budget.

Dès lors je souhaiterais vous poser les questions suivantes:

- Combien ont coûté ces deux études? Ces deux études sont-elles achevées? Si oui, pouvez-vous nous en donner les résultats précis tant au niveau des mesures de rationalisation décidées, que du planning de celles-ci, des endroits visés, du coût des mesures et aussi des changements réglementaires décidés?
- Étant donné que cette étude ne porte que sur les voiries régionales, qu’est-ce qui a été décidé pour réformer la législation de façon à fixer une coordination contraignante entre Région et communes afin d’interdire les redondances et les informations non pertinentes?
- Parallèlement à cette étude, qu’est-ce qui a été mis en place concrètement en 2017 et 2018 pour supprimer les redondances et non-pertinences déjà identifiées parfois de

sommige gevallen over te gaan tot aanpassingen inzake de plaats/richting van de borden? Kan u meedelen voor elke actie wat werd ondernomen in 2017 en in 2018 en de kostprijs ervan?

Antwoord: Ik ben het met u eens en nam daarom het initiatief hieraan iets te doen. De plannen hiertoe werden o.a. gepresenteerd aan de Raadgevende Commissie voor het Wegverkeer.

De overheidsopdracht om orde te scheppen in de wegbewijzing kon wegens andere prioriteiten bij de directie Beheer en Onderhoud van de Wegen bij Brussel Mobiliteit nog niet worden gepubliceerd. Bijgevolg werd deze studie per vergissing vermeld bij de verwezenlijkingen van 2018.

Het bestek is in opmaak door mijn diensten. Ik zal nogmaals aandringen om hier snel werk van te maken.

Vraag nr. 1201 van de heer Marc Loewenstein d.d. 3 december 2018 (Fr.):

De afschrijvingsduur van de door parking.brussels in beheer genomen parkeermeters.

Parking.brussels, het Gewestelijk Parkeeragentschap, poogt het parkeren in de Brusselse gemeenten terug onder zijn controle te krijgen.

Verscheidene gemeenten hebben de controle over hun parkeerplaatsen, en dus ook de uitrusting daarvoor, te weten te parkeermeters, al overgedragen aan het Agentschap.

Kan u mij voor elk van de betrokken gemeenten meedelen wat de resterende afschrijvingsduur van de overgenomen parkeermeters is?

Antwoord: In het algemeen, gaat men er vanuit dat de afschrijving van de parkeerautomaten gebeurt over tien jaar. Hierbij de resterende duur van de ten laste genomen parkeerautomaten per gemeente.

longue date et procéder dans certains cas à des réajustements d'emplacement/orientation des panneaux? Pour chacune de ces opérations, pouvez-vous nous dire le nombre d'opérations qui ont été effectuées en 2017 et 2018 et leur cout?

Réponse: Je suis d'accord avec vous et j'ai donc pris l'initiative d'y remédier. Les plans à ce sujet ont entre autres été présentés à la Commission consultative pour la circulation routière.

Le marché public qui vise à mettre de l'ordre dans la signalisation n'a pas encore pu être publié à cause d'autres priorités de la Direction Gestion et entretien des voiries au sein de Bruxelles Mobilité. Par conséquent cet étude a erronément été mentionnée parmi les réalisations de 2018.

Le cahier des charges est en rédaction par mes services. J'insisterai à nouveau pour qu'on ne tarde pas à réaliser ceci.

Question n° 1201 de M. Marc Loewenstein du 3 décembre 2018 (Fr.):

La durée d'amortissement des horodateurs pris en gestion par parking.brussels.

L'Agence régionale du stationnement, parking.brussels, cherche à récupérer le contrôle du stationnement dans les communes bruxelloises.

Plusieurs communes ont ainsi cédé le contrôle de leur stationnement à l'Agence et, en conséquence, le matériel lié, à savoir les horodateurs.

Pourriez-vous m'indiquer, pour chacune des communes concernées, la durée restante d'amortissement des horodateurs qu'elle a pris en charge?

Réponse: En règle générale, on estime que l'amortissement des horodateurs s'établit sur dix ans. Voici la durée restante d'amortissement des horodateurs par commune prise en charge.

	Begin afschrijving — Début amortissement	Einde afschrijving — Fin amortissement
Jette	01-07-18	2028
Vorst / Forest	December 2012 tot maart 2013 / Décembre 2012 à mars 2013	2023
Anderlecht-795 Parkeerautomaten / horodateurs		2020
Molenbeek	Juni 2008 tot juni 2013 / Juin 2008 à juin 2013	2033 (20 jaar/20 ans)

Vraag nr.1202 van de heer Marc Loewenstein d.d. 3 december 2018 (Fr.) :

Het online plaatsen van een voor het publiek opengestelde website over het beheer van de werven.

In 2018 werd een website ontwikkeld voor het grote publiek over het beheer van de werven. Die maakt momenteel een testfase door en zou begin 2019 operationeel moeten zijn.

De gebruikers koesteren hoge verwachtingen om beter op de hoogte te zijn van de werven en dus ook voor dergelijke tool.

1. Kan de minister verduidelijken of het tijdsplan wel degelijk nageleefd zal worden en of die website wel degelijk « responsive » is, en dus aangepast aan tablets en smartphones ?
2. Als dat niet zo is, wordt dan ook gepland een mobile app te ontwikkelen naast die website ?

Antwoord : De website « Communication voor een breed publiek » wordt momenteel verder ontwikkeld. De deadline voor ingebruikname, namelijk midden 2019, komt vooralsnog niet in het gedrang. Bovendien zal de website daadwerkelijk « responsive » zijn, om zo een optimaal surfcomfort te bieden voor elk type gebruiker.

Momenteel is er niet voorzien in een mobiele applicatie aangezien de website « responsive » zal zijn en dus aanpasbaar aan het « smartphoneformaat ». Meer nog : dit laat toe de algemene kosten in dit verband te drukken.

Vraag nr.1203 van de heer Marc Loewenstein d.d. 3 december 2018 (Fr.) :

Tenuitvoerlegging van de resolutie teneinde de Event pass uit te breiden tot alle betalende evenementen met meer dan 1.000 deelnemers.

Op 22 juni 2018 keurde het Brussels Parlement een resolutie goed teneinde de Event pass uit te breiden tot alle betalende evenementen met meer dan 1.000 deelnemers.

Daarin wordt gevraagd aan de regering om enerzijds de mogelijkheid te bekijken om de Event Pass van de MIVB verplicht te maken voor alle betalende activiteiten met meer dan duizend deelnemers en anderzijds werk te maken van overleg met de andere openbaarvervoeroperatoren (TEC, De Lijn en NMBS) die actief zijn op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om het vervoerbewijs dat bij de Event Pass gaat op alle netten te kunnen gebruiken.

Kan u mij meedelen welk gevolg werd gegeven aan die resolutie ?

Antwoord : Ik las deze resolutie aandachtig.

Ik deel de wens om zoveel mogelijk personen die deelnemen aan evenementen in onze regio er van te overtuigen voor hun

Question n° 1202 de M. Marc Loewenstein du 3 décembre 2018 (Fr.) :

La mise en ligne d'un site internet sur la gestion des chantiers ouvert au public.

En 2018, un site internet relatif à la gestion des chantiers et dédié au grand public a été développé. Actuellement en phase test, il devrait être opérationnel au début de l'année 2019.

Il y a une grande attente des usagers pour être mieux informés des chantiers et donc une grande attente pour ce type d'outil.

1. Pourriez-vous me préciser si l'agenda sera bien respecté et si ce site est bien *responsive* et donc adapté aux tablettes et smartphones ?
2. À défaut, en marge de ce site, est-il également prévu de développer une application mobile ?

Réponse : Le site « Communication grand public » poursuit actuellement son processus de développement et l'échéance pour sa mise en service n'est pas remise en cause actuellement, soit mi 2019. Par ailleurs, le site sera effectivement « responsive » afin d'offrir un meilleur confort de navigation pour les différents types d'utilisateurs.

À ce jour, aucune n'application mobile n'est prévue étant donné que le site sera « responsive » et donc adaptable au format « smartphones ». Qui plus est, cela permet une diminution des coûts généraux liés à cette thématique.

Question n° 1203 de M. Marc Loewenstein du 3 décembre 2018 (Fr.) :

La mise en œuvre de la résolution généralisant l'Event pass à tous les événements payants regroupant plus de 1.000 participants.

Le 22 juin 2018, le Parlement bruxellois a voté une résolution visant à généraliser l'Event Pass à tous les événements payants regroupant plus de mille participants.

Cette résolution demande au gouvernement, d'une part, d'étudier la possibilité de rendre l'Event Pass proposé par la STIB obligatoire pour tous les événements payants regroupant plus de mille participants, d'autre part d'entamer une concertation avec les autres sociétés de transports publics opérant sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale (TEC, De Lijn, SNCB) afin que le titre de transport généré par l'Event Pass puisse être utilisé sur tous les réseaux.

Pourriez-vous m'indiquer quelles suites ont été données à cette résolution ?

Réponse : J'ai lu attentivement cette résolution.

Je partage le souhait de convaincre un maximum de personnes qui participent à des événements dans notre Région d'utiliser des

verplaatsing naar of binnen dit gewest duurzame vervoersmodi te gebruiken : te voet, met de fiets of het openbaar vervoer. Enkel zo kunnen de we leefbaarheid van deze stad er op laten vooruitgaan.

De Event Pass is een product van de MIVB waarbij organisatoren een vervoerbewijs kunnen koppelen aan het eigen ticket. In het kader van de nieuwe beheersovereenkomst tussen het Brussels Hoofdstedelijke Gewest en de MIVB maakt deze Event Pass deel uit van de gesprekken tussen beide partijen, die op de hoogte zijn van de resolutie waar u naar verwijst. Er is echter vandaag nog geen beslissing genomen over de wijze waarop dit product zal evolueren op middellange termijn.

Vraag nr. 1204 van de heer Marc Loewenstein d.d. 3 december 2018 (Fr.) :

De ontwikkeling van informaticaprojecten inzake parkeren.

In de begroting van het Gewestelijk Parkeeragentschap is een budget van 200.000 euro voorzien voor de ontwikkeling van informaticaprojecten die zullen worden toevertrouwd aan het CIBG.

Daarnaast heeft het Agentschap een gecentraliseerd betalingsplatform, BIPass, ingevoerd.

1. Kunt u preciseren welke informaticaprojecten worden ontwikkeld door het CIBG ?
2. Hoeveel gemeenten hebben zich aangesloten bij het BIPass-project ?
3. Werd een eerste evaluatie gemaakt van BIPass ?

Antwoord :

Vraag 1

Voor 2019 werd er 100.000 euro voorzien voor de kosten verbonden aan het beheer binnen het netwerk, aan de mails, aan de programma's Bos en Notero, voor de ontwikkeling van de website van het Agentschap en in provisie voor Irisbox. 100.000 extra euro werd gebudgetteerd voor de integratie van de resultaten geregistreerd door de scancars namelijk op het controlesysteem van SAP, alsook voor het huren van bijkomende stockerservers.

Vraag 2

Vandaag zijn er vier gemeenten toegetreden tot het project BIPass. Het gaat om Molenbeek, Anderlecht, Jette en Evere.

Vraag 3

Neen. BIPASS werd gelanceerd op 13/12/17 te Molenbeek en Anderlecht, en midden oktober 2018 in Jette en Evere. Het is dus te vroeg om over te gaan op een strenge evaluatie. Niettemin, ter informatie, indien men gaat kijken naar de evolutie van de opbrengsten gekoppeld aan het gebruik van BIPass gedurende de

modes de transports durables pour leurs déplacements vers ou dans la Région : à pied, à vélo ou en transport en commun. Ce n'est qu'en agissant de la sorte que nous pourrions faire progresser la qualité de vie dans cette ville.

L'Event Pass est un produit de la STIB où les organisateurs peuvent coupler un titre de transport à leur propre ticket. Dans le cadre du nouveau contrat de gestion entre la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB, cet Event Pass fait partie des entretiens entre les deux parties, qui sont au courant de la résolution à laquelle vous faites référence. À ce jour, il n'y a toutefois pas encore de décision sur la manière dont ce produit évoluera à moyen terme.

Question n° 1204 de M. Marc Loewenstein du 3 décembre 2018 (Fr.) :

Le développement de projets informatiques en matière de stationnement.

Le budget de l'Agence régionale du stationnement prévoit un budget de 200.000 euros pour le développement de projets informatiques qui seront confiés au CIRB.

En parallèle, une plateforme de paiement centralisée, BIPass, a été mise en place par l'Agence.

1. Pourriez-vous préciser quels sont les projets informatiques développés par le CIRB ?
2. Combien de communes ont-elles adhéré au projet BIPass ?
3. Une première évaluation de BIPass a-t-elle déjà été réalisée ?

Réponse :

Question 1

Pour 2019, 100.000 euros ont été prévus pour les coûts liés à la gestion intraréseau, aux mails, aux programmes Bos et Notero, pour le développement du site internet de l'Agence et en provision pour Irisbox. 100.000 euros supplémentaires ont été budgétés pour l'intégration des résultats enregistrés par les scancars sur le système de contrôle SAP notamment, ainsi que pour la location de serveurs de stockage supplémentaires.

Question 2

Quatre communes ont à ce jour adhéré au projet BIPass. Il s'agit de Molenbeek, Anderlecht, Jette et Evere.

Question 3

Non. BIPass a été lancé le 13/12/17 à Molenbeek et Anderlecht, et à la mi-octobre 2018 à Jette et Evere. Il est donc trop tôt pour procéder à une évaluation rigoureuse. Toutefois, à titre indicatif, si on observe l'évolution des recettes liées à l'usage de BIPass au cours des trois premiers trimestres de 2018 dans

eerste drie trimesters van 2018 in de gemeenten van Molenbeek en Anderlecht, stelt men een gevoelige stijging vast van het gedeelte dat gepaard gaat met het gebruik van een van de vijf applicaties voorgesteld door BIPass.

In Molenbeek, voor de derde trimester 2018, werd er 7964,55 euro geïnd via een applicatie op een totale inkomst van 175.097,12 euro, hetzij 4,55 % van de ontvangsten. De applicatie Yellowbrick is veruit de meest performante.

In Anderlecht voor het derde trimester 2018, werd er 5956,31 euro geïnd via een applicatie op een totale inkomst van 380194,95 euro, hetzij 1,56 % van de ontvangsten. In deze gemeente, is het de applicatie Parkmobile die het meest wordt gebruikt.

Vraag nr. 1205 van de heer Marc Loewenstein d.d. 3 december 2018 (Fr.) :

Niet-naleving van de taalwetgeving door De Lijn in Brussel.

Op 23 oktober 2017 heb ik u een vraag gesteld over de naleving van de taalwetgeving door De Lijn en dus over de tweetaligheid in haar communicatie wanneer haar bussen Brussel binnenrijden, maar ook wanneer Brusselse reizigers om informatie (algemene verkoopsvoorwaarden) of om bepaalde diensten (een abonnement kopen) vragen op haar internetsite. Ik heb u daarover een tweede vraag gesteld in maart 2018.

Er zij aan herinnerd dat De Lijn volgens de wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken een dienst is van de Vlaamse Regering die ook aangeboden wordt in het Brussels Gewest. Bijgevolg moet De Lijn, overeenkomstig artikel 35, § 1, van de voornoemde wetten, de berichten en mededelingen aan het publiek in alle omstandigheden in beide talen opstellen. In dat verband heeft de Vaste Commissie voor Taaltoezicht (VCT) trouwens op 29 september 2017 een klacht die eind 2016 tegen De Lijn werd ingediend, ontvankelijk verklaard. Sindsdien zijn er andere klachten gevolgd, die dezelfde behandeling hebben gekregen.

Op mijn vragen hebt u geantwoord dat het gewestbestuur brieven naar de operator De Lijn had gestuurd, die duidelijk geantwoord heeft dat hij instructies heeft gegeven om de taalwetgeving te doen naleven en dat eventuele overtredingen te wijten zijn aan de buschauffeurs, die de instructies niet hebben gevolgd.

Onlangs werd mij een nieuw incident gemeld. Het gaat zowel om de weigering van buschauffeurs van De Lijn om Brusselse cliënten (zelfs niet in gebrekkig Frans) te woord te staan als om de weigering van MTB-abonnementen door de ontwaarder in de bussen van De Lijn en de weigering van de chauffeur om het betalingsbewijs van het MTB-abonnement te lezen, omdat het in het Frans is opgesteld.

De chauffeur in kwestie zou de reiziger er trouwens op gewezen hebben dat hij weigert Frans te spreken, omdat het om Vlaams vervoer gaat en de reiziger Nederlands dient te spreken.

les communes de Molenbeek et d'Anderlecht, on constate une augmentation sensible de la part attribuée à l'utilisation d'une des cinq applications proposées par BIPass.

À Molenbeek, pour le troisième trimestre 2018, 7964,55 euros ont été perçus via une application sur un revenu total de 175.097,12 euros soit 4,55% des recettes. L'application Yellowbrick y est de loin la plus performante.

À Anderlecht, pour le troisième trimestre 2018, 5956,31 euros ont été perçus via une application sur un revenu total de 380194,95 euros, soit 1,56% des recettes. Dans cette commune, c'est l'application Parkmobile qui est la plus utilisée.

Question n° 1205 de M. Marc Loewenstein du 3 décembre 2018 (Fr.) :

Le non-respect de la législation linguistique par De Lijn à Bruxelles.

Le 23 octobre 2017, je vous interrogeais sur le respect par la société De Lijn de la législation linguistique et donc du bilinguisme dans sa communication lorsque ses bus entrent dans Bruxelles, mais aussi lorsque des clients bruxellois souhaitent accéder à certaines informations (conditions générales de vente) ou certains services (acheter un abonnement) sur son site internet. Une seconde question vous a été adressée sur le même sujet en mars 2018.

Pour rappel, De Lijn constitue, au sens des lois sur l'emploi des langues en matière administrative, un service du gouvernement flamand dont l'activité s'étend également à la Région bruxelloise, il se doit, conformément à l'article 35§ 1, des lois précitées d'établir des avis et communications au public en toutes circonstances. C'est dans ce cadre d'ailleurs que, le 29 septembre 2017, la Commission permanente de contrôle linguistique (CPCL) a déclaré recevable et fondée une plainte déposée fin 2016 à l'encontre de De Lijn. Depuis lors, d'autres plaintes ont suivi et ont eu le même sort.

En réponse à mes questions, vous m'informiez que l'administration régionale avait envoyé des courriers à De Lijn, qui a clairement répondu que des instructions ont été données pour respecter les lois linguistiques, et que s'il y a des erreurs, elles sont imputables à leurs chauffeurs, qui ne les ont pas suivies.

Un nouvel incident m'a été rapporté dernièrement. Il concerne tant le refus de chauffeurs de De Lijn de répondre (même en mauvais français) à des clients bruxellois, que le rejet d'abonnements MTB par le valideur de tickets de De Lijn dans les bus et le refus du chauffeur de lire la preuve de paiement dudit abonnement MTB parce qu'en français.

Il aurait par ailleurs précisé au client qu'il refusait de parler en français parce qu'il s'agit d'un transport flamand et que c'est au client à parler en néerlandais. Refusant de lire la preuve de

Aangezien hij weigerde het betalingsbewijs in het Frans te lezen, heeft hij de reiziger gevraagd om een nieuw vervoerbewijs te kopen of af te stappen. De reiziger is afgestapt...

Afgezien van het taalaspect gaat het in de eerste plaats om een kwestie van respect voor de reizigers.

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

1. Werd u ingelicht over dergelijke klachten over de ontwaarders die geen MTB-abonnementen aanvaarden ?
2. Welke maatregelen kan de regering treffen om de tweetaaligheid in de communicatie van De Lijn in Brussel te doen respecteren ? Over welke pressiemiddelen beschikt de regering om de kwaliteit van de dienstverlening door De Lijn, met name voor de Brusselse reizigers, te waarborgen ?

Antwoord : Brussel Mobiliteit heeft geen weet van klachten over ontwaarders van De Lijn die MTB-abonnementen niet herkennen.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering beschikt over het instrument van de samenwerkings-overeenkomst van juni 1991 tussen de drie gewesten die de naleving van de taalwetten door de verschillende openbaar vervoerspelers (MIVB, TEC, De Lijn, NMBS) in herinnering brengt.

Vraag nr. 1206 van de heer Marc Loewenstein d.d. 3 december 2018 (Fr.) :

Interventies van het Gewest op de ongevalgevoelige zones.

In 2017 rondde Brussel Mobiliteit de inventaris van de ZACA (ongevalgevoelige zones) af, die als basis moest dienen voor de prioritaire interventies op de openbare weg.

Daarbij werden 448 ongevalgevoelige zones gevonden en in kaart gebracht, waaronder de 30 meest gevaarlijke zwarte vlekken die prioritair moeten behandeld worden.

1. Kan u mij meedelen welke interventies werden uitgevoerd of welke acties gepland werden op de ongevalgevoelige zones op de gewestwegen ?
2. Heeft het Gewest steun verleend aan de gemeenten met dergelijke zones op hun grondgebied ? Zo ja, dewelke en aan wie ?

Antwoord : Zoals u weet, werd de studie naar de ongevalgevoelige zones (ZACA's) eind 2016 beëindigd. Alle fases van de studie, met inbegrip van de inspecties van de verkeersveiligheid voor de 30 prioritaire ongevalgevoelige zones, werden afgerond. Voor elk van die 30 ongevalgevoelige zones werd een schets van herinrichting op korte en middellange termijn gemaakt.

Brussel Mobiliteit werkt samen met de MIVB - voor de projecten waar ze bij betrokken is - aan de uitvoering van de aanbevelingen uit de studie.

paiement en français, il a invité le client à payer un nouveau ticket ou à descendre. Le client est descendu...

Au-delà même de l'aspect linguistique, il s'agit d'abord et avant tout d'une question de respect vis-à-vis des clients.

Pourriez-vous m'indiquer :

1. Si vous avez été informé de telles plaintes par rapport à des valideurs ne reconnaissant pas les abonnements MTB ?
2. Quelles sont les actions qui peuvent être menées par le gouvernement pour faire respecter le bilinguisme dans la communication de De Lijn à Bruxelles ? Quels sont les moyens de pression dont il dispose pour garantir la qualité de service de De Lijn, notamment pour les clients bruxellois ?

Réponse : Bruxelles Mobilité n'est pas au courant de plaintes relatives à des valideurs de De Lijn ne reconnaissant pas les abonnements MTB.

Au niveau des outils dont dispose le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, il y a l'accord de coopération de juin 1991 entre les trois Régions qui rappelle le respect des lois linguistiques aux différents opérateurs de transports publics (STIB, TEC, De Lijn, SNCB).

Question n° 1206 de M. Marc Loewenstein du 3 décembre 2018 (Fr.) :

Les interventions de la Région sur les zones à forte concentration d'accidents.

En 2017, Bruxelles Mobilité achevait l'inventaire des ZACA (zones à concentration élevée d'accidents), inventaire qui devait servir de base pour les interventions prioritaires en voirie.

448 zones d'accidents avaient été identifiées et cartographiées, avec parmi elles, les 30 « points noirs » les plus critiques à traiter en priorité, les zones à forte concentration d'accidents.

1. Pourriez-vous m'indiquer quelles sont les interventions réalisées ou actions planifiées sur les zones à forte concentration d'accidents situées sur les voiries régionales ?
2. Un soutien a-t-il été accordé par la Région aux communes qui comptent de telles zones à forte concentration d'accidents ? Dans l'affirmative, lequel et à qui ?

Réponse : Comme vous le savez, l'étude portant sur les zones à concentration d'accidents (ZACA) a été clôturée fin 2016. Toutes les phases de l'étude, y compris les inspections de sécurité routière pour les 30 ZACA « prioritaires », ont été menées à terme. Une esquisse de réaménagement court terme et moyen terme a été produite pour chacune de ces 30 ZACA.

Bruxelles Mobilité s'attelle depuis lors, en collaboration avec la STIB pour les projets qui la concernent, à la mise en œuvre des recommandations issues de l'étude.

Zo werden de problemen aan de prioritaire ongevalgevoelige zones Fonsny, Blijckaert, Van Kalken, Koningin/Claessens Leuvensesteenweg/Clovis en Poincaré al geheel of gedeeltelijk aangepakt. Onlangs heeft BM ook de beveiligingswerken aan de ongevalgevoelige zones Bergensesteenweg /Pierre Marchantbrug (augustus 2018) en de Claessensstraat (september 2018) uitgevoerd.

Wat de volgende prioritaire ongevalgevoelige zones betreft :

- Hermes-rotonde : er zijn problemen, betreffende de coördinatie van de interventies van de nutsbedrijven ; BM, dat het project zal uitvoeren, begint niettemin in nauwe samenwerking met de MIVB al met de planning van de werken in 2019 (onder voorbehoud van het akkoord van de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen) ;
- Leopold II/Ribaucourt : de uitvoering werd uitgesteld wegens de werken in de Leopold II-tunnel. Brussel Mobiliteit werkt nauw samen met de MIVB om dit project, tussen twee andere werven in, uit te voeren, vóór de zomer van 2019 en de sluiting van de tunnel ;
- Houba de Strooper/Stuyvenbergh : problemen met de vergunning voor de bouwplaats door de politiezone staat een oplossing in de weg. De MIVB zal contact opnemen met het nieuwe College om de uitvoering van deze werken voor de zomer van 2019 te laten plaatsvinden ;
- Vlaamsepoort : de beveiliging wordt nog steeds bestudeerd door Brussel Mobiliteit, gelet op de mobiliteitsuitdagingen die ermee samenhangen ;
- Leuvensesteenweg/Milcamp : het project wordt nog steeds onderzocht door Brussel Mobiliteit. In het komende jaar moeten deze problemen dus worden opgelost, hetzelfde geldt voor de ongevalgevoelige zone Kroon gemeentelijk gedeelte/Jacques.

Het spreekt ook voor zich dat zodra een gewestelijk project betrekking heeft op een al dan niet prioritaire ongevalgevoelige zone, het verwijderen van die zone een van de doelstellingen van het project wordt. Een bepaald aantal ongevalgevoelige zones zal dus automatisch worden aangepakt tijdens de herinrichting in het kader van de fietsbaarheid van de Kleine Ring. Zo heeft Brussel Mobiliteit ook de ongevalgevoelige zone Picard/Ribaucourt aangepakt, als een van de 101 eerste, in het kader van de beveiliging van een schoolomgeving.

Zoals u zeker weet wordt sinds 2016 een deel van de middelen van het Verkeersveiligheids-fonds toegekend in de vorm van subsidies aan de gemeenten voor het realiseren van infrastructuur-werken van geringe omvang op gemeentewegen.

In 2018 omvatte de subsidieoproep ook de mogelijkheid tot het uitvoeren van beveiligings-werken aan gemeentelijke ongevalgevoelige zones. Hoewel de meeste gemeenten dossiers hebben ingediend voor de beveiliging van schoolomgevingen, voetgangersoversteekplaatsen, en zelfs voor projecten voor de aanleg van zones 30 en een snelheidsbeperking in die zones, zal één gemeente, nl. Jette, in de komende weken een subsidie van +/- 40.000 euro ontvangen voor verbeteringen in de ongevalgevoelige zone aan het kruispunt Jetselaan/Prins Boudewijnlaan.

Deze mogelijkheid van interventies in gemeentelijke ongevalgevoelige zones zal vanzelfsprekend behouden blijven in het kader van volgende subsidieoproepen.

C'est ainsi que la résolution des ZACA prioritaires Fonsny, Blijckaert, Van Kalken, Reine/Claessens chaussée de Louvain/Clovis et Poincaré a déjà été – en tout ou partie – réalisée. Dernièrement, BM a également exécuté les travaux de sécurisation pour les ZACA chaussée de Mons/Pont Marchand (aout 2018) et rue Claessens (septembre 2018).

Concernant les ZACA prioritaires suivantes :

- Giratoire Hermès : des difficultés se posent dans la coordination des interventions impétrants ; BM, qui exécutera ce projet, met néanmoins tout en route, en étroite collaboration avec la STIB, pour planifier les travaux en 2019 (sous réserve de l'accord de la commission de coordination des chantiers) ;
- Léopold II/Ribaucourt : l'exécution a été postposée du fait des travaux du tunnel Léopold II. Bruxelles Mobilité met tout en œuvre, en étroite collaboration avec la STIB, pour intercaler ce projet entre deux autres chantiers et avant l'été 2019 et la fermeture du tunnel ;
- Houba de Strooper/Stuyvenbergh : des problèmes d'autorisation de chantier par la zone de police freine sa résolution. Les contacts utiles seront repris par la STIB avec le nouveau Collège en place pour permettre l'exécution de ce chantier avant les congés d'été 2019 ;
- Porte de Flandre : la sécurisation est toujours à l'étude au sein de Bruxelles Mobilité, vu les enjeux de mobilité liés à celle-ci ;
- Chaussée de Louvain/ Milcamp : le projet est toujours à l'étude au sein de Bruxelles Mobilité. Pour l'année qui vient, celles-ci devraient donc les voir être résorbées, de même que la ZACA Couronne partie communale/Jacques.

Il va de soi également que dès qu'un projet régional touche une ZACA, prioritaire ou non, la suppression de celle-ci devient un des objectifs du projet. Un certain nombre de ZACA seront donc automatiquement résorbées par les réaménagements liés à la cyclabilité de la Petite Ceinture. C'est ainsi également que Bruxelles Mobilité a procédé à la résolution de la ZACA Picard/Ribaucourt, parmi les 101 premières, dans le cadre d'un projet de sécurisation d'abord d'école.

Vous n'êtes pas sans savoir qu'une partie des moyens du Fonds de sécurité routière est allouée sous forme de subsides aux communes depuis 2016 pour la réalisation de modestes travaux d'infrastructure sur voiries communales.

En 2018, l'appel à subsides lancé a intégré la possibilité de réalisation des travaux de sécurisation des ZACA communales. Si la plupart des communes ont introduit des dossiers de sécurisation d'abord écoles, de traversées piétonnes ponctuelles, voire des projets de mise en zone 30 et de maîtrise de la vitesse dans ces zones, une commune, à savoir Jette, va toutefois se voir attribuer dans les semaines à venir un subside de +/-40.000 pour des améliorations à apporter dans la zone du carrefour ZACA avenue de Jette/rue Prince Baudouin.

Cette possibilité d'interventions en ZACA communales sera bien évidemment réitérée dans le cadre de l'appel à subsides prochain également.

Vraag nr.1207 van de heer Marc Loewenstein d.d. 3 december 2018 (Fr.) :

Het opstellen door parking.brussels van een model van reglement inzake het gebruik van de wielklem.

De parkeercontrole, uitgevoerd door parking.brussels of door de gemeenten zelf, heeft betrekking op alle voertuigen, ongeacht of zij in België of in het buitenland zijn ingeschreven.

Hoewel de eigenaars van Belgische voertuigen worden vervolgd, glipt een groot deel van de eigenaars van voertuigen met een buitenlandse nummerplaat door de mazen van het net.

Een rechtvaardige en billijke oplossing ten opzichte van degenen die daadwerkelijk vervolgd worden, zou zijn om een wielklem te plaatsen waar dat nog niet voorzien is.

Aangezien parking.brussels in steeds meer gemeenten het beheer van de controle overneemt, is het van plan een model van reglement op te stellen inzake de wielklem.

Kunt u mij meedelen hoever het staat met dit initiatief? Wanneer is het Agentschap van plan zijn reglement aan de gemeenten voor te leggen, zodat zij over een gestandaardiseerd systeem beschikken inzake de wielklem?

Antwoord : Brulocalis voorziet al in een geüniformeerd reglement terzake. Tussen 2013 en 2015, hebben trouwens al zes Brusselse gemeenten dit geüniformeerd reglement goedgekeurd dat het plaatsen van wielklemmen voorziet.

Het project van het Parkeeragentschap bestaat er dus uit om de toepassing van die gemeentelijke reglementen toe te laten.

Een studie werd gerealiseerd in 2018 met het oog op het vergelijken van twee opties : ofwel de tenlasteneming door het Parkeeragentschap van de opdrachten van het plaatsen van de wielklem en de depannage, ofwel de externalisering van deze taken. De conclusies van deze studie zijn in het voordeel van de tweede optie.

Het Parkeeragentschap voorziet dus van binnen dit kader een opdracht uit te schrijven vanaf het begin van het jaar 2019. Dit zal het in staat stellen om operationeel te zijn in de gemeenten die het beheer van het parkeren hebben toevertrouwd aan het Agentschap op hun grondgebied.

Vraag nr.1208 van de heer Marc Loewenstein d.d. 3 december 2018 (Fr.) :

Installatie van elektrische laadpalen in Brussel.

Het Gewest is van plan elektrische laadpalen te plaatsen op zijn grondgebied. In 2019 zullen er meer dan 100 dergelijke laadpalen worden geplaatst.

Question n° 1207 de M. Marc Loewenstein du 3 décembre 2018 (Fr.) :

La rédaction par parking.brussels d'un modèle de règlement relatif à l'utilisation du sabot.

Le contrôle du stationnement, qu'il soit opéré par parking.brussels ou les communes elles-mêmes, touche tous les véhicules, qu'ils soient immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

Si les propriétaires de véhicules belges sont poursuivis, une partie importante des propriétaires de véhicules dotés d'une plaque étrangère passe entre les mailles du filet.

Une solution d'équité et de justice par rapport à ceux qui sont effectivement poursuivis serait l'installation de sabots là où ce n'est pas encore prévu.

Vu que parking.brussels reprend progressivement la gestion du contrôle de plus en plus de communes, elle prévoit de rédiger un modèle de règlement sabot.

Pourriez-vous m'indiquer où en est cette initiative? Quand l'Agence prévoit-elle de soumettre son règlement aux communes afin qu'elles disposent d'un système uniformisé en matière de sabot?

Réponse : Brulocalis prévoit déjà un règlement uniformisé en la matière. Entre 2013 et 2015, six communes bruxelloises ont d'ailleurs déjà adopté ce règlement uniformisé prévoyant la pose de sabots.

Le projet de l'Agence du stationnement est donc de permettre l'application de ces règlements communaux.

Une étude a été réalisée en 2018 en vue de comparer deux options : soit la prise en charge par l'Agence du stationnement des missions de pose de sabot et de dépannage, soit l'externalisation de ces missions. Les conclusions de cette étude sont en faveur de la seconde option.

L'Agence du stationnement prévoit donc de lancer un marché dans ce cadre dès le début de l'année 2019. Ceci lui permettra d'être opérationnelle dans les communes qui lui ont confié la gestion du stationnement sur leur territoire.

Question n° 1208 de M. Marc Loewenstein du 3 décembre 2018 (Fr.) :

Le déploiement des bornes de recharge électrique à Bruxelles.

La Région prévoit de déployer des bornes de recharge électrique sur le territoire de la Région. Plus de 100 bornes seront ainsi installées au cours de l'année 2019.

1. Waar zullen ze geplaatst worden ?
2. Is de regering van plan om, afgezien van de 100 laadpalen die in 2019 zullen worden geplaatst, in de komende jaren nog meer laadpalen te plaatsen ? Zo ja, wat is het plan ?

Antwoord : De bijgevoegde (*) kaart bevat de 100 eerste plaatsen waar de laadpalen zullen komen te staan. De kaart werd gemaakt op basis van de voorstellen van de gemeenten, en de meeste plaatsen werden door de gemeenteraden goedgekeurd. Eén paal betekent twee laadpunten, dus in totaal hebben we het over 200 laadpunten.

In de concessie werd de mogelijkheid te voorzien er nog meer te plaatsen. Het plaatsingsplan zal worden uitgerold op basis van o.a. principes :

- het plan voor basisnetwerk ;
- aanvraag door burgers/gemeente/...
 - paal volgt wagen (op basis van voorwaarden bv het bezit van elektrische wagen en geen eigen parkeerplaats) ;
 - paal volgt paal (op basis van gebruik palen in de buurt).

Dit om ervoor te zorgen dat er een gezonde balans is tussen vraag en aanbod.

() (De bijlage zal niet gepubliceerd worden, maar blijft ter beschikking voor raadpleging op de Griffie of via de website van het Parlement.)*

Vraag nr. 1209 van de heer Marc Loewenstein d.d. 3 december 2018 (Fr.) :

Aanleg van schoolstraten.

Een deel van de middelen van het Brussels Verkeersveiligheidsfonds gaat naar de aanleg van schoolstraten.

In 2019 zal er 1 miljoen euro ter beschikking van de gemeenten worden gesteld.

Sommige gemeenten hebben al in 2018 dergelijke straten aangelegd om de veiligheid, de levenskwaliteit en de luchtkwaliteit in de omgeving van de scholen te verbeteren.

Daarover had ik u graag de volgende vragen gesteld :

1. Welk bedrag werd besteed aan de schoolstraten die in 2018 werden aangelegd ?
2. Hoeveel schoolstraten werden aangelegd in 2018 ? Welke ?
3. Zullen alle experimenten die in 2018 werden opgezet, verder uitgevoerd worden in 2019 ?

1. Pourriez-vous préciser les lieux où ces bornes seront installées ?
2. S'il est prévu d'en installer 100 en 2019, le gouvernement a-t-il prévu d'en déployer davantage les années suivantes ? Dans l'affirmative, quel est son plan de développement ?

Réponse : La carte ci-jointe (*) reprend les 100 premiers lieux où les bornes seront installées. Cette carte a été réalisée sur la base des propositions des communes, la plupart des endroits ayant été approuvés par les Conseils communaux. Une borne implique deux points de recharge, donc au total ceci signifie 200 points de recharge.

Dans la concession, la possibilité a été prévue d'en placer encore plus. Le plan de place sera déroulé entre autres sur la base des principes suivantes :

- le plan pour un réseau de base ;
- requête par les citoyens/commune/...
 - la borne suit la voiture (sur la base des conditions p. ex. la possession d'une voiture électrique et pas de propre place de parking) ;
 - la borne suite la borne (sur la base de l'utilisation des bornes dans les environs).

Ceci pour faire en sorte qu'il y ait un bon équilibre entre la demande et l'offre.

() (L'annexe ne sera pas publiée mais restera disponible pour consultation au Greffe ou via le site du Parlement.)*

Question n° 1209 de M. Marc Loewenstein du 3 décembre 2018 (Fr.) :

La mise en place de rues scolaires.

Une partie des moyens du Fonds de Sécurité routière bruxellois est utilisée pour l'instauration et la mise en place de rues scolaires.

Un budget d'un million d'euros sera ainsi mis à disposition des communes en 2019.

En 2018 déjà, certaines communes ont mis en place de tels dispositifs afin d'améliorer la sécurité, la convivialité et la qualité de l'air aux abords des écoles.

Pourriez-vous m'indiquer :

1. Quel montant a-t-il été affecté aux rues scolaires mises en place en 2018 ?
2. Combien de rues scolaires ont-elles été mises en place en 2018 ? Quelles sont ces rues ?
3. Est-ce que toutes les expériences lancées en 2018 se poursuivront en 2019 ?

4. Hoeveel projecten bent u van plan te steunen met het miljoen euro dat wordt uitgetrokken voor nieuwe schoolstraten ?

Antwoord: Ik verwijs u door naar het antwoord van mijn collega staatssecretaris bevoegd voor Verkeersveiligheidsbeleid.

Vraag nr.1210 van de heer Marc Loewenstein d.d. 3 december 2018 (Fr.) :

De invoering van slimme 30 km-zones.

Het Gewest plant slimme 30 km-zones tot stand te brengen in de buurt van de scholen op de gewestwegen.

Tot nu toe werden 13 slimme 30 km-zones uitgerust en het Gewest heeft tot doel dat uit te breiden tot alle scholen die op het primair gewestelijk wegennet gelegen zijn.

1. Kan u meedelen welke 13 zones uitgerust werden ?
2. Wat is het gemiddeld interventiebudget per zone ?
3. Hoeveel zones werden geteld in het gehele Gewest ?
4. Binnen hoeveel jaar plant u alle zones te dekken ?

Antwoord: Ik verwijs u door naar het antwoord van mijn collega staatssecretaris bevoegd voor Verkeersveiligheidsbeleid.

Vraag nr.1211 van de heer Marc Loewenstein d.d. 3 december 2018 (Fr.) :

De aanwerving van personeel bij Brussel Mobiliteit.

Er werd een audit georganiseerd van het personeel van Brussel Mobiliteit en de conclusies daarvan werden aan het Parlement voorgesteld in februari 2017, bijna twee jaar geleden.

Die conclusies hebben een behoefte aan personeel aangetoond, en de noodzaak om prioritaire aanwervingen te doen om de uitvoering van bepaalde bestaande taken te verzekeren, of van taken die erbij zijn gekomen bij de overdracht van bevoegdheden in het kader van de zesde Staatshervorming.

Kunt u mij ter zake het volgende meedelen :

1. Hoeveel van die prioritaire functies heeft het Gewest ingevuld sinds die audit? Welke profielen werden aangeworven en voor welke diensten ?
2. Hoeveel prioritaire aanwervingen zijn nog nodig en voor welke diensten ?
3. Hoe staat het met de aanwervingsprocedure voor elk van die prioritaire aanwervingen ?

4. Si un budget d'un million d'euros sera affecté aux dispositifs à mettre en place pour développer de nouvelles rues scolaires, combien de projets avez-vous prévu de soutenir avec ce montant ?

Réponse : Je vous renvoie vers la réponse de ma collègue, la secrétaire d'État en charge de la sécurité routière.

Question n° 1210 de M. Marc Loewenstein du 3 décembre 2018 (Fr.) :

La mise en place de zones 30 intelligentes.

La Région prévoit d'installer des zones 30 intelligentes à proximité des écoles situées sur les voiries régionales.

Jusqu'à ce jour, 13 zones 30 intelligentes sont aujourd'hui équipées. Et l'objectif de la Région est de couvrir toutes les écoles situées sur le réseau routier primaire régional.

1. Pourriez-vous préciser quelles sont les 13 zones équipées ?
2. Quel est le budget moyen d'intervention par zone ?
3. Combien de zones sont-elles recensées sur l'ensemble de la Région ?
4. En combien d'années prévoyez-vous de couvrir toutes les zones ?

Réponse : Je vous renvoie vers la réponse de ma collègue, la secrétaire d'État en charge de la sécurité routière.

Question n° 1211 de M. Marc Loewenstein du 3 décembre 2018 (Fr.) :

Le recrutement du personnel de Bruxelles Mobilité.

Un audit du personnel de Bruxelles Mobilité a été organisé et les conclusions ont été présentées au Parlement en février 2017, il y a presque 2 ans.

Ces conclusions ont montré un besoin en personnel, avec la nécessité d'effectuer des recrutements prioritaires pour assurer l'exécution de certaines missions existantes ou arrivées lors du transfert de compétences lié à la sixième réforme de l'État.

Pourriez-vous en ce sens m'indiquer :

1. Combien de ces postes prioritaires ont-ils été engagés par la Région depuis cet audit? Quels sont les profils qui ont été engagés et pour quels services ?
2. Combien d'engagements prioritaires sont-ils encore nécessaires et pour quels services ?
3. Où en est la procédure de recrutement de chacun de ces engagements prioritaires ?

Antwoord: Voor wat betreft de administratie Brussel Mobiliteit, dit valt onder de bevoegdheid van de staatssecretaris die bevoegd is voor de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel.

Vraag nr. 1212 van de heer Bertin Mampaka Mankamba d.d. 11 december 2018 (Fr.):

Verplaatsingen naar het buitenland.

Kunt u ons, ter aanvulling van onze informatie, een overzicht geven van de buitenlandse reizen die u, als minister, en de leden van uw kabinet hebben gemaakt in 2017 en 2018 ?

Kunt u ons voor ieder van die reizen ook de volgende informatie bezorgen :

- de duur en bestemming ;
- de aard, reden en doelstelling ;
- het aantal personen dat u of uw gevolmachtigde vervanger begeleidde en hun functies ;
- de kosten ;
- de resultaten, kwalitatief en kwantitatief ?

Antwoord : In bijlage (*) een overzicht van de verplaatsingen die in het kader van mijn bevoegdheden als minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering werden gedaan door mijzelf en/of leden van mijn kabinet tussen 1/1/2017 en 30/12/2018.

Elke verplaatsing was zeer nuttig en ik zal aan het lid op zijn verzoek mondeling alle informatie over het resultaat meedelen.

(*) (De bijlage zal niet gepubliceerd worden, maar blijft ter beschikking voor raadpleging op de Griffie of via de website van het Parlement.)

Vraag nr. 1223 van de heer Pierre Kompany d.d. 13 december 2018 (Fr.):

De fuel shift.

In 2016 nam ons Parlement een resolutie aan ter bevordering van een fuel shift en de uitbouw van een netwerk van tankstations voor compressed natural gas (CNG) voor de personenvoertuigen. Ik wens te weten hoe het daarmee staat.

- Hoe verloopt de uitbouw en de installatie van de CNG-stations in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ? Hoe snel gebeurt dat en hoe wordt de verdeling ervan bepaald ?

Réponse : En ce qui concerne l'administration Bruxelles Mobilité, ceci relève de la compétence de la secrétaire d'État en charge du Service public régional Bruxelles.

Question n° 1212 de M. Bertin Mampaka Mankamba du 11 décembre 2018 (Fr.):

Déplacements à l'étranger.

Afin de compléter notre information, pouvez-vous nous communiquer un relevé des voyages à l'étranger que vous-même, en votre qualité de ministre, et les membres de votre cabinet avez effectués en 2017 et 2018 ?

Pour chacun de ces voyages, merci d'indiquer :

- la durée et la destination ;
- la nature, le motif et l'objectif ;
- le nombre de personnes qui voyageaient avec vous ou votre remplaçant mandaté et leurs fonctions ;
- les couts ;
- les résultats qualitatifs et quantitatifs ?

Réponse : Vous trouverez ci-joint (*) un aperçu des déplacements dans le cadre de mes compétences en qualité de ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, effectués par moi-même et/ou les membres de mon cabinet entre le 01/01/2017 et le 30/12/2018.

Chaque déplacement c'est avéré très utile et je ne manquerai pas d'informer le membre de vive voix en ce qui concerne les résultats à sa demande.

(*) (L'annexe ne sera pas publiée mais restera disponible pour consultation au Greffe ou via le site du Parlement.)

Question n° 1223 de M. Pierre Kompany du 13 décembre 2018 (Fr.):

Le fuel shift.

En 2016, notre Parlement adoptait une résolution visant à favoriser un fuel shift et le développement d'un réseau de stations au gaz naturel comprimé pour les véhicules particuliers. Je viens vers vous pour savoir où cela en est.

- Comment se déroule le déploiement et l'installation de stations CNG en Région de Bruxelles-Capitale ? À quel rythme sont-elles installées ? Comment sont-elles ventilées ?

- Wat is het resultaat van het overleg met de Brusselse gas- en elektriciteitsregulator ?
- Worden bewustmakingscampagnes voor een fuel shift georganiseerd? Met welke regelmaat en via welk communicatiemiddel ?

Antwoord : Ik verwijs u door naar het antwoord van mijn collega minister bevoegd voor Leefmilieu en Energie.

Vraag nr. 1224 van de heer Pierre Kompany d.d. 13 december 2018 (Fr.) :

De verplaatsingssnelheid van de brandweerwagens.

Elke dag doet het personeel van de DBDMH interventies om te reageren op oproepen, waarvan sommige een snelle interventie vereisen. In dit soort beroep is de tijd die nodig is om op de plaats van de noodsituatie te komen, waar iedere seconde telt, van essentieel belang.

Zodoende heeft VIAS (het Belgisch instituut voor verkeersveiligheid) een enquête uitgevoerd om de gewoonten van autobestuurders te achterhalen wanneer een prioritair voertuig nadert. Het resultaat daarvan is verontrustend: 25 % van de autobestuurders weet niet wat te doen. Wetende dat in België elke maand zes gewonden of doden vallen in ongevallen waarin ambulances betrokken zijn, is het van het grootste belang dat de weggebruikers zich opletterend gedragen.

Naast het gedrag van de autobestuurders, moeten prioritaire voertuigen ook het hoofd bieden aan andere obstakels. Aangezien snelheid een cruciale factor is voor de doeltreffendheid van de interventie, moeten de brandweerwagens zo snel mogelijk op de plaats van het incident geraken. Vanuit die optiek verhinderen weginrichtingen of sommige te smalle straten dat de voertuigen aan een correct tempo kunnen doorrijden. Bovendien veroorzaken werkzaamheden in ons Gewest nog meer verkeersopstopping op de hoofdassen, die het personeel van de DBDMH gebruikt.

Die factoren zorgen ervoor dat de brandweerwagens zich niet volgens hun volledige capaciteit kunnen verplaatsen. Dat leidt uiteindelijk tot het verlies van kostbare seconden of minuten. Zo doet de dringende medische hulp in Brussel er bijvoorbeeld maximaal zeven minuten over om gelijk welke plaats in het Gewest te bereiken, terwijl de brandweer er idealiter acht minuten over doet.

Bijgevolg wil ik u een aantal vragen stellen over dit onderwerp :

- Bent u op de hoogte van de problemen die de brandweerwagens ondervinden om zich te verplaatsen in ons Gewest ?
- Wat doet u om de autobestuurders te informeren over de juiste houding die zij moeten aannemen wanneer een prioritair voertuig nadert ?
- Wordt de DBDMH op de hoogte gebracht van werkzaamheden voor het versmallen van straten ?

- Quel est le retour de la concertation avec le régulateur bruxellois du gaz et de l'électricité ?
- Des campagnes de sensibilisation vers un fuel shift sont-elles organisées ? À quelle cadence ? Via quels modes de communication ?

Réponse : Je vous renvoie vers la réponse de ma collègue, la ministre en charge de l'Environnement et de l'Énergie .

Question n° 1224 de M. Pierre Kompany du 13 décembre 2018 (Fr.) :

La circulation des camions pompiers.

Chaque jour, le personnel du SIAMU procède à des interventions pour répondre à des appels, dont certaines nécessitant une intervention rapide. Dans ce genre de métier, le délai d'arrivée sur les lieux des situations d'urgence, où chaque seconde compte, est primordial.

C'est ainsi que le VIAS (l'Institut belge pour la sécurité routière) a mené une enquête afin de connaître les habitudes des automobilistes à l'approche d'un véhicule prioritaire. Et le résultat est alarmant, 25 % des automobilistes ne savent pas quoi faire. Lorsque l'on sait que chaque mois en Belgique, on dénombre 6 blessés ou tués dans des accidents impliquant des ambulances, il est capital que les usagers de la route se montrent plus vigilants.

Outre le comportement des automobilistes, les véhicules prioritaires doivent également faire face à d'autres obstacles. En effet, la rapidité étant un facteur clé de l'efficacité de l'intervention, les camions se doivent d'arriver le plus rapidement possible sur les lieux de l'incident. Dans cette optique, les aménagements de la voirie, ou certaines rues trop étroites empêchent les véhicules d'avancer à un rythme correct. De plus, les chantiers touchant notre Région augmentent la congestion de la circulation sur les axes prioritaires, axes qu'utilise le personnel du SIAMU.

Ces éléments font que les camions pompiers ne peuvent se déplacer à la plénitude de leurs capacités. Cela représente au bout du compte de précieuses secondes ou minutes perdues. À titre d'exemple, à Bruxelles, l'aide médicale urgente met 7 minutes maximum pour rejoindre n'importe quel endroit de la Région, alors que les pompiers en mettent dans l'idéal huit.

Je voudrais donc vous poser une série de questions sur le sujet :

- Êtes-vous au courant des difficultés qu'éprouvent les camions pompiers à se déplacer dans notre Région ?
- Que mettez-vous en place pour informer les automobilistes de la bonne attitude à adopter lors du passage d'un véhicule prioritaire ?
- Le SIAMU est-il mis au courant lors de travaux visant à rendre les rues plus étroites ?

- Wordt bij de versmalling van straten rekening gehouden met de grootte en de doorkomst van de brandweerwagens ?
- Hoe wordt de verplaatsingssnelheid van de voertuigen van de DBDMH geïntegreerd bij werkzaamheden ?
- Wat doet u in het algemeen om de interventiesnelheid van de DBDMH te verbeteren ?

Antwoord : Ik verwijs u door naar het antwoord van mijn collega Staatssecretaris belast met Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp.

Vraag nr. 1229 van de heer Marc Loewenstein d.d. 19 december 2018 (Fr.) :

De nieuwe naam voor de kunstenfoyer in het premetrostation Beurs.

In het kader van de renovatie van het premetrostation Beurs, zal er behalve een fietsenparking ook een kunstenfoyer van 500 m² komen die voor iedereen gratis toegankelijk zal zijn. Die foyer zal de komende drie jaar de kunstwerken van Zinnema onderbrengen.

Op BRUZZ werd een oproep gelanceerd om een naam te vinden voor deze artistieke ruimte. Op die manier werden 83 voorstellen geregistreerd. En uiteindelijk werd de naam « Quartier » gekozen.

Hoewel een dergelijke keuze natuurlijk voor een deel subjectief is, lijkt het toch belangrijk dat een aantal criteria wordt opgesteld om een naam te selecteren. Zo kan de keuze voor « Quartier » verbazend zijn wegens de afwezigheid van « u » en de interpretatie die men aan die afwezigheid kan geven.

1. Wat waren de selectiecriteria voor de naam van die kunstenfoyer ?
2. Wie was belast met die keuze ?
3. Kunt u ons alle 83 naamvoorstellen bezorgen ?

Antwoord : Ik verwijs u door naar het verslag van de laatste plenaire vergadering van 2018, waar ik een antwoord gaf met betrekking tot de nieuwe benaming van het kunstencentrum in het station Beurs.

- La taille et le passage des camions pompiers sont-ils pris en compte lors du rétrécissement des rues ?
- Comment est intégrée la circulation des véhicules du SIAMU lors des chantiers ?
- De manière générale, que mettez-vous en place pour améliorer la rapidité d'action du SIAMU ?

Réponse : Je vous renvoie vers la réponse de ma collègue secrétaire d'État chargée de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente.

Question n° 1229 de M. Marc Loewenstein du 19 décembre 2018 (Fr.) :

La nouvelle dénomination du foyer des arts dans la station Bourse.

Dans le cadre de la rénovation de la station de prémetro Bourse, outre la construction d'un parking pour les vélos, la station disposera d'un foyer des arts de 500 m² accessible à tous gratuitement. Ce foyer gèrera les œuvres de Zinnema pendant les trois prochaines années.

Un appel a été lancé sur BRUZZ pour trouver un nom à cet espace artistique. C'est ainsi que 83 propositions ont été enregistrées. Et le nom finalement choisi est « Quartier ».

S'il y a une part de subjectivité évidente dans un tel choix, il paraît néanmoins important que certains critères soient établis pour sélectionner un nom. Le choix de « Quartier » peut ainsi laisser perplexe vu l'absence de « u » et l'interprétation qu'on peut faire de cette absence.

1. Quels ont été les critères de sélection du nom de ce foyer des arts ?
2. Qui a été chargé de ce choix ?
3. Pourriez-vous me communiquer l'ensemble des 83 propositions de nom ?

Réponse : Je vous réfère au compte rendu de la dernière séance plénière de 2018, où j'ai donné une réponse relative à la nouvelle dénomination du foyer des arts dans la station Bourse.

**Minister belast met
 Huisvesting, Levenskwaliteit,
 Leefmilieu en Energie**

Vraag nr. 903 van de heer Alain Destexhe d.d. 8 november 2018 (Fr.) :

Het dragen van de sluier of andere religieuze tekenen in de Brusselse besturen en gewestelijke semioverheidsinstellingen die onder uw toezicht staan.

Weet u op hoeveel werknemers deze vraag betrekking heeft en hoeveel er een opvallend of zichtbaar teken van geloofs- of levensovertuiging dragen in de besturen en semioverheidsinstellingen van het Brussels Gewest die onder uw toezicht staan ?

Antwoord :

Leefmilieu Brussel

Er is niemand bij Leefmilieu Brussel die een opvallend teken van overtuiging draagt. Krachtens de artikelen 4 en 6 van het arbeidsreglement van Leefmilieu Brussel en krachtens artikel 8 van het statuut van de ION, verbinden de werknemers van Leefmilieu Brussel zich ertoe om « de gebruikers van zijn diensten met welwillendheid te behandelen. In de manier waarop hij de vragen van de gebruikers beantwoordt of waarop hij de dossiers behandelt, eerbiedigt hij op een strikte manier de beginselen van neutraliteit, van gelijkheid in behandeling en van naleving van de wetten, de reglementen en de richtlijnen. » (art. 8 van het administratief statuut en de bezoldigingsregeling van de ambtenaren van de instellingen van openbaar nut van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest).

BRUGEL

Tot op heden heeft BRUGEL geen medewerkers die een opvallend of zeer zichtbaar overtuigend teken dragen.

BMWB

Tot op heden heeft de Brusselse Maatschappij voor het Waterbeheer (BMWB), zowel op de hoofdzetel als in het afvalwaterzuiveringsstation, geen medewerkers die een opvallend of zeer zichtbaar teken van overtuiging dragen.

Vivaqua

Tot op heden heeft Vivaqua geen medewerkers die een opvallend of zeer zichtbaar overtuigend teken dragen.

Brussel Huisvesting

Dit is geen zaak voor Brussel Huisvesting.

**Ministre chargée du Logement,
 de la Qualité de Vie, de
 l'Environnement et de l'Énergie**

Question n° 903 de M. Alain Destexhe du 8 novembre 2018 (Fr.) :

Le port du voile ou d'autres signes religieux dans les administrations bruxelloises et les pararégionaux qui relèvent de votre tutelle.

Connaissez-vous le nombre de personnes qui sont aujourd'hui concernées par cette question et qui porteraient un signe convictionnel ostentatoire ou très visible dans les administrations ou les pararégionaux de la Région bruxelloise qui relèvent de votre tutelle ?

Réponse :

Bruxelles Environnement

Il n'y a à Bruxelles Environnement aucune personne qui porte un signe convictionnel ostentatoire. En effet, en application des articles 4 et 6 du règlement de travail de Bruxelles Environnement et en application de l'article 8 du statut des OIP, les travailleurs de Bruxelles Environnement s'engagent à traiter « les usagers de ses services avec bienveillance. Dans la manière dont il répond aux demandes des usagers ou dont il traite les dossiers, il respecte strictement les principes de neutralité, d'égalité de traitement et de respect des lois, règlements et directives des services publics et le traitement équitable des citoyens dans toutes situations » (Art.8 du statut administratif et pécuniaire des agents des organismes d'intérêt public de la Région Bruxelles-Capitale).

BRUGEL

À ce jour, BRUGEL ne compte aucun collaborateur portant un signe convictionnel ostentatoire ou très visible.

SBGE

À ce jour, tant au siège social qu'à la station d'épuration, la Société Bruxelloise de Gestion de l'Eau (SBGE) ne compte aucun collaborateur portant un signe convictionnel ostentatoire ou très visible.

Vivaqua

À ce jour, Vivaqua ne compte aucun collaborateur portant un signe convictionnel ostentatoire ou très visible.

Bruxelles Logement

Cette question n'est pas du ressort de Bruxelles Logement.

Het is de verantwoordelijkheid van het Openbaar Ambt (Staatssecretaris Bianca Debaets en Brussel Gewestelijke Coördinatie).

Woningfonds

Geen enkel personeelslid van het Woningfonds draagt in de kantoren van het Fonds opvallende tekenen van een overtuiging.

BGHM

Geen enkele BGHM-medewerker draagt in de kantoren van de administratie opvallende tekenen van een overtuiging.

Het arbeidsreglement bepaalt dat werknemers bij de uitoefening van hun werk hun religieuze, politieke of ideologische overtuigingen niet mogen uiten, noch door hun kleding, noch door hun gedrag. Zij mogen ook geen handelingen van religieuze, politieke of ideologische aard verrichten, zonder afbreuk te doen aan de activiteiten en uitingen van vakbonden die binnen het kader van de bestaande wetten en overeenkomsten vallen. Alle werknemers verbinden zich ertoe het beginsel van de neutraliteit van de openbare diensten en de eerlijke behandeling van de burgers in alle situaties te eerbiedigen.

Vraag nr. 904 van de heer Arnaud Pinxteren d.d. 6 november 2018 (Fr.) :

De gedeeltelijke ontbossing van het Vellemolenbos in Sint-Lambrechts-Woluwe zonder vergunning.

Op 8 oktober 2018 werden de omwonenden van het Vellemolenbos in Sint-Lambrechts-Woluwe (gewestelijk bos en gemeentelijk bos tussen de Woluwelaan en de Vellemolenweg) gewekt door het lawaai van kettingzagen, zoals we konden lezen in La Dernière Heure van 22 oktober 2018. Daarvoor had niemand iets gemerkt. Die groene ruimte staat op de gewestelijke beschermingslijst.

Er is een ganse hectare neergehaald. De gemeente dacht eerst aan Brussel Mobiliteit, dat het zicht wou vrijmaken voor de fietsers. Op 27 oktober werd vernomen dat het zou gaan om het departement Facilities van de GOB. De site ligt bovendien in een groene zone, in Natura 2000 en vormt een gebied van cultureel, historisch en esthetische waarde.

Op maandag 22 oktober werden er geen bomen meer gerooid, zichtbaar op bevel van de afdeling Monumenten en Landschappen. Diende de gemeente verwittigd te worden ook al is het bos gewestelijk? Het vellen van de bomen en het verwijderen van het struikgewas hebben toch tot twee grote open plekken geleid en tot de verdwijning van het bucolische karakter van het bos.

1. Wat zijn de feiten? Wanneer is de gemeente verwittigd? Wie is verantwoordelijk, het Gewest of de gemeente?

Elle est du ressort de la fonction publique (Mme la secrétaire d'État Bianca Debaets et Bruxelles Coordination régionale).

Fonds du logement

Aucun membre du personnel du Fonds du logement ne porte de signes convictionnels ostentatoires dans les locaux du Fonds.

SLRB

Aucun membre du personnel de la SLRB ne porte de signes convictionnels ostentatoires dans les locaux de l'administration.

Le règlement de travail prévoit que lors de l'exécution de leur travail, les travailleurs ne peuvent exprimer leurs convictions religieuses, politiques ou idéologiques, ni par leurs vêtements, ni par leur comportement. Il leur est également interdit de commettre des actes de nature religieuse, politique ou idéologique, sans préjudice des activités et expressions des syndicats qui s'inscrivent dans le cadre des lois et conventions existantes. Tous les travailleurs s'engagent à respecter le principe de neutralité des services publics et le traitement équitable des citoyens dans toutes les situations.

Question n° 904 de M. Arnaud Pinxteren du 6 novembre 2018 (Fr.) :

L'abattage sans permis d'une partie du bois du Vellemolen à Woluwe-Saint-Lambert.

Le 8 octobre dernier, les riverains du bois du Vellemolen à Woluwe-Saint-Lambert (bois régional et communal inséré entre le boulevard de la Woluwe et le chemin du Vellemolen) ont été réveillés par le bruit des tronçonneuses, annonce La Dernière Heure le lundi 22 octobre dernier. Personne n'avait rien remarqué avant cela. Cet espace vert est inscrit sur la liste de sauvegarde régionale.

Un hectare entier a été rasé. La commune pensait d'abord à Bruxelles Mobilité, qui voulait dégager la vue pour les cyclistes; on a appris le 27 octobre que ce serait le département Facilities du SPRB. En plus d'être sur la liste de sauvegarde, le site se situe aussi en zone verte, en zone Natura 2000 et en zone d'intérêt culturel, historique et environnemental (ZICHE).

Le lundi 22 octobre, les abattages se sont arrêtés, *a priori* sur ordre de la division des Monuments et Sites. Même si le bois est régional, la commune aurait-elle dû être avertie des travaux? Les abattages et le débroussaillage opérés par l'organe régional ont tout de même causé la percée de deux grandes clairières et la disparition du caractère bucolique du bois.

1. Comment les faits se sont-ils déroulés? À quel moment la commune a-t-elle été prévenue? Quelle est la responsabilité engagée? La Région, la commune?

2. Weet de minister meer over de oorsprong van dat initiatief en wat de doelstelling is? Als het de bedoeling was om de doorgang van fietsers te vergemakkelijken, is de ontbossing duidelijk buitensporig geweest. Heeft de recente aanleg (inhuldiging op 28 september) van de Woluwelaan een overrijverige ambtenaar op ideeën gebracht? De plaats waar de kettingzagen hun verwoestende werk gedaan hebben, wordt toevallig aan het zicht onttrokken door de werktuigen voor de aanleg van de laan.
3. Volgens welke timing is het incident verlopen, tussen het begin van de werken, de persartikelen (vanaf 22 oktober), de stopzetting van de werken en de contacten met de gemeente?
4. Heeft de minister de verantwoordelijkheid, de opeenvolging van de feiten en de te geven gevolgen op een rijtje gezet?
5. In de pers van 27 oktober stond dat het vellen op bevel van de afdeling Monumenten en Landschappen half oktober is stopgezet. De GOB moet voor 15 december een vergunningsaanvraag indienen. Welk standpunt zal er ingenomen worden? Wat is het standpunt van Leefmilieu Brussel?

Antwoord :

Vraag 1

Op 11 oktober jongstleden werd Leefmilieu Brussel (LB) op de hoogte gesteld van deze kappingen door de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe. Op 12 oktober stuurde LB een boswachter om de inbreuk vast te stellen.

De gemeente werd door een burger op de hoogte gebracht van deze kappingen. Blijkbaar is er geen enkele vergunning aangevraagd of uitgereikt.

De werkzaamheden werden diezelfde dag stopgezet.

Volgens de waarnemingen van de boswachter van LB zijn er 7 bomen gekapt. 6 bomen leefden nog en 1 boom was dood. Bovenop deze kappingen zijn er nog 45 wilgen gekopt op een hoogte van ongeveer 6 m. Sommige stammen van deze wilgen zijn hol, wat erop wijst dat een aantal van hen mogelijk een gevaar vormden.

Vraag 2

Volgens de ambtenaar van de Directie Facilités van de GOB die het initiatief voor deze werkzaamheden genomen heeft, was het bos van de Vellemolen een « jungle » die dringend aan een onderhoud toe was.

Vraag 3

Zie supra.

Vraag 4

Zie supra.

2. En savez-vous davantage sur l'origine de cette initiative, et son objectif? S'il s'avère que c'est pour faciliter le passage des cyclistes, le déboisement est visiblement totalement disproportionné. L'aménagement récent (inauguration le 28 septembre) du boulevard de la Woluwe a-t-il stimulé le zèle d'un fonctionnaire régional? L'endroit où les tronçonneuses sont passées était justement masqué du boulevard par les engins d'aménagement du boulevard.
3. Dans quel timing s'est déroulé l'incident, entre le début des travaux, les articles dans la presse (dès le 22 octobre), l'arrêt des travaux, les contacts avec la commune?
4. Avez-vous clarifié les responsabilités, l'enchaînement des faits et quelles sont les suites données à ce qui semble bien être une infraction?
5. La presse du 27 octobre nous apprenait qu'à la demande de la Direction des Monuments et Sites, l'abattage a été arrêté mi-octobre, et le SPRB aura jusqu'au 15 décembre pour présenter une demande de permis. Quelle sera la position défendue? Quelle est la position de Bruxelles Environnement?

Réponse :

Question 1

Le 11 octobre dernier, Bruxelles Environnement (BE) était informé de ces abattages par la commune de Woluwe-Saint-Lambert. Le 12 octobre, BE envoyé un garde forestier pour constater l'infraction.

La commune a été informée de ces abattages par un citoyen. Apparemment, aucun permis n'a été demandé ou délivré.

Le chantier a été arrêté le même jour.

D'après les observations faites par le garde forestier de BE, 7 arbres ont été abattus : 6 arbres étaient vivants et 1 arbre était mort. En plus de ces abattages, 45 saules ont été étêtés à une hauteur d'environ 6 m. Certains troncs sont creux, ce qui démontre qu'un certain nombre d'arbres étaient potentiellement dangereux.

Question 2

Selon le fonctionnaire de la Direction Facilités du SPRB qui est à l'initiative du chantier, le bois du Vellemolen était selon lui une « jungle » qui nécessitait un entretien urgent.

Question 3

Voir supra.

Question 4

Voir supra.

Wat betreft de gevolgen die aan deze inbreuk gegeven zijn, loopt het onderzoek nog.

Vraag 5

Er had een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd moeten worden. In het kader van deze procedure zou er aan Leefmilieu Brussel een advies gevraagd zijn. Indien effectief aangetoond werd dat sommige bomen een gevaar vormden, zou de toelating voor de uitvoering van deze werkzaamheden toegekend worden mits een aantal uitvoeringsvoorwaarden (periode van de werkzaamheden, werkmethode, verwerking van groenafval...) om de impact van de werf op dit Natura 2000-gebied tot een minimum te beperken. Door aan deze procedure voorbij te gaan, hebben de werkzaamheden schade veroorzaakt aan de flora in het gebied (bijvoorbeeld het vernalen van de takken en het verspreiden ervan op de site). Er zullen herstellingsmaatregelen geëist worden.

Gezien het Natura-2000-statuut van de site, zal de voorkeur uitgaan naar de herontwikkeling van de typische soorten voor de habitat (opgenomen in bijlage 4 van het aanwijzingsbesluit), namelijk door natuurlijke regeneratie te bevorderen. Er zal geen aanplanting gebeuren.

De kosten voor de corrigerende maatregelen zullen door de GOB gedragen moeten worden.

Vraag nr. 905 van mevr. Fatoumata Sidibé d.d. 8 november 2018 (Fr.):

Het aantal werknemers met een handicap bij de BGHM.

Volgens het laatste jaarverslag van de Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij (BGHM) waren er eind december 2017 130 personeelsleden in dienst: 62 statutaire en 68 contractuele personeelsleden. Wat haar doelstellingen inzake het beheer van de human resources betreft, bevestigt de BGHM dat ze diversiteit onder haar personeelsleden wenst te bevorderen. Daartoe voert ze verschillende acties die er niet alleen toe strekken het respect voor de andere te bevorderen, maar ook om de verschillen tussen de personen te erkennen en te waarderen. In het kader van dat beleid heeft de instelling van openbaar nut een nieuwe diversiteitsmanager en een plaatsvervanger aangesteld. Die twee personeelsleden worden bijgestaan door een begeleidingscommissie die al in 2012 werd opgericht. Het team heeft een tweejarig actieplan 2018-2019 uitgewerkt om diversiteit binnen de teams van de BGHM te promoten. Dat plan, dat werd goedgekeurd door de raad van bestuur van de ION in december 2017, bevat een reeks maatregelen om de aanwezigheid en zichtbaarheid van bepaalde doelgroepen, onder meer de personen met een handicap, te versterken.

En ce qui concerne les suites données à cette infraction, l'instruction est en cours.

Question 5

Un permis d'urbanisme aurait dû être demandé. Dans le cadre de cette procédure, un avis aurait été demandé à Bruxelles Environnement. Si le danger effectif de certains arbres avait été démontré, l'autorisation pour la réalisation de ces travaux aurait été accordée, avec un certain nombre de conditions d'exécution (période d'exécution du chantier, méthode de travail, traitement des déchets verts...) pour minimiser l'impact du chantier sur ce site Natura 2000. En court-circuitant cette procédure, des travaux liés à l'exécution du chantier ont engendré des dommages sur la flore du site (par exemple le broyage des branches et leur dispersion sur le site). Des mesures de réparation devront être exigées.

Compte tenu du statut Natura 2000 du site, la priorité sera de favoriser le redéveloppement d'espèces typiques de l'habitat (repris à l'annexe 4 de l'arrêté de désignation) en favorisant la régénération naturelle. Aucune plantation ne sera effectuée.

Les couts des mesures correctives devront être supportés par le SPRB.

Question n° 905 de Mme Fatoumata Sidibé du 8 novembre 2018 (Fr.):

Le nombre de travailleurs handicapés au sein du personnel de la SLRB.

Dans son dernier rapport annuel, la Société du Logement de la Région de Bruxelles-Capitale (SLRB) indique que fin décembre 2017, son personnel se composait de 130 agents: 62 statutaires et 68 contractuels. S'agissant de ses objectifs en matière de gestion des ressources humaines, la SLRB affirme qu'elle s'attache à promouvoir la diversité au sein de son effectif. À cette fin, elle mène différentes actions qui visent non seulement à favoriser le respect de l'autre, mais également à reconnaître et à valoriser les différences entre les personnes. Dans le cadre de cette politique, l'organisme d'intérêt public a désigné une nouvelle manager diversité ainsi qu'un suppléant. Ces deux agents sont épaulés par une commission d'accompagnement qui avait déjà été constituée en 2012. Cette équipe a élaboré un plan d'action bisannuel 2018-2019 ayant pour but de promouvoir la diversité au sein des équipes de la SLRB. Ce plan, qui a été approuvé par le conseil d'administration de l'OIP en décembre 2017, comprend une série de mesures destinées à renforcer la présence et la visibilité de certains groupes cibles, et notamment des personnes en situation de handicap.

In dat verband had ik u graag de volgende vragen gesteld :

- Hoeveel personen met een handicap werken thans bij de BGHM ? Is dat aantal geëvolueerd in de laatste jaren ?
- Hoever staat het met de uitvoering van het tweejarig actieplan 2018-2019 om diversiteit binnen de teams van de BGHM te promoten ? Waarin bestaan de verschillende maatregelen van het actieplan ? Heeft de BGHM initiatieven genomen om de rekrutering van personen met een handicap te bevorderen of overweegt ze dat ?

Antwoord : Onder het BGHM-personeel zijn er geen werknemers die hebben gemeld dat ze een handicap hebben.

Hoewel sommige werknemers een handicap hebben (gehoorproblemen en die hoortoestellen dragen), hebben ze geen attest bij de personeelsafdeling ingediend.

Wat de uitvoering van het actieplan betreft, voert de BGHM in haar aanwervingsbeleid een beleid van gelijke kansen en diversiteit en wil zij gelijke kansen, behandeling en toegang tot haar selectieprocedures voor kandidaten met een handicap/aandoening of ziekte waarborgen.

Kandidaten wordt verzocht in hun motivatiebrief aan te geven welke redelijke aanpassingen hen kunnen helpen om hun handicap te overwinnen (bijvoorbeeld : groot scherm, spraakprogramma, enz.).

Voor alle diversiteitsvraagstukken is een specifiek e-mailadres aangemaakt.

De opleidingen in verband met het thema zijn opgenomen in het opleidingsplan 2019 van de BGHM. Het opleidingsaanbod is bedoeld voor twee doelgroepen :

A. Voor het voltallige personeel

1. Een opleiding over de sensibilisering « Handicap en tewerkstelling » zou eind 2018, begin 2019 georganiseerd worden.

De algemene doelstelling van de bewustmaking is het veranderen van de manier waarop we kijken naar gehandicaptenvraagstukken op de werkplek of op de arbeidsmarkt. Concreet gaat het om :

- Enerzijds, het demystificeren van handicaps (werken aan stereotypen en beginnen met het deconstrueren van vooroordelen en sociale representaties in verband met de tewerkstelling van mensen met een handicap) ;
- Anderzijds om de deelnemers ertoe te brengen, op basis van praktische (en in mindere mate theoretische) inbreng, echte oplossingen te vinden voor de inclusie van mensen met een handicap, zodat ze rekening kunnen houden met deze dimensie.
- Deze sessies voor demystificatie stellen elke deelnemer in staat om zich ervan bewust te worden dat de persoon met een handicap een persoon is zoals elke andere en dat een collega of zichzelf gehandicapt kan worden als gevolg van een ziekte of ongeval.

Mes questions sont les suivantes :

- Combien de personnes porteuses d'un handicap travaillent-elles actuellement au sein du personnel de la SLRB ? Ce nombre a-t-il évolué au cours des dernières années ?
- Où en est la mise en œuvre du plan d'action bisannuel 2018-2019 visant à promouvoir la diversité au sein des équipes de la SLRB ? En quoi consistent les différentes mesures prévues dans ce plan d'action ? La SLRB a-t-elle pris ou envisage-t-elle de prendre des initiatives en vue de favoriser le recrutement de personnes porteuses d'un handicap ?

Réponse : Le personnel de la SLRB ne compte aucun travailleur ayant signalé être porteur d'un handicap.

Bien que certains travailleurs souffrent de handicap (problèmes d'audition et portent un appareil auditif), ces derniers n'ont pas déposé d'attestation auprès du service du personnel.

Au sujet de la mise en œuvre du plan d'action, dans sa politique de recrutement, la SLRB mène une politique d'égalité des chances et de diversité et veut garantir l'égalité des chances, de traitement et d'accès à ses procédures de sélection aux candidats avec handicap/trouble/maladie.

Les postulants sont invités à indiquer dans leur lettre de motivation les aménagements raisonnables qui pourraient les aider à surmonter leur handicap (par exemple : grand écran, programme de synthèse vocale, ...).

Une adresse mail spécifique a été créée pour toute question relevant de la diversité.

Au niveau des formations en lien avec la thématique, celles-ci sont prévues dans le plan de formation 2019 de la SLRB. L'offre de formations est destinée à deux publics :

A. Pour l'ensemble du personnel

1. Une formation sur la sensibilisation « Handicap et emploi » devrait être organisée fin 2018, début 2019.

L'objectif global des sensibilisations vise à changer le regard à l'égard des questions soulevées par le handicap en situation de travail ou en recherche d'emploi. Spécifiquement, il s'agit :

- D'une part, de démystifier le handicap (travailler les stéréotypes et entamer un travail de déconstruction des préjugés et des représentations sociales liées à l'emploi des personnes en situation de handicap) ;
- D'autre part, d'amener les participants, à partir d'apports pratiques (et théoriques dans une moindre mesure), à trouver des solutions réelles d'inclusion des personnes en situation de handicap afin qu'ils puissent prendre en compte cette dimension.
- Ces séances de démystification permettront à chacun des participants de prendre conscience que la personne en situation de handicap est une personne comme une autre et qu'un collègue ou lui-même peut devenir handicapé à la suite d'une maladie ou d'un accident.

Dit doet op geen enkele wijze afbreuk aan de vaardigheden die deze persoon kan aanwenden en/of ontwikkelen. Het is belangrijk om meer aandacht te besteden aan de specifieke verwachtingen en/of behoeften (bijvoorbeeld op het gebied van werkplekinrichting). Dit is met een beetje gezond verstand volledig haalbaar en vereist niet systematisch het gebruik van dure oplossingen.

Deze opleiding zal collega's met een handicap aanmoedigen om zichzelf te uiten en zo nodig om redelijke aanpassingen te vragen.

Bewustwording vindt plaats binnen de BGHM zelf.

2. *De kracht van diversiteit in de teams : een antidiscriminatiebeleid ontwikkelen.*

In het actieplan 2017-2018 gaat de BGHM in op diversiteit op het gebied van communicatie, werving, selectie en beleid.

De BGHM heeft zich specifieke doelstellingen gesteld met een actieplan, waarvan er twee meer specifiek betrekking hebben op professionele gelijkheid :

- Het bewustzijn onder recruiters en hiërarchisch verantwoordelijken van diversiteit en antidiscriminatie vergroten ;
- Het personeel sensibiliseren voor de sterke punten van diversiteit.

Doelstellingen van de opleiding :

- Het personeel bewuster maken van diversiteitsvraagstukken, medewerkers betrekken bij culturele transformatie en inclusieve gedragingen ontwikkelen ;
- De kracht van diversiteit en een antidiscriminatiebeleid bekend maken ;
- Het ontcijferen van onbewuste vooroordelen en stereotypen voor een meer inclusieve werkomgeving.

B. Voor de verantwoordelijken

De culturele diversiteit? Een uitdaging voor iedere verantwoordelijke.

Hoe kan ik samenwerken met collega's als er meerdere culturen aanwezig zijn in de context van het werk? Hoe kunnen we een onderscheid maken tussen het gedrag van een individu en zijn of haar referentiecultuur zonder in clichés of paternalisme te vervallen? Wat te doen als de bedrijfscultuur en de referentiecultuur van de werknemers met elkaar in botsing komen en onbegrip en misverstanden veroorzaken?

Doelstellingen van de opleiding :

- Voordeel halen uit de elementen van elke cultuur, het energiepotentieel van elke persoon met zijn verschillen ;
- Zich gedragen op een manier die bevorderlijk is voor het beheer van interculturaliteit en multiculturaliteit (het behouden van de eigen identiteit, het verwelkomen van de identiteit van de ander, het slaan van bruggen tussen de verschillende referentiekaders en het verwijzen naar de werkomgeving) ;

Cet état de fait ne remet nullement en cause les compétences que cette personne peut faire valoir et/ou peut développer. Il importe juste d'être plus attentif à ses attentes et/ou besoins spécifiques (en matière d'aménagement de son poste de travail, par exemple). Cela est tout à fait réalisable avec un peu de bon sens et ne nécessite pas systématiquement de recourir à des solutions onéreuses.

Cette formation permettra d'encourager les collègues porteurs d'un handicap à se déclarer et demander des aménagements raisonnables si nécessaire.

La sensibilisation se déroulera au sein même de la SLRB.

2. *La force de la diversité dans les équipes : développer une politique anti-discrimination.*

Dans son plan d'action 2017-2018, la SLRB aborde la question de la diversité dans les domaines de la communication, du recrutement, de la sélection et de la politique.

La SLRB s'est fixé des objectifs spécifiques avec un plan d'action dont deux points concernent plus particulièrement l'égalité professionnelle :

- Sensibiliser les recruteurs et les responsables hiérarchiques à la diversité et à l'anti-discrimination ;
- Sensibiliser le personnel aux forces de la diversité.

Objectifs de la formation :

- Sensibiliser le personnel aux enjeux de la diversité, impliquer les collaborateurs dans la transformation de la culture et développer des comportements inclusifs ;
- Faire connaître la force de la diversité et d'une politique d'anti-discrimination ;
- Décrypter les biais inconscients et les stéréotypes pour un environnement de travail plus inclusif.

B. Pour les responsables

La diversité culturelle? Un challenge pour tout responsable.

Comment collaborer entre collègues quand plusieurs cultures se retrouvent dans le contexte de travail? Comment faire la distinction entre les comportements d'un individu et sa culture de référence sans tomber ni dans les clichés ni dans le paternalisme? Que faire quand la culture d'entreprise et la culture de référence des travailleurs s'entrechoquent, provoquant des malentendus et des incompréhensions?

Objectifs de la formation :

- Tirer profit des ressources de chaque culture, du potentiel en énergie de chaque personne dans sa différence individuelle ;
- Adopter des comportements propices au management de l'interculturalité et de la multiculturalité (garder son identité, accueillir celle de l'autre, trouver des ponts entre les différents cadres de référence tout en se référant au cadre de travail) ;

- De eigen communicatiestijl aanpassen, oefenen en verbeteren ten aanzien van collega's, individueel en collectief, in een multiculturele context ;
- Zich bewust worden van de eigen gezichtspunten en een positief onderscheid maken met de gezichtspunten van de ander ;
- De gezagsverhouding positief beheren : de vertrouwensrelatie tussen managementteams en medewerkers versterken ;
- Op de discriminerende eisen van collega's, managers en klanten negatief, maar op een educatieve en geweldloze manier kunnen antwoorden ;
- Aanwerven zonder te discrimineren.

Opleiding overeenkomstig de antidiscriminatiewetten

Het bedrijfsleven, zowel in de particuliere als in de publieke sector, wordt geconfronteerd met een groeiende vraag naar informatie over de uitvoering van diversiteitsbeleid en de naleving van de antidiscriminatiewetgeving. Bovendien ontwikkelt het gebruik van interactieve e-modules zich steeds meer in bedrijven, waardoor de verspreiding van kennis wordt bevorderd.

Eén site biedt deze gratis online opleiding over de antidiscriminatiewetgeving aan. De leertrajecten zijn in het bijzonder gericht op HR-managers en leidinggevendenden die de organisatiecultuur beïnvloeden.

De BGHM werkt ook samen met Diversicom, een vzw die de tewerkstelling van mensen met een handicap op basis van hun vaardigheden faciliteert.

Vraag nr. 908 van de heer Marc-Jean Ghysels d.d. 14 november 2018 (Fr.) :

Brussels ontwerpbesluit houdend verbod op het gebruik van glyfosaat.

Het Brusselse ontwerpbesluit dat een globaal verbod op glyfosaat inhoudt is volgens de Europese Commissie een kladwerk. Er moet rekening gehouden worden met een de specifieke beoordelingen van elke individuele aanvraag om een toestemming. Het ontwerpbesluit lijkt ook de geldige vergunningen van de Belgische overheid te doorkruisen. De lidstaten mogen ook niet algemene en abstracte veiligheidsoverwegingen invoeren met betrekking tot een actieve stof, door te verwijzen naar het voorzorgsbeginsel.

1. Wat waren de aanbevelingen van de Europese Commissie ?
2. Wat zijn de concrete vragen van de Europese Commissie ?
3. Wat worden de volgende stappen voor het Brussels ontwerpbesluit inzake verbod van glyfosaat ?

- Adapter, pratiquer et améliorer son mode de communication envers ses collègues, de façon individuelle et groupée, au sein d'un contexte multiculturel ;
- Prendre conscience de ses propres repères et faire une distinction positive des repères de l'autre ;
- Gérer positivement la relation d'autorité : renforcer la relation de confiance entre les équipes d'encadrement et les travailleurs ;
- Pouvoir répondre par la négative mais de façon pédagogique et non violente aux demandes discriminantes des collègues, des managers et des clients ;
- Recruter sans discriminer.

Formation en ligne sur les lois anti-discrimination

Le monde de l'entreprise, privée et publique, est confronté à une demande croissante d'informations liées à l'implémentation des politiques de diversité et au respect de la législation anti-discrimination. Par ailleurs, l'utilisation d'e-modules interactifs se développe de plus en plus dans les entreprises, favorisant ainsi la diffusion des savoirs.

Un site offre cette formation gratuite en ligne sur les lois anti-discrimination. Les parcours didactiques ciblent particulièrement les responsables et les gestionnaires RH qui influencent la culture organisationnelle.

La SLRB collabore également avec Diversicom, ASBL facilitant la mise à l'emploi des personnes handicapées selon leurs compétences.

Question n° 908 de M. Marc-Jean Ghysels du 14 novembre 2018 (Fr.) :

Le projet bruxellois d'interdiction du glyphosate.

Le projet bruxellois qui interdit « globalement » le glyphosate est trop brouillon selon la Commission européenne - il faut pouvoir « tenir compte des évaluations spécifiques de chaque demande individuelle d'autorisation ». Par ailleurs, il « semble interférer avec l'existence d'autorisations valables octroyées par les autorités belges ». Et plus fondamentalement : les États membres « ne peuvent invoquer des considérations de sécurité générales et abstraites liées à une substance active en se référant au principe de précaution », tranche l'administration européenne.

1. Quelles ont été les recommandations émises par la Commission européenne ?
2. Quelles sont les demandes concrètes de la Commission européenne ?
3. Quelles seront donc les prochaines étapes pour le projet bruxellois d'interdiction du glyphosate ?

4. Komt er een onderzoek ?

Antwoord :

Vraag 1

De Commissie heeft opmerkingen geformuleerd over het ontwerpbesluit dat eventueel het bestaande besluit moet vervangen. Het bestaande besluit wordt namelijk voor de Raad van State betwist door de fabrikanten van pesticiden. Globaal gezien vindt de Commissie dat het ontwerpbesluit de normatieve bevoegdheid van de Unie met de voeten treedt door de goede toepassing van de Europese verordening nr. 1107/2009 inzake het op de markt brengen van gewasbeschermingsmiddelen te verstoren. Dat is echter niet de mening van mijn bestuur en onze advocaten, die de argumentatie van de Commissie zorgvuldig bestudeerd hebben.

Vraag 2

De Commissie heeft enkel opmerkingen ingediend, zonder rechtstreeks bezwaar te maken tegen de besluiten. Dit had ze nochtans kunnen doen door een omstandig advies te formuleren, waaraan wij hadden moeten beantwoorden, en door de periode van het *status quo* te verlengen. Deze modaliteiten worden beschreven in richtlijn 2015/1535 van september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij. Er zijn strikt genomen dus geen « eisen » van de Commissie, en wij zijn niet verplicht om rekening te houden met deze opmerkingen.

Vraag 3

Het dossier voor de goedkeuring van het besluit in 3^{de} lezing is klaar. Bij dat dossier zitten ook onze gedetailleerde antwoorden op de opmerkingen van de Commissie en op de adviezen van de Raad van State. Om het principe van goed bestuur te respecteren, zal ik echter wachten op het rapport van de auditeur van de Raad van State met betrekking tot het beroep tegen het besluit in voege. Zo kan ik het risico op een nietigverklaring en de mogelijke nood aan een goedkeuring van het nieuwe besluit beter inschatten en wordt elke juridische leemte vermeden.

Vraag 4

Er werd reeds een gedetailleerde juridische studie uitgevoerd.

Bijkomende wetenschappelijke studies over de schadelijkheid van glyfosaat of producten die glyfosaat bevatten zijn echter geen bevoegdheid van het Gewest, aangezien deze respectievelijk op Europees en op federaal niveau uitgevoerd moeten worden.

4. Une étude sera-t-elle menée ?

Réponse :

Question 1

La commission a émis des observations sur le projet d'arrêté visant à remplacer éventuellement l'arrêté existant, qui est contesté devant le Conseil d'État belge par les fabricants de pesticides. Globalement, la Commission considère que le projet d'arrêté empiète sur la compétence normative de l'Union, en interférant avec la bonne application du règlement européen n° 1107/2009 concernant la mise sur le marché des produits phytopharmaceutiques. Ce n'est cependant pas l'avis de mon administration et de nos avocats, qui ont soigneusement étudié l'argumentaire de la Commission.

Question 2

La Commission n'a fait que remettre des observations, sans s'opposer directement aux arrêtés, ce qu'elle aurait pourtant pu faire en émettant un avis circonstancié auquel nous aurions été tenus de répondre, et en allongeant la période de *status quo*. Ces modalités sont décrites dans la directive 2015/1535 de septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information. Il n'y a donc pas de « demandes » de la Commission à proprement parler, et nous ne sommes pas tenus de tenir compte de ces observations.

Question 3

Le dossier pour l'adoption de l'arrêté en 3^e lecture est prêt, incluant nos réponses détaillées aux observations de la Commission et aux avis du Conseil d'État. Mais pour respecter le principe de bonne administration, j'attendrai le rapport de l'auditeur du Conseil d'État concernant le recours contre l'arrêté en vigueur, afin d'estimer au mieux le risque d'une annulation et le besoin éventuel de faire effectivement adopter le nouvel arrêté, afin d'éviter toute situation de vide juridique.

Question 4

Une étude juridique détaillée a déjà été menée.

Des études scientifiques supplémentaires sur la nocivité du glyphosate ou des produits en contenant n'apparaissent quant à elles pas du ressort de la Région, puisqu'elles doivent être menées respectivement aux niveaux européen et fédéral.

Vraag nr. 909 van de heer Michel Colson d.d. 22 november 2018 (Fr.):

De Brusselse parken.

In juli 2017 besliste de regering op uw voorstel Leefmilieu Brussel te belasten met het beheer van verscheidene gemeenteparken: het Goede Herderpark, het Goudalpark, het Sauvagèrepark en het Tercoignepark.

Een jaar later, in juli 2018, antwoordde u op een mondelinge vraag dat de onderhandelingen inzake die overdrachten nog altijd aan de gang waren en dat u hoopte ze af te ronden tegen november.

Thans moet men vaststellen dat de toestand helemaal te wensen overlaten, in ieder geval wat van het Tercoignepark in Watermaal-Bosvoorde betreft...

Graag een antwoord op volgende vragen:

1. Hoe ver staat het met de onderhandelingen?
2. Wie wordt nu, in november 2018, belast met het onderhoud van die parken totdat eventueel een akkoord wordt gesloten?
3. Kan u ons zeggen hoe ver het staat met de verschillende aanvragen die werden gedaan door de gemeenten?

Antwoord:

Vraag 1

De hervatting van het beheer van de gemeentelijke parken is aan de gang, maar in verschillende stadia van vooruitgang, afhankelijk van de gemeente.

De parken van Sauvagère (Ukkel) en Tercoigne (Watermaal-Bosvoorde) staan sinds 1 november onder het beheer van Leefmilieu Brussel. De teams van LB hebben tijd nodig om zich aan te passen om het goede beheer van deze nieuwe parken te organiseren.

Voor het park Bon Pasteur (Evere) zijn de gemeente en het Gewest bezig met het sluiten van de overeenkomst.

Ten slotte zijn er voor Val d'Or (Sint-Lambrechts-Woluwe) onderhandelingen aan de gang met zowel de ontwikkelaar Eiffage als de gemeente. Begin 2019 zou een overdrachtsovereenkomst moeten worden opgesteld.

Vraag 2

Voor de parken La Sauvagère en Tercoigne is Leefmilieu Brussel sinds 1 november 2018 verantwoordelijk voor het onderhoud.

Question n° 909 de M. Michel Colson du 22 novembre 2018 (Fr.):

Les parcs bruxellois.

En juillet 2017, le gouvernement décidait sur votre proposition de charger Bruxelles Environnement d'assurer la gestion de plusieurs parcs communaux, le parc Bon Pasteur, le parc du Val d'Or, le parc de la Sauvagère et le parc Tercoigne.

En juillet 2018, soit 1 an plus tard, à l'occasion d'une question orale, vous indiquiez que les négociations concernant ces transferts étaient toujours en cours et que vous espériez les finaliser d'ici au mois de novembre.

Force est de constater qu'à l'heure actuelle, en tout cas en ce qui concerne l'état du parc Tercoigne de Watermael-Boitsfort, les choses laissent complètement à désirer...

Dès lors, mes questions seront les suivantes:

1. Où en sont les négociations?
2. Qui est à l'heure actuelle au mois de novembre 2018 chargé d'assurer l'entretien de ces parcs d'ici à la conclusion éventuelle d'un accord?
3. Pouvez-vous nous dresser un état des lieux de la situation quant aux différentes demandes faites par les communes?

Réponse:

Question 1

La reprise en gestion des parcs communaux est en cours mais à des stades d'avancement différents selon les communes.

Les parcs de la Sauvagère (Uccle) et Tercoigne (Watermaal-Boitsfort) sont sous la gestion de Bruxelles Environnement depuis le 1^{er} novembre. Un temps d'adaptation est nécessaire aux équipes de BE pour organiser la bonne gestion de ces nouveaux parcs.

Pour le parc Bon Pasteur (Evere), la commune et la Région sont en cours de conclusion de la convention.

Enfin, pour le Val d'Or (Woluwe-Saint-Lambert), les négociations sont en cours à la fois avec le promoteur Eiffage et avec la commune. Une convention de cession devrait être établie en début d'année 2019.

Question 2

Pour les parcs de la Sauvagère et du Tercoigne, c'est Bruxelles Environnement qui est chargé de l'entretien depuis le 1^{er} novembre 2018.

Voor het park Bon Pasteur is de gemeente verantwoordelijk voor het onderhoud tot er een akkoord is bereikt. Voor de Val d'Or wordt het beheer momenteel uitgevoerd door Eiffage tot de overdracht officieel is.

Vraag 3

Leefmilieu Brussel heeft een aantal aanvragen van de gemeenten ontvangen voor het terug in beheer nemen van de parken :

- Anderlecht : Vijvers- en Bospark ;
- Sint-Agatha-Berchem : het oude kerkhof van Wilder ;
- Jette : Jeugdпарк ;
- Elsene : Lijn 161 en Viaductpark ;
- Molenbeek : parken Hauwaert, Marie-José, L28 en Albert ;
- Ukkel : parken Brugmann, Sauvagère, Chat, Monjoie, Raspail en Etang de Pêche ;
- Watermaal-Bosvoorde : parken Tercoigne en berm GEN ;
- Sint-Lambrechts-Woluwe : parken Val d'Or, Slot, des Sources en Neerveld ;
- Schaarbeek : parken Rasquinet, Reine verte, Lacroix, Albert, Lambermont en Leviesquare ;
- Evere : Park Bon Pasteur.

De eerste overname van het gemeentelijk parkbeheer in 2016 maakte het mogelijk om de parken Marie-José, Albert en L28 in de gemeente Molenbeek en het Bospark in Anderlecht over te nemen.

De tweede overname betreft de Val d'Or (Sint-Lambrechts-Woluwe), La Sauvagère (Ukkel), Tercoigne (Watermaal-Bosvoorde) en Bon Pasteur (Evere).

Momenteel zijn er geen bijkomende gemeentelijke overnames gepland.

Pour le parc Bon Pasteur, la commune est chargée de l'entretien jusqu'à ce qu'un accord soit conclu. Pour le Val d'Or, la gestion est pour le moment effectuée par Eiffage jusqu'à ce que la cession soit officielle.

Question 3

Bruxelles Environnement a reçu un certain nombre de demandes de reprises en gestion de la part des communes, voici la liste ci-dessous :

- Anderlecht : parcs des Étangs et Forestier ;
- Berchem-Sainte-Agathe : l'ancien cimetière du Wilder ;
- Jette : parc de la Jeunesse ;
- Ixelles : Ligne 161 et parc du Viaduc ;
- Molenbeek : parcs Hauwaert, Marie-José, L28 et Albert ;
- Uccle : parcs Brugmann, La Sauvagère, Chat, Monjoie, Raspail et Etang de Pêche ;
- Watermael-Boitsfort : parcs Tercoigne et Dalle RER ;
- Woluwe-Saint-Lambert : parcs Val d'Or, Slot, des Sources et Neerveld ;
- Schaarbeek : parcs Rasquinet, Reine verte, Lacroix, Albert, Lambermont et le square Levie ;
- Evere : Parc Bon Pasteur.

La première reprise en gestion des parcs communaux, en 2016, a permis de reprendre les parcs Marie-José, Albert et L28 sur la commune de Molenbeek et le parc Forestier à Anderlecht.

La seconde reprise concerne le Val d'Or (Woluwe-Saint-Lambert), La Sauvagère (Uccle), Tercoigne (Watermael-Boitsfort) et Bon Pasteur (Evere).

Aucune reprise communale supplémentaire n'est actuellement programmée.

**Staatssecretaris belast
 met Openbare Netheid,
 Vuilnisophaling en -verwerking,
 Wetenschappelijk Onderzoek,
 Gemeentelijke Sportinfrastructuur
 en Openbaar Ambt**

**Vraag nr. 610 van de heer Marc-Jean Ghysse d.d.
 30 november 2018 (Fr.) :**

*Hervorming van de ophalingen en agressie tegen
 personeelsleden in de Recyparks.*

Ons welzijn in de stad hangt in grote mate af van de netheid van de openbare ruimten. Openbare netheid is voortaan een van de prioriteiten van de burgers op basis waarvan ze hun levenskwaliteit beoordelen, want propere straten dragen immers bij tot het algemeen gevoel van welzijn en veiligheid. Het is dan ook noodzakelijk om de actoren die instaan voor afvalbeheer in onze gemeenten, te ondersteunen.

Net Brussel beheert de ophaling en verwerking van afval in de 19 Brusselse gemeenten. Daarnaast behoort milieubeheer tevens tot de prioriteiten van het gewestelijk agentschap, waarvan verschillende minder vervuilende voertuigtypen thans worden getest of onderzocht. Daardoor zal Net Brussel een grote rol spelen bij het streven naar een meer leefbare stad.

De laatste tijd werd de ophaling van de vuilniszakken in bepaalde gemeenten verstoord, onder meer wegens de hervorming van de ophalingen. Volgens de vakbonden hebben de vuilnisophalers 's morgens te veel werk, vooral wanneer ze karton ophalen.

Afgezien van die ontevredenheid, lijkt de verbale en fysieke agressie toe te nemen in de Recyparks. Dat verslechtert natuurlijk de arbeidsomstandigheden van de personeelsleden – die al niet van de makkelijkste zijn – en heeft rechtstreekse gevolgen voor hun welzijn, aangezien de stress die daardoor ontstaat, het ziekteverzuim doet toenemen.

- Bevestigt u dat agressie tegen de personeelsleden een almaar groter probleem wordt? Welke preventiemaatregelen werden getroffen met het oog op de veiligheid van het personeel? Wordt er een campagne gevoerd om de burgers daarvan bewust te maken?
- Welke maatregelen worden overwogen om het welzijn van de werknemers in de containerparken te verbeteren? Hebt u dat onlangs kunnen bespreken met de vakbonden?
- Wat de vakbondsacties na de hervorming van de ophalingen betreft, werd het werkvolume voor het personeel geëvalueerd? Blijkt daaruit dat ze te zwaar belast worden? Worden er veranderingen overwogen om dat probleem aan te pakken?
- Wat zullen de gevolgen van die hervorming van de ophalingen in onze gemeenten zijn?

**Secrétaire d'État chargée de la
 Propreté publique et de la Collecte
 et du Traitement des Déchets,
 de la Recherche scientifique, des
 Infrastructures sportives communales
 et de la Fonction publique**

**Question n° 610 de M. Marc-Jean Ghysse du
 30 novembre 2018 (Fr.) :**

*La réforme des collectes et les agressions des agents dans
 les Recyparks.*

Notre bien-être en ville dépend largement de la propreté des espaces publics. La propreté publique est devenue une des premières préoccupations des citoyens pour juger de leur qualité de vie - en effet, des rues propres apportent un sentiment général de bien-être et de sécurité. Il est donc indispensable de soutenir les acteurs responsables de la gestion des déchets dans nos communes.

Bruxelles-Propreté gère ainsi la collecte et le traitement des déchets ménagers dans les 19 communes bruxelloises. Outre ce travail, l'écogestion fait également partie maintenant des priorités de cette agence régionale dont plusieurs types de véhicules moins polluants sont actuellement testés ou à l'étude, ce qui permettra à Bruxelles-Propreté de jouer un rôle important en faveur d'une ville plus vivable.

Ces derniers temps, la collecte des sacs-poubelles fut perturbée dans certaines communes, notamment à cause de la réforme des collectes. Les syndicats estiment qu'il y a une surcharge de travail pour les agents du matin, particulièrement en ce qui concerne les tournées « carton ».

Au-delà de ce mécontentement, les agressions verbales et physiques semblent se multiplier dans les Recyparks. Ces agressions détériorent évidemment les conditions de travail des agents - qui ne sont déjà pas des plus simples - et ont des conséquences directes sur leur bien-être puisque le stress induit par ces agressions augmente le taux d'absentéisme du personnel.

- Confirmez-vous que les agressions envers les agents deviennent une problématique prenant de plus en plus d'ampleur sur le terrain? Quelles sont les mesures de prévention pour la sécurité du personnel? Existe-t-il une campagne de sensibilisation auprès des citoyens à ce sujet?
- Quelles sont les mesures envisagées pour améliorer le bien-être des travailleurs dans les parcs à conteneurs? Avez-vous pu en discuter récemment avec les syndicats?
- Concernant les actions syndicales à la suite de la réforme des collectes, la charge de travail a-t-elle été évaluée pour le personnel? En ressort-il une surcharge de travail comme évoqué? Des changements sont-ils envisagés pour faire face à cette pénibilité?
- Quelles seront les conséquences de cette réforme des collectes dans nos communes?

- Kunnen we, tot slot, een cijfer plakken op de « fraude » door de burgers die geen supplement willen betalen voor bepaalde stortingen in de Recyparks ? Hoeveel boetes worden gemiddeld per maand uitgeschreven ? Welke preventieacties worden daartegen gevoerd ?

Antwoord : Het Agentschap heeft een toename vastgesteld van het aantal gevallen van agressie tegen zijn personeel in de Recyparken. Dit fenomeen wordt vooral opgemerkt in de Recyparken Noord en Zuid.

In geval van agressie en de melding ervan door het aangevallen personeelslid, worden de feiten opgenomen in het register van gewelddadige feiten. Bovendien neemt het Agentschap administratieve maatregelen waarbij de burgers die schuldig zijn aan ongepaste handelingen ten opzichte van het personeel een tijdelijke ontzegging krijgen van de toegang tot de Recyparken.

In 2017 werden 11 verbodsmaatregelen genomen en in 2018 waren dit er 12 (cijfer vastgesteld op november 2018). De termijn varieert van drie maanden tot een definitieve uitsluiting (twee gevallen sinds 2015).

In de meeste gevallen kon de dader zijn afval niet afgeven en in dat geval ging het toegangsverbod gepaard met een dwangmaatregel die hem ertoe verplichtte bewijs te verschaffen dat het afval werd ingediend bij een erkend bedrijf. Als deze maatregel niet wordt opgevolgd, wordt er een proces-verbaal opgesteld voor verzet tegen de dwangmaatregelen en kan er vervolgens een administratieve boete worden opgelegd. De boete varieert naargelang de aard en de hoeveelheid afval, over het algemeen bedraagt de boete tussen 250 euro en 750 euro.

Er werden overigens ook andere maatregelen goedgekeurd om de gevallen van agressie te bestrijden :

- Aanwezigheid van videobewaking ;
- Plaatsing van affiches die mensen eraan herinneren dat ze respect moet tonen voor het personeel van de Recyparken ;
- Tijdens de weging van de hoeveelheid afval worden de klanten onthaald door een personeelslid in aanwezigheid van een veiligheidsagent ;
- Verbod op contante transacties in de Recyparken ;
- Opleiding van het personeel rond het omgaan met agressieve personen ;
- Analyse binnen het Agentschap van een regeling in de context van de huidige bewakingsopdracht met betrekking tot de evolutie van de functie van bewaker.

Naast deze maatregelen voert het Agentschap de functie van begeleider door. Dit zou moeten zorgen voor een verlaging van de psychosociale belasting van de personeelsleden.

Ten slotte heeft het Agentschap, om de druk op de Recyparken Noord en Zuid te verminderen, 3 nieuwe Recyparken geopend die zich bevinden in Oudergem, Sint-Pieters-Woluwe en recent ook op de site van de Humaniteitslaan in Vorst.

- Et enfin, pour terminer, pouvons-nous chiffrer les « fraudes » des citoyens ne voulant pas payer le surplus pour certains dépôts dans les Recyparks ? Combien d’amendes sont-elles en moyenne dispensées par mois ? Quelles sont les actions de prévention face à ce phénomène ?

Réponse : L’Agence a constaté une recrudescence des agressions de ses agents dans les Recyparks. Ce phénomène est surtout remarqué dans les Recyparks Nord et Sud.

En cas d’agression et de signalement par l’agent agressé, les faits sont consignés dans le registre des faits de violence. Par ailleurs, l’Agence prend des mesures administratives de refus temporaire d’accès aux Recyparks pour les citoyens coupables de faits inappropriés vis-à-vis du personnel.

11 mesures d’interdictions ont été prises en 2017 et 12 en 2018 (chiffre arrêté en novembre 2018). Le délai varie de trois mois à une exclusion définitive (deux cas depuis 2015).

Dans la plupart des cas, l’auteur des faits n’a pu déverser ses déchets et dans ce cas l’interdiction d’accès est assortie d’une mesure de contrainte visant à l’obliger à apporter la preuve de ce que les déchets ont été remis auprès d’une société agréée. Si cette mesure n’est pas suivie, procès-verbal est dressé pour opposition aux mesures de contrainte et une amende administrative peut être imposée par la suite. L’amende varie en fonction de la nature et de la quantité de déchets, en règle générale entre 250 euros et 750 euros.

Par ailleurs d’autres mesures ont été adoptées afin de lutter contre les agressions :

- Présence de surveillance vidéo ;
- Installation d’affiches rappelant l’obligation de respect à l’égard du personnel des Recyparks ;
- Lors de l’estimation de la quantité des déchets, les clients sont accueillis par un membre du personnel en présence d’un agent de sécurité ;
- Interdiction de transactions en espèce dans les Recyparks ;
- Formation du personnel à la gestion de personnes agressives ;
- Analyse au sein de l’Agence d’un aménagement dans le cadre de l’actuel marché gardiennage quant à l’évolution de la fonction de gardien.

Outre ces mesures, l’Agence met en place la fonction d’encadrant. Cela devrait permettre une réduction de la charge psychosociale des agents.

Enfin, en vue de réduire la pression sur les RecyParks Nord et Sud, l’Agence a ouvert 3 nouveaux Recyparks situés à Auderghem, Woluwe-Saint-Pierre et récemment sur le site du boulevard de l’Humanité à Forest.

Als gevolg van de oprichting van het Recypark op de Humaniteitslaan, zullen de voertuigen met aanhangwagen en de voertuigen met een hoogte van meer dan 1,85 meter zich hier voortaan ook naar kunnen begeven vanaf december 2018.

Na de ophaalhervorming vond er een evolutie plaats in termen van werklust. De verandering heeft vooral plaatsgevonden op het gebied van handelingen en houdingen evenals afgelegde afstanden. Er werden geleidelijk aanpassingen doorgevoerd en er werden weinig klachten geregistreerd.

Wat de inzameling op bepaalde handelsroutes betreft, zijn er nog enkele problemen met betrekking tot het ophalen van karton in de namiddag. De aanwezigheid van karton op de openbare weg gedurende een groot deel van de dag vormt een probleem voor de netheid en voor de veiligheid van de gebruikers van de openbare ruimte. Bij het Agentschap is er momenteel een denkcoëfening aan de gang om een oplossing te vinden. Hiertoe werd een discussie op gang gebracht met de gemeenten om de mogelijkheid te onderzoeken om het ophaaltijdstip op de handelsroutes te verschuiven.

Vraag nr. 611 van de heer Marc Loewenstein d.d. 3 december 2018 (Fr.) :

De aanwerving van personeel bij Brussel Mobiliteit.

Er werd een audit georganiseerd van het personeel van Brussel Mobiliteit en de conclusies daarvan werden aan het Parlement voorgesteld in februari 2017, bijna twee jaar geleden.

Die conclusies hebben een behoefte aan personeel aangetoond, en de noodzaak om prioritaire aanwervingen te doen om de uitvoering van bepaalde bestaande taken te verzekeren, of van taken die erbij zijn gekomen bij de overdracht van bevoegdheden in het kader van de zesde Staatshervorming.

Kunt u mij ter zake het volgende meedelen :

1. Hoeveel van die prioritaire functies heeft het Gewest ingevuld sinds die audit? Welke profielen werden aangeworven en voor welke diensten?
2. Hoeveel prioritaire aanwervingen zijn nog nodig en voor welke diensten?
3. Hoe staat het met de aanwervingsprocedure voor elk van die prioritaire aanwervingen?

Antwoord : Van alle nieuwe betrekkingen die in 2017 en 2018 werden ingevuld, komt het aantal dat rechtstreeks verband houdt met de audit, en bijgevolg met de hervorming van Brussel Mobiliteit, neer op 24 VTE's. Van deze 24 betrekkingen zijn er momenteel 15 VTE's effectief in dienst :

Suite à la création du Recypark sur le boulevard de l'Humanité, les véhicules avec remorque et les véhicules d'une hauteur de plus de 1,85 mètre devront désormais s'y rendre à partir du 15 décembre 2018.

Il découle une évolution de la charge de travail suite à la réforme des collectes. Le changement s'est davantage opéré au niveau des gestes et postures ainsi que des distances parcourues. Des adaptations ont été réalisées au fur et à mesure et peu de plaintes ont été enregistrées.

Concernant la collecte sur certains axes commerciaux, il subsiste encore certaines difficultés relatives à la collecte des cartons l'après-midi. La présence des cartons sur la voie public durant une grande partie de la journée pose un problème de propreté et de sécurité pour les utilisateurs de l'espace public. Une réflexion est en cours au niveau de l'Agence pour trouver une solution. À cet effet, une discussion a été initiée avec les communes afin d'étudier la possibilité de différer le moment des collectes sur les artères commerciales.

Question n° 611 de M. Marc Loewenstein du 3 décembre 2018 (Fr.) :

Le recrutement du personnel de Bruxelles Mobilité.

Un audit du personnel de Bruxelles Mobilité a été organisé et les conclusions ont été présentées au Parlement en février 2017, il y a presque 2 ans.

Ces conclusions ont montré un besoin en personnel, avec la nécessité d'effectuer des recrutements prioritaires pour assurer l'exécution de certaines missions existantes ou arrivées lors du transfert de compétences lié à la sixième réforme de l'État.

Pourriez-vous en ce sens m'indiquer :

1. Combien de ces postes prioritaires ont-ils été engagés par la Région depuis cet audit? Quels sont les profils qui ont été engagés et pour quels services?
2. Combien d'engagements prioritaires sont-ils encore nécessaires et pour quels services?
3. Où en est la procédure de recrutement de chacun de ces engagements prioritaires?

Réponse : Sur l'ensemble des nouveaux emplois attribués pour 2017 et 2018, le nombre lié directement à l'audit et dès lors à la réforme de Bruxelles Mobilité est de 24 ETP. Sur ces 24 postes 15 ETP sont actuellement en service :

- 3 VTE's voor de directie Coördinatie van de Bouwplaatsen : 1 inspecteur/controleur van de bouwplaatsen van niveau B, 1 beheerder hypercoördinatie van niveau A, 1 teambeheerder van niveau A ;
- 4 VTE's voor de directie Beheer en Onderhoud van de Wegen : 3 VTE's voor de cel Infrastructuur van de Kunstwerken (1 ingenieur-projectbeheerder, 1 werfleider van niveau A en 1 bouwplaatscontroleur van niveau B) en 1 bouwplaatscontroleur voor de cel Electromechanica van de Kunstwerken ;
- 6 VTE's voor de directie Verkeersveiligheid : 2 projectbeheerders Sensibilisering/Educatie van niveau A, 2 inspecteurs/controleurs – rijopleiding van niveau B, 2 dossierbeheerders homologatie van niveau C ;
- 2 VTE's voor de directie Projecten en Werken inzake Weginrichtingen : 2 ingenieurs-projectbeheerders – Civiele Bouwkunde.

Van de 24 prioritaire indienstnemeningen moeten nog 9 aanwervingen uitgevoerd worden :

- 6 VTE's voor de directie Beheer en Onderhoud van de Wegen ;
- 3 VTE's voor de directie Verkeersveiligheid.

De 9 statutaire aanwervingen zullen in de loop van de komende maanden worden uitgevoerd door de DHR van de GOB in het kader van het personeelsplan 2017 en 2018.

De uitvoering van deze aanwervingen wordt bemoeilijkt doordat er zeer technische profielen gezocht worden.

Vraag nr. 613 van de heer Bertin Mampaka Mankamba d.d. 11 december 2018 (Fr.) :

Verplaatsingen naar het buitenland.

Kunt u ons, ter aanvulling van onze informatie, een overzicht geven van de buitenlandse reizen die u, als staatssecretaris, en de leden van uw kabinet hebben gemaakt in 2017 en 2018 ?

Kunt u ons voor ieder van die reizen ook de volgende informatie bezorgen :

- de duur en bestemming ;
- de aard, reden en doelstelling ;
- het aantal personen dat u of uw gevolmachtigde vervanger begeleidde en hun functies ;
- de kosten ;
- de resultaten, kwalitatief en kwantitatief ?

Antwoord : Ik heb, in mijn hoedanigheid van staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, geen enkele reis naar het buitenland gemaakt in 2017 en 2018.

- 3 ETP pour la Direction Coordination des chantiers : 1 Inspecteur/contrôleur de chantiers niveau B, 1 gestionnaire hypercoordination niveau A, 1 gestionnaire d'équipe niveau A ;
- 4 ETP pour la Direction Gestion et Entretien des voiries : 3 ETP pour la cellule infrastructure des ouvrages d'arts (1 ingénieur gestion de projet, 1 conducteur de chantier niveau A et 1 contrôleur de chantier niveau B) et 1 contrôleur de chantier pour la cellule électromécanique des ouvrages d'arts ;
- 6 ETP pour la Direction sécurité routière : 2 gestionnaires de projet Sensibilisation/Éducation niveau A, 2 inspecteurs/contrôleurs – formation à la conduite niveau B, 2 gestionnaires de dossiers homologation niveau C ;
- 2 ETP pour la direction Projets et Travaux de voiries : 2 ingénieurs-gestion de projet – Génie civil.

Sur les 24 engagements : 9 constituent des recrutements à mettre en œuvre :

- 6 ETP pour la Direction Gestion et Entretien des voiries ;
- 3 ETP pour la Direction sécurité routière.

Les 9 recrutements statutaires à mettre en œuvre seront mis en œuvre par la DRH du SPRB dans les mois à venir dans le cadre de l'exécution du plan de personnel 2017 et 2018.

La mise en œuvre de ces recrutements est rendue difficile par la recherche de profils très techniques.

Question n° 613 de M. Bertin Mampaka Mankamba du 11 décembre 2018 (Fr.) :

Déplacements à l'étranger.

Afin de compléter notre information, pouvez-vous nous communiquer un relevé des voyages à l'étranger que vous-même, en votre qualité de ministre, et les membres de votre cabinet avez effectués en 2017 et 2018 ?

Pour chacun de ces voyages, merci d'indiquer :

- la durée et la destination ;
- la nature, le motif et l'objectif ;
- le nombre de personnes qui voyageaient avec vous ou votre remplaçant mandaté, et leurs fonctions ;
- les couts ;
- les résultats qualitatifs et quantitatifs ?

Réponse : Je n'ai effectué aucun déplacement à l'étranger en ma qualité de secrétaire d'État de la Région de Bruxelles-Capitale en 2017 et en 2018.

**Staatssecretaris belast met
 Ontwikkelingssamenwerking,
 Verkeersveiligheidsbeleid,
 Gewestelijke en Gemeentelijke
 Informatica en Digitalisering,
 Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn**

Vraag nr. 518 van de heer Alain Destexhe d.d. 8 november 2018 (Fr.) :

Het dragen van de sluier of andere religieuze tekenen in de Brusselse besturen en gewestelijke semioverheidsinstellingen die onder uw toezicht staan.

Weet u op hoeveel werknemers deze vraag betrekking heeft en hoeveel er een opvallend of zichtbaar teken van geloofs- of levensovertuiging dragen in de besturen en semioverheidsinstellingen van het Brussels Gewest die onder uw toezicht staan ?

Antwoord : Krachtens artikel 8 van het statuut van de GOB, dat preciseert dat elk personeelslid op strikte manier de beginselen van neutraliteit moet eerbiedigen, dienen de personeelsleden, ongeacht hun functie, zich strikt neutraal te presenteren. Het is hen dus verboden op de arbeidsplaats enig opvallend teken te dragen dat verwijst naar hun religieuze, ideologische of filosofische overtuigingen.

Er is dus geen enkel personeelslid dat een opvallend of duidelijk zichtbaar teken van geloofsovertuiging draagt in de kantoren van de GOB.

Zowel voor het IRISteam als voor het CIBG werd een Collectieve arbeidsovereenkomst (cao) gesloten met de vertegenwoordigers van het personeel en de vakbondsafgevaardigden.

In deze cao staat vermeld dat de medewerkers « moeten zorgen voor een proper en correct overkomen bij professionele contacten met klanten, partners, leveranciers,... of tijdens publieke evenementen binnen het bedrijf. In alle omstandigheden is de outfit filosofisch en religieus neutraal. »

Vraag nr. 519 van de heer Bruno De Lille d.d. 12 november 2018 (N.) :

De subsidies aan gelijke kansen verenigingen.

In het kader van haar gelijke kansenbeleid steunt het Gewest een hele reeks organisaties en initiatieven met subsidies. Deze zijn voornamelijk te vinden onder basisallocatie « Projectsubsidies aan privé verenigingen inzake het gelijkekansenbeleid ». Globaal daalde het vereffeningskrediet van 940.000 tot 920.000 euro. Het

**Secrétaire d'État chargée de la
 Coopération au Développement, de la
 Sécurité routière, de l'Informatique
 régionale et communale et de la
 Transition numérique, de l'Égalité
 des Chances et du Bien-être animal**

Question n° 518 de M. Alain Destexhe du 8 novembre 2018 (Fr.) :

Le port du voile ou d'autres signes religieux dans les administrations bruxelloises et les pararégionaux qui relèvent de votre tutelle.

Connaissez-vous le nombre de personnes qui sont aujourd'hui concernées par cette question et qui porteraient un signe conventionnel ostentatoire ou très visible dans les administrations ou les pararégionaux de la Région bruxelloise qui relèvent de votre tutelle ?

Réponse : En vertu de l'article 8 du statut du SPRB qui précise que l'agent doit respecter strictement les principes de neutralité, les membres du personnel sont tenus, quelle que soit leur fonction, de se présenter de manière strictement neutre. Il leur est donc interdit de porter sur les lieux de travail tout signe ostentatoire donnant des indications sur les croyances religieuses, idéologiques ou philosophiques.

Il n'y a donc aucun membre du personnel qui porte un signe convictionnel ostentatoire ou très visible dans les locaux du SPRB.

Tant pour IRISteam que pour le CIRB, une convention collective de travail (CCT) a été conclue avec les représentants du personnel et les permanents syndicaux.

Cette CCT mentionne notamment que les collaborateurs « adoptent une présentation propre et correcte lors des contacts professionnels avec des clients, partenaires, fournisseurs,... ou lors d'événements publics au sein de l'entreprise. En toute circonstance, la tenue est neutre sur les plans philosophique et convictionnel. »

Question n° 519 de M. Bruno De Lille du 12 novembre 2018 (N.) :

Les subventions aux associations dans le domaine de l'égalité des chances.

Dans le cadre de sa politique de l'égalité des chances, la Région soutient toute une série d'organisations et d'initiatives par des subventions qui figurent essentiellement sous l'allocation de base « Subventions pour des projets aux associations privées en rapport avec la politique de l'égalité des chances ». Le crédit de

vastleggingskrediet werd verhoogd van 880.000 tot 920.000 euro.

Kan u mij een overzicht bezorgen per basisallocatie bedoeld om gelijke kansenprojecten te steunen van de begunstigde projecten met de organiserende vereniging voor de jaren 2016, 2017 en 2018 met een opsplitsing per (voornaamste) beoogde kansengroep?

Antwoord :

Hierbij een overzicht van de bedragen die zijn betaald aan verenigingen in de periode 2016-2018 in het kader van de subsidies ter bevordering van gelijke kansen :

Thema	2016	2017	2018
Gender	238.094	105.850	241.643
SOGI	158.403	124.920	235.582
Toegankelijkheid	99.407	51.913	99.642
Ethnisch-culturele minderheden, racisme, interreligieuze dialoog	334.320	298.862	204.725
Handicap	100.00	36.950	92.437
Geweld	32.440	72.750	47.500
Totaal	872.664	691.245	921.529

De bedragen die per jaar zijn vastgelegd :

2016 : 682.050 euro op BA « Projecten » en 49.342 euro op BA « Toegankelijkheid »

2017 : 737.277 euro op BA « Projecten » en 32.677 euro op BA « Toegankelijkheid »

2018 : 769.704 euro op BA « Projecten » en 51.787 euro op BA « Toegankelijkheid »

In 2018 hebben we aan 921.529 euro subsidies toegekend, en hebben we er kunnen voor zorgen – dank zij extra personeelsinzet en een betrokkenheid van het gehele team van equal.brussels – dat de band met de gesubsidieerde projecten echt is aangescherpt.

- Zo konden talrijke evenementen aangekondigd worden via de Facebookpagina van equal.brussels,
- waren er regelmatig medewerkers van equal aanwezig op de evenementen,
- werd er meer feedback gegeven over de geweigerde projecten zodat de dossiers in de toekomst beter voorbereid kunnen worden,
- werd de analyse van verantwoordingsstukken versneld,
- werden verenigingen structureel betrokken in de campagne tegen seksisme (na de specifieke projectoproep hierover).

liquidation a globalement diminué de 940.000 à 920.000 euros, tandis que le crédit d'engagement a augmenté de 880.000 à 920.000 euros.

Pour chaque allocation de base visant à soutenir des projets en matière d'égalité des chances, pouvez-vous me fournir, pour les années 2016, 2017 et 2018, un relevé des projets soutenus, ventilé en fonction du (principal) groupe visé et de l'association organisatrice ?

Réponse :

Ci-après un aperçu des montants payés aux associations au cours de la période 2016-2018 dans le cadre des subventions en vue de promouvoir l'égalité des chances :

Thème	2016	2017	2018
Genre	238.094	105.850	241.643
SOGI	158.403	124.920	235.582
Accessibilité	99.407	51.913	99.642
Minorités ethnoculturelles, racisme, dialogue interconfessionnel	334.320	298.862	204.725
Handicap	100.00	36.950	92.437
Violence	32.440	72.750	47.500
Total	872.664	691.245	921.529

Les montants qui sont engagés par année :

2016 : 682.050 euros sur l'AB « Projets » et 49.342 euros sur l'AB « Accessibilité »

2017 : 737.277 euros sur l'AB « Projets » et 32.677 euros sur l'AB « Accessibilité »

2018 : 769.704 euros sur l'AB « Projets » et 51.787 euros sur l'AB « Accessibilité »

En 2018, nous avons octroyé 921.529 euros de subventions, et - grâce à des effectifs supplémentaires et une implication de toute l'équipe d'equal.brussels - nous avons pu veiller à ce que le lien avec les projets subventionnés soit vraiment renforcé.

- Ainsi, de nombreux évènements ont pu être annoncés via la page Facebook d'equal.brussels,
- des collaborateurs d'equal furent régulièrement présents lors des évènements,
- plus de feed-back a été donné concernant les projets refusés de sorte qu'à l'avenir, les dossiers puissent être mieux préparés,
- l'analyse des pièces justificatives a été accélérée,
- les associations ont été structurellement impliquées dans la campagne contre le sexisme (suite à l'appel à projets spécifique à ce sujet).

In het geheel is er dit jaar dus naast een kwantitatieve ook een kwalitatieve verhoging van de gelijke kansensubsidies, en dat is wat uiteindelijk het verschil maakt en zal blijven maken. Subsidies zijn voor equal.brussels echt een fundamentele pijler, die nu ook echt kan bijdragen tot het gevoerde beleid.

Vraag nr. 520 van de heer Ridouane Chahid d.d. 14 november 2018 (Fr.) :

Nieuwe trajectcontrole op de Leopold III-laan.

In oktober laatstleden hebt u de eerste trajectcontrole in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest plechtig in gebruik genomen. U hebt toen bevestigd dat het systeem operationeel was. Volgens een artikel in La Capitale van 9 november 2018 zou het systeem echter nog steeds niet operationeel zijn. De politie zou immers nog geen automobilisten kunnen bekeuren om technische en juridische redenen, zoals de homologatie van het systeem, de opleiding van de politieagenten, de technische tolerantie, ... Aangezien trajectcontrole dient om de verkeersveiligheid aan deze invalsweg te verbeteren en de geluidshinder te verminderen, is het dan ook van primordiaal belang dat het systeem werkt.

In dat verband had ik u graag de volgende vragen gesteld :

- Is de trajectcontrole op de Leopold III-laan operationeel ? Zo neen, wanneer dan wel ?
- Is de testfase achter de rug ?
- Zijn er al overeenkomsten met het parket gesloten ?
- Hebben de politieagenten van de zone Noord en de gemeenten al de nodige opleiding gekregen om het toestel te kunnen gebruiken ?
- Zijn er nog technische of juridische vragen over de trajectcontrole ? Zo ja, welke ? Wanneer zullen ze beantwoord worden ?

Antwoord : Zoals alle radars die gebruikt worden om snelheidsovertredingen te beboeten, was de trajectcontrole van de Leopold III-laan het onderwerp van een protocolakkoord tussen de betrokken gemeenten (Evere en Schaarbeek), de politie, het parket en de wegbeheerder. Er bestaat dus geen rechtsonzekerheid.

De site en het systeem zijn gecertificeerd en de politieagenten werden opgeleid.

De politiezone kende informaticaproblemen die nu ook opgelost zijn. Ondertussen werden de eerste PV's handmatig verwerkt. Sinds half-november worden de PV's automatisch gegenereerd.

De manière générale, il existe cette année une augmentation quantitative des subventions en matière d'égalité des chances mais aussi une augmentation qualitative de celles-ci, et c'est ce qui fait la différence et continuera à la faire. Les subventions sont un pilier fondamental pour equal.brussels, qui à présent peut vraiment contribuer à la politique menée.

Question n° 520 de M. Ridouane Chahid du 14 novembre 2018 (Fr.) :

Le nouveau radar tronçon du boulevard Léopold III.

Vous aviez inauguré au mois d'octobre le premier radar tronçon de la Région de Bruxelles-Capitale. À ce moment-là, vous aviez affirmé que celui-ci était opérationnel. Or, selon un article paru dans La Capitale en date du 9 novembre, celui-ci ne serait pas encore opérationnel à ce jour. En effet, selon cet article, la police ne pourrait pas encore verbaliser les automobilistes pour des raisons techniques et juridiques telles que son homologation, la formation des policiers, la marge de tolérance, ... Ce radar tronçon ayant pour but d'améliorer la sécurité routière dans cette entrée de ville et de réduire les nuisances sonores, sa mise en place fonctionnelle est donc d'une importance primordiale.

C'est pourquoi je souhaite vous poser les questions suivantes :

- Ce radar tronçon du boulevard Léopold III est-il opérationnel ? Sinon, quand le sera-t-il ?
- Sa phase de test est-elle terminée ?
- Des accords ont-ils déjà été conclus avec le parquet ?
- Les policiers de la zone Nord et les communes ont-ils reçu la formation nécessaire à l'usage de cet appareil ?
- Reste-t-il encore des questions d'ordre technique ou juridique par rapport à ce radar tronçon ? Dans l'affirmative, quelles sont-elles et quand seront-elles résolues ?

Réponse : Comme tous les radars servant à verbaliser les infractions à la vitesse, le radar tronçon du boulevard Léopold III a fait l'objet d'un protocole d'accord entre les communes concernées (Evere et Schaarbeek), la police, le parquet et le gestionnaire de voirie. Il n'y a donc aucune incertitude juridique.

Le site et le système ont bien été homologués et les policiers ont été formés.

Des problèmes informatiques sont survenus au niveau de la zone de police et ont également été résolus. Dans l'intervalle, les premiers PV ont été traités manuellement. Depuis la mi-novembre, les PV sont générés automatiquement.

Vraag nr. 521 van de heer Marc-Jean Ghysels d.d. 14 november 2018 (Fr.) :

Senioren betrokken bij verkeersongevallen.

In 2017 was een op de vier doden betrokken in een verkeersongeval in België, een senior : dat is veel meer dan in 1992, toen het ging om een op zes (17 %) ouder dan 65 jaar.

Een en ander blijkt uit een recent gepubliceerd onderzoek van Vias, het Belgisch instituut voor verkeersveiligheid.

De staatssecretaris heeft daarop beslist om de senioren in het Gewest lessen aan te bieden om hun kennis van het verkeersreglement op te frissen. Dat is niet nieuw, want verschillende ziekenfondsen en gemeenten doen dat al. Maar het gaat om het eerste initiatief van een Gewest in België.

- Wat zijn de voorwaarden om te mogen deelnemen aan lessen om de kennis van het verkeersreglement op te frissen ?
- Welke middelen worden daartoe uitgetrokken ?
- Hoe staat het in de twee andere Gewesten ? Wordt er gedacht aan samenwerking ?
- Werkt de regering samen met de gemeenten die daar al mee bezig zijn ?

Antwoord : Naar aanleiding van de projectoproep die ik samen met Brussel Mobiliteit organiseer, heeft de « Fédération des Auto-écoles agréées » voor 2018 een programma aangeboden met herhalingscursussen voor senioren. Deze cursussen worden gegeven op verzoek van de senioren en zijn afgestemd op hun behoeften. Het budget voor dit project bedraagt 135.500 euro.

Op dit moment hebben we geen samenwerking opgezet met andere gewesten, ook niet met gemeenten en mutualiteiten. Daartegenover staat dat een studie over ongevallen met senioren momenteel wordt gegund ; op grond van de resultaten ervan (verwacht in de loop van 2019), zullen de door het Gewest ondersteunde projecten voor de senioren herbeoordeeld worden en intensievere samenwerkingsverbanden met de gemeenten en verschillende stakeholders ontstaan.

Ik heb geen weet van gemeenten die dergelijke maatregelen toepassen.

Vraag nr. 522 van de heer Marc-Jean Ghysels d.d. 14 november 2018 (Fr.) :

De autokeuring.

De zesde Staatshervorming heeft van de autokeuring een gewestelijke bevoegdheid gemaakt op 1 juli 2014. Elk Gewest

Question n° 521 de M. Marc-Jean Ghysels du 14 novembre 2018 (Fr.) :

Séniors impliqués dans des accidents.

En 2017, une personne sur quatre tuées lors d'un accident de la route en Belgique était un senior : c'est bien plus qu'en 1992, où seulement une personne sur six (17 %) décédées à la suite d'un accident avait 65 ans ou plus.

C'est ce que révèle une étude de Vias, l'institut belge pour la sécurité routière, publiée récemment.

Suite à cette nouvelle, vous avez décidé de proposer aux séniors de la Région bruxelloise des cours de mise à niveau des connaissances du Code de la route. L'initiative n'est pas neuve, plusieurs mutualités et communes proposent déjà aux séniors ce type de cours. Mais il s'agit de la première initiative officielle de la part d'une Région en Belgique.

- Quelles seront les conditions afin de pouvoir bénéficier des cours de mise à niveau des connaissances du Code de la route ?
- Quel sera le budget consacré à cette initiative ?
- Qu'en est-il des deux autres Régions ? Une collaboration est-elle envisagée afin d'y développer également l'initiative ?
- Le gouvernement travaille-t-il de concert avec les communes proposant déjà ce type de remédiation ?

Réponse : Suite à l'appel à projets que j'organise avec Bruxelles Mobilité, la Fédération des auto-écoles agréées a proposé un programme de cours de remise à niveau des séniors pour l'année 2018. Ces cours seront dispensés sur demande des séniors et seront adaptés à leurs besoins. Le budget consacré à ce projet est de 135.500 euros.

À ce stade, nous n'avons pas établi de collaboration avec les autres Régions ni avec les communes ni avec les mutuelles. Toutefois, sachez qu'une étude sur l'accidentologie des séniors est en cours d'attribution et sur la base des résultats que nous obtiendrons suite à cette étude (au courant de l'année 2019), les projets à destination des séniors soutenus par la Région seront réévalués et les collaborations avec les communes et les différentes parties prenantes renforcées.

Je n'ai pas connaissance de communes appliquant de telles mesures.

Question n° 522 de M. Marc-Jean Ghysels du 14 novembre 2018 (Fr.) :

Le contrôle technique.

La sixième réforme de l'État a régionalisé le contrôle technique le 1^{er} juillet 2014. Chaque Région peut ainsi définir des

mag dus de voorwaarden van de autokeuring voor alle voertuigen bepalen, alsook de periodiciteit ervan, weliswaar binnen de grenzen van de Europese richtlijn 2014/45.

Daar komen natuurlijk verschillen tussen de Gewesten van. De BFOV is overigens vragende partij voor een uniforme regelgeving.

- Hoe zullen de autokeuringscentra het onderhoud van oude voertuigen in de oorspronkelijke staat kunnen controleren zonder periodieke controle ?
- Hoe kan voorkomen worden dat men zijn voertuig gewoon in een ander Gewest laat keuren ?
- Quid fraude ? Is er overleg met de andere Gewesten geweest om de fraude op uniforme wijze te bestrijden, bijvoorbeeld op het vlak van de roetfilters ?

Antwoord : Op mijn voorstel heeft de Regering haar goedkeuring gehecht aan de invoering van een periodieke technische keuring van oldtimers.

Hieronder kan u de nieuwe regeling vinden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, evenals een vergelijking van de regels die van toepassing zijn in de andere gewesten.

Periodiciteit van de technische controle	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Waals Gewest	Vlaams Gewest
Voertuig dat meer dan 30 jaar met een normale nummerplaat in verkeer is gesteld	Elk jaar	Elk jaar	Elk jaar
Voertuig dat meer dan 30 jaar met een O-nummerplaat in verkeer is gesteld	Om de twee jaar	Om de twee jaar	Om de twee jaar
Voertuig met een historische waarde dat meer dan 30 jaar met een O-nummerplaat in verkeer is gesteld	/	Geen periodieke controle	/
Voertuig dat meer dan 50 jaar met een O-nummerplaat in verkeer is gesteld	Om de vijf jaar	Geen periodieke controle	Om de vijf jaar

Naar aanleiding van de zesde Staatshervorming werd de technische controle van voertuigen naar de gewesten overgedragen. Dit neemt niet weg dat elke burger zijn voertuig in een keuringscentrum van het gewest naar keuze kan laten controleren, ongeacht zijn woonplaats. Het gaat hier om de vrije keuze van keuring.

« Shoppinggedrag » tussen de verschillende gewesten valt hierdoor dus nooit volledig uit te sluiten. Echter, kan u vaststellen dat de regeling die getroffen werd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dezelfde is als deze die van kracht is in het Vlaams Gewest. Dit betekent dat shopping- gedrag tussen Vlaanderen en

conditions de mise en place d'un contrôle technique pour tous les véhicules, et en définir la périodicité et ce dans les limites dans la directive européenne 2014/45.

Cette régionalisation nous amène bien entendu à des réglementations différentes d'une Région à l'autre. Par ailleurs, la FBVA voudrait à tout prix une réglementation uniforme.

- Concernant les véhicules ancêtres, comment les centres de contrôle technique pourront-ils contrôler la maintenance dans l'état d'origine sans contrôle périodique ?
- Comment éviter l'effet shopping étant donné que tout un chacun peut faire contrôler son véhicule dans n'importe laquelle des trois Régions ?
- Quid des fraudes ? Y a-t-il eu une concertation interrégionale qui permettrait d'offrir une réponse uniforme aux fraudes au filtre à particules notamment ?

Réponse : A mon initiative, le gouvernement a approuvé l'instauration d'un contrôle technique périodique pour les ancêtres.

Vous trouverez ci-dessous la nouvelle réglementation en vigueur dans la Région de Bruxelles-Capitale, ainsi qu'une comparaison entre les règles d'application dans les autres Régions.

Périodicité du contrôle technique	Région bruxelloise	Région wallonne	Région flamande
Véhicule mis en circulation depuis plus de 30 ans sous immatriculation normale	Tous les ans	Tous les ans	Tous les ans
Véhicule mis en circulation depuis plus de 30 ans et immatriculé en plaque O	Tous les deux ans	Tous les deux ans	Tous les deux ans
Véhicule mis en circulation depuis plus de 30 ans, immatriculé en plaque O et présentant un intérêt historique	/	Pas de contrôle périodique	/
Véhicule mis en circulation depuis plus de 50 ans et immatriculé en plaque O	Tous les cinq ans	Pas de contrôle périodique	Tous les cinq ans

Suite à la sixième réforme de l'État, le contrôle technique des véhicules a été transféré aux Régions. Chaque citoyen peut toutefois procéder au contrôle technique de son véhicule dans un centre de contrôle technique de la Région de son choix, et ce quel que soit son lieu de domicile. Il s'agit du choix libre du contrôle technique.

L'effet shopping entre les différentes Régions ne peut donc jamais être totalement exclu. Vous pouvez tout de même constater que le régime mis en place en Région de Bruxelles-Capitale est le même que celui en vigueur en Région flamande. Ce qui signifie que le comportement shopping entre la Flandre et Bruxelles

Brussel alvast volledig uitgesloten wordt. De problematiek werd tevens besproken tijdens overleg tussen de drie gewesten. Het Waals Gewest besloot echter een andere regeling in te voeren.

Er werd een proefproject gestart voor de drie gewesten in samenwerking met Goca om een optimale manier te bepalen voor het opsporen van roetfilterfraude. Met de huidige uitrusting is fraude moeilijk opspoorbaar, zelfs niet op te sporen. De centra voor technische controle van voertuigen hebben gedurende zes maanden toegang tot nieuwe uitrusting om de opspoorbaarheid van fraude met fijnstoffilters te verbeteren.

In elk gewest zal ten minste één technisch keuringscentrum de PN-filters (die stofdeeltjes meten) en PM-filters (die de massa deeltjes meten) testen. Alleen deze prototypes kunnen op een door-slaggevende manier de aanwezigheid van een defecte filter of het ontbreken ervan opsporen. Deze maatregelen worden uitgevoerd aan de hand van toestellen van uiteenlopende merken, opdat duidelijk blijkt welke toestellen de beste en meest betrouwbare resultaten opleveren.

Bij afloop van het proefproject, aan het eind van het jaar, zal een evaluatie worden uitgevoerd en zullen de gewesten de meest geschikte toestellen in zo groot mogelijke aantallen aankopen en ze ter beschikking stellen van de verschillende technische controlecentra.

Vraag nr. 524 van mevr. Annemie Maes d.d. 20 november 2018 (N.):

De typegoedkeuring van voertuigen.

Mijn vragen zijn de volgende :

- Heeft het Brusselse Gewest typegoedkeuringen verleent sinds de regionalisering van die bevoegdheid in januari 2015 ?
- Indien ja :
 - Graag een overzicht van de merken en modellen (incl. typenummer en brandstofsoort).
 - In hoeveel dossiers werden er opmerkingen geformuleerd en waren er aanpassingen nodig om een typegoedkeuring voor het voertuig te verkrijgen ? In hoeveel dossiers werd de typegoedkeuring zonder aanpassingen verleend ?
 - Hoeveel VTE's (voltijdsequivalenten) binnen het Brussels Gewest houden zich bezig met typegoedkeuringdossiers ? Werd er na het uitbreken van dieselgate in meer capaciteit voorzien voor deze dienst ?
 - Werden de goedgekeurde automodellen nadien nog geëvalueerd om na te gaan of ze geen onregelmatigheden vertoonden ?
- Vinçotte is erkend als technische dienst categorie B. Wat betreft de testen volgens Verordening (EU) nr 715/2007.

peut déjà être exclu. La problématique a déjà été discutée lors de la concertation entre les trois Régions. La Région wallonne a toutefois décidé d'instaurer un autre régime.

Un projet pilote a été mis en place par les trois Régions, en collaboration avec le Goca, afin de déterminer une manière optimale de détecter les fraudes aux filtres à particules. Avec l'équipement actuel, la fraude était difficilement détectable, voire indétectable. Pendant six mois, les centres de contrôle technique automobile ont accès à de nouveaux équipements pour améliorer la traçabilité des fraudes sur les filtres à particules.

Dans chaque Région, au moins un centre de contrôle technique testera des compteurs PN (qui compte les particules de poussière) et PM (qui mesure la masse de particules). Seuls ces prototypes peuvent détecter de manière décisive la présence d'un filtre à particules défectueux ou l'absence de filtre. Les mesures sont effectuées avec des appareils de différentes marques, de sorte qu'il apparaisse clairement quels appareils produisent les résultats les meilleurs et les plus fiables en pratique.

Après l'évaluation qui aura lieu en fin d'année, lorsque le projet pilote se termine, les Régions pourront acheter les dispositifs les plus appropriés en plus grand nombre et les mettre à la disposition des différents centres de contrôle technique.

Question n° 524 de Mme Annemie Maes du 20 novembre 2018 (N.):

La réception par type de véhicules.

Mes questions sont les suivantes :

- La Région bruxelloise a-t-elle délivré des réceptions par type depuis la régionalisation de cette compétence en janvier 2015 ?
- Dans l'affirmative :
 - Pouvez-vous donner un relevé des marques et modèles (y compris le numéro de type et le type de carburant) ?
 - Dans combien de dossiers des observations ont-elles été formulées et des adaptations ont-elles été nécessaires afin d'obtenir une réception par type pour le véhicule ? Dans combien de cas la réception par type a-t-elle été délivrée sans adaptation ?
 - Combien d'ETP (équivalents temps plein) sont-ils affectés aux dossiers de réception par type en Région bruxelloise ? La capacité de ce service a-t-elle été renforcée à la suite du scandale du diesel ?
 - Les modèles automobiles réceptionnés ont-ils encore fait l'objet d'une évaluation afin de vérifier s'ils ne présentaient pas d'irrégularités ?
- Vinçotte est agréé en tant que service technique de catégorie B pour les tests au titre du règlement (UE) n° 715/2007.

- Hoe gebeurt de beoordeling van deze technische instantie? Graag ontving ik de beoordelingsverslagen van 2014 tot nu.
- Volgt het Brusselse Gewest de verplichte terugroepacties op die in andere landen worden georganiseerd? Ter illustratie, in juni 2018 besliste het Duitse ministerie van Transport dat Daimler 774.000 dieselauto's terug moest roepen wegens verdenkingen van gesjoemel met uitstootgegevens. Eén derde daarvan » rijdt rond in Duitsland. De rest rijdt rond in andere Europese landen. Volgt het Brussels Gewest dit type van terugroepacties mee op?

Antwoord: Door de beperkte middelen waarover de dienst homologatie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikt (op dit moment slechts 1 VTE), werd er beslist dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet optreedt als typegoedkeuringsinstantie, maar enkel als goedkeuringsinstantie voor individuele goedkeuringen. Dit betekent in de praktijk dat het BHG geen typegoedkeuringen aflevert.

De dienst spitst zich toe op de dienstverlening aan de burgers en bedrijven van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Zij kunnen bij de administratie terecht voor volgende aanvragen:

- Individuele goedkeuringen van voertuigen (incompleet, compleet en meerfase) aangevraagd zowel door fabrikanten als particulieren;
- Validaties (voertuigen reeds in het buitenland ingeschreven);
- PVB's, een Proces Verbaal van Benaming (voor werktuigen die ingeschreven dienen te worden bvb. graafkranen, wielladers,...);
- PVG's, een Proces Verbaal van Goedkeuring (goedkeuringen van voertuigen die niet onder Europese goedkeuring vallen (bvb. landbouwaanhangwagens en oudere voertuigen));
- Duplicata.

Wat de technische diensten betreft kunnen wij deze eveneens opsplitsen in 2 soorten, namelijk:

- Technische diensten erkend in functie van het afleveren en opvolgen van typegoedkeuringen;

Dit type technische diensten voert de testen uit in een labo of bij de fabrikant (of houdt hier toezicht op) met het oog op het aanvragen van goedkeuringen. Tevens voeren deze technische diensten audits uit bij fabrikanten om na te gaan of deze nog produceren volgens de overeengekomen eisen. Een voorbeeld van deze technische diensten is Vinçotte;

- Technische diensten laatste fase;

Dit zijn de technische diensten die enkel erkend zijn voor het uitvoeren van testen op voltooide voertuigen. Het betreft hier enkel het uitvoeren van testen voor het bekomen van individuele goedkeuringen en enkel een laatste fase in een meerfasegoedkeuringsprocedure. (bvb. technische diensten van de keuringsinstellingen SA en ACT).

De dossiers van de tweede soort technische diensten zullen nog steeds door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest behandeld worden aangezien deze erkend zijn in het kader van het soort goedkeuringen dat nog steeds door dit gewest behandeld zal worden.

- Comment se déroule l'évaluation de cette instance technique? Pouvez-vous me remettre les rapports d'évaluation de 2014 à aujourd'hui?

- La Région bruxelloise prend-elle le relais des actions de rappel obligatoire organisées dans d'autres pays? À titre d'exemple, en juin 2018 le ministère allemand des Transports a décidé que Daimler devait rappeler 774.000 véhicules diesel en raison de soupçons de manipulation des données d'émissions. Un tiers de ces voitures circulent en Allemagne, le reste dans d'autres pays d'Europe. La Région bruxelloise prend-elle le relais des actions de rappel de ce type?

Réponse: Vu l'effectif réduit dont dispose le service Homologation de la Région de Bruxelles-Capitale (actuellement seulement 1 ETP), il a été décidé que la Région de Bruxelles-Capitale ne fera pas office d'autorité compétente en matière de réception par type mais uniquement d'autorité compétente en matière de réception individuelle. Dans la pratique, cela signifie que la RBC ne délivre pas de réceptions par type.

Le service se concentre sur le service rendu aux citoyens et aux entreprises de la Région de Bruxelles-Capitale. Ces derniers peuvent s'adresser à l'administration pour les demandes suivantes:

- Les réceptions individuelles de véhicules (incomplètes, complètes et multi-étapes) demandées par les fabricants et les particuliers;
- Validations (véhicules déjà immatriculés à l'étranger);
- PVD, un Procès-Verbal de Dénomination (pour les machines devant être immatriculées, par ex. excavatrices, chargeuses sur pneus...);
- PVR, un Procès-Verbal d'Agréation (réceptions de véhicules qui ne relèvent pas de l'homologation européenne, par ex. remorques agricoles et véhicules plus anciens);
- Duplicata.

En ce qui concerne les services techniques, nous pouvons également les subdiviser en 2 types, à savoir:

- Les services techniques agréés en fonction de la délivrance et le suivi des réceptions par type;

Ce type de services techniques effectue (ou supervise) les tests dans un laboratoire ou chez le fabricant en vue de la demande de réceptions. Ces services techniques effectuent également des audits chez les fabricants afin de vérifier si leur production se fait toujours selon les exigences convenues. Un exemple de ces services techniques est Vinçotte;

- Les services techniques de dernière étape;

Ces services techniques sont uniquement agréés pour la réalisation de tests sur des véhicules complétés. Il s'agit ici uniquement de réaliser des tests pour obtenir des réceptions individuelles et uniquement dans une dernière étape d'une procédure de réception par type multi-étapes (par ex. services techniques des organismes de contrôle agréés SA et ACT).

Les dossiers du deuxième type de services techniques continueront à être traités par la Région de Bruxelles-Capitale étant donné qu'ils sont agréés dans le cadre du type de réceptions dont la Région continuera de s'occuper.

De voorwaarde is wel dat deze technische diensten in het Brussels Hoofdstedelijk gewest gevestigd zijn. Erkenningaanvragen van technische diensten van buiten dit gewest zullen terug aan de aanvrager worden overgemaakt met de melding dat hij zich dient te wenden tot één van de andere gewesten. De typegoedkeuringen worden in België afgeleverd en opgevolgd door de goedkeuringsinstanties van het Vlaams en Waals gewest.

Een fabrikant die een terugroepactie dient te organiseren, dient hiervoor de goedkeuringsinstantie die de goedkeuring heeft afgeleverd in te lichten en de nodige maatregelen voor te stellen. De betrokken goedkeuringsinstantie is op haar beurt verantwoordelijk voor de opvolging van deze maatregelen.

Voor België betekent dit concreet de 3 gewesten, die elk een goedkeuringsinstantie zijn en de federale overheid (FOD Mobiliteit en Vervoer), die verantwoordelijk is voor het in verkeer stellen van de voertuigen en het markttoezicht. De opvolging van de terugroepacties op het Belgisch grondgebied (inclusief het bezorgen van info aan de fabrikanten / invoerders zoals bvb. de contactgegevens van de personen op wiens naam de voertuigen geregistreerd staan) gebeurt door de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Aangezien het BHG geen typegoedkeuringen aflevert dienen wijzelf geen terugroepacties op te volgen van voertuigen die in België een typegoedkeuring ontvangen hebben. Het afleveren van deze typegoedkeuringen gebeurt immers enkel voor het Waals en Vlaams gewest. Het zijn deze gewesten die dan ook verantwoordelijk zijn voor het opvolgen van de terugroepacties van voertuigen door hen gehomologeerd.

Vraag nr. 525 van de heer Marc-Jean Ghysels d.d. 22 november 2018 (Fr.) :

Bekeuringen wegens GSM-gebruik aan het stuur.

Het aantal chauffeurs die bekeurd worden wegens GSM-gebruik aan het stuur, daalt in het Brussels Gewest : 10.451 in 2018, 12.419 in 2017 en 12.148 in 2016. Jaar na jaar worden dus minder chauffeurs bekeurd omdat ze hun GSM gebruiken terwijl ze aan het rijden zijn.

De cijfers blijven niettemin hoog en de risico's zijn niet te onderschatten.

Welke acties worden gevoerd om de chauffeurs daarvan bewust te maken ?

Antwoord : Het bestrijden van zogenaamde multiactiviteit waaraan weggebruikers zich schuldig maken, is een bijzonder belangrijk thema.

Ik lanceerde derhalve in de maanden april en mei 2018 een grootschalige campagne met als doel de multiactiviteit te verminderen.

La condition est toutefois que ces services techniques soient établis en Région de Bruxelles-Capitale. Les demandes d'agrément des services techniques établis en dehors de cette Région seront retournées au demandeur, mentionnant qu'il doit s'adresser à l'une des deux autres régions. Les réceptions par type sont délivrées et suivies en Belgique par les autorités de réception de la Région flamande et de la Région wallonne.

Un fabricant devant organiser une action de rappel doit en informer l'autorité de réception ayant délivré la réception et les mesures nécessaires doivent être prises. L'autorité de gestion concernée est à son tour responsable du suivi de ces mesures.

Pour la Belgique, il s'agit concrètement des 3 Régions, disposant chacune d'une autorité de réception et des autorités fédérales (le SPF Mobilité et Transport), responsables pour la mise en circulation de véhicules et la surveillance du marché. Le suivi des rappels sur le territoire belge (y compris la délivrance d'informations aux fabricants/ importateurs comme les données de contact des personnes au nom desquelles les véhicules sont immatriculés) se fait par le SPF Mobilité et Transport.

Étant donné que la RBC ne délivre pas de réception par type, nous ne devons pas effectuer un suivi des rappels des véhicules ayant obtenu une réception par type en Belgique. La délivrance de ces réceptions par type se fait toutefois uniquement pour la Région wallonne et la Région flamande. Ce sont précisément ces Régions qui sont responsables pour les rappels de véhicules qu'elles ont homologués.

Question n° 525 de M. Marc-Jean Ghysels du 22 novembre 2018 (Fr.) :

Les conducteurs verbalisés pour GSM au volant.

La Région bruxelloise enregistre un recul des conducteurs verbalisés pour GSM au volant : 10.451 en 2018, 12.419 en 2017 et 12.148 en 2016. Année après année, de moins en moins de conducteurs sont donc verbalisés pour GSM au volant.

Ces chiffres restent tout de même élevés et les risques encourus ne sont pas des moindres.

Quelles sont les actions de sensibilisation menées en la matière ?

Réponse : Lutter contre la multiactivité des différents usagers de la route est une thématique très importante.

Ainsi, en 2018 une grande campagne pour réduire la multiactivité a été lancée entre les mois d'avril et de mai 2018.

Deze campagne was niet-discriminerend en niet-stigmatiserend van aard, gericht op een groot deel van de weggebruikers (voetgangers, fietsers, automobilisten) en vestigde de aandacht op de problematiek van de multiactiviteit op de weg (GSM, oortjes, enz.). De sensibiliseringsboodschap « verdeel je aandacht niet » was weliswaar bedacht voor een breed publiek, maar toch werd een bijzondere inspanning geleverd om een jonger publiek (18-25 jaar) te bereiken via o.m. de sociale media.

Er werden drie affichevarianten geproduceerd en in de openbare ruimte verspreid. Daarnaast vonden acties plaats in twee Brusselse bioscopen, in het Frans en het Nederlands, nl. op 14/04 in Kinopolis Brussel en op 15/04 in UGC de Brouckère. Van deze acties werden filmpjes gemaakt die gepost werden op de sociale media om zo de doelgroep van de 18 tot 25-jarigen te bereiken.

TV-zenders hebben verslag uitgebracht over deze campagne (uitzending Kijk Uit van de VRT en uitzending Contacts van de RTBF).

Van haar kant heeft Brussel Mobiliteit deze campagne eveneens gepromoot op haar website en via de sociale media (Facebook en Youtube).

De sensibiliseringsactie die dit jaar werd gevoerd rond de problematiek van de multiactiviteit op de weg mag een succes genoemd worden, qua ontwerp, verspreiding en aantal « shares ».

Niettegenstaande het niet makkelijk is met precisie te bepalen welk publiek gesensibiliseerd werd via de affiches in de openbare ruimte, behaalden de video's op het youtubekanaal van Brussel Mobiliteit 103.775 views (<https://www.youtube.com/watch?v=d-kkXyZMOgg0>) en 94.818 views (<https://www.youtube.com/watch?v=EJmGKAMUbD8>).

Er valt op te merken dat al het materiaal van deze campagne dat online werd geplaatst nog steeds kan worden geraadpleegd en verder wordt bekeken. Aangezien de boodschap beschikbaar blijft, kunnen we ervan uitgaan dat de bewustmaking voor het onderwerp doorgaat sinds het einde van de campagne.

Zoals vermeld in de inleidende zin van dit antwoord, vormt de bewustmaking van de risico's die verbonden zijn aan multiactiviteit op de weg een prioritair thema.

In 2019 komt dit thema verder en nog sterker aan bod, opdat de cijfers van de multiactiviteit op de weg nog zouden dalen, m.n. de cijfers over het GSM-gebruik tijdens het rijden die u aanhaalt in uw vraag.

Celle-ci visait de manière non discriminatoire et non stigmatisante une large partie des usagers (piétons, cyclistes, automobilistes) et invitait à sensibiliser à la multiactivité sur la route (GSM, écouteurs, etc.). Et bien que le message de sensibilisation « ne partagez pas votre attention sur la route » se veuille large pour toucher tout le monde, un effort particulier a été mis en œuvre afin de viser les publics plus jeunes (18-25ans), par le biais des médias sociaux notamment.

Ainsi, 3 déclinaisons d'affiches ont été produites et diffusées dans l'espace public. Parallèlement à cela, des actions ont été menées dans deux cinémas bruxellois, en français et néerlandais. Ces actions se sont tenues les 14/04 au Kinépolis de Bruxelles et le 15/04 à l'UGC de Brouckère. Ces actions ont été filmées et ont été diffusées sur les réseaux sociaux afin de communiquer vers les 18-25 ans.

Cette campagne a été relayée par les médias TV VRT (émission Kijk Uit) et RTBF (émission Contacts).

De son côté, Bruxelles Mobilité a également promu cette campagne sur son site et ses réseaux sociaux (facebook et youtube).

L'action de sensibilisation à la multiactivité sur la route menée cette année peut être considérée comme un succès dans sa conception, sa diffusion et son partage.

Bien qu'il soit difficile d'évaluer avec exactitude le public sensibilisé par de l'affichage urbain, les vidéos partagées sur le compte youtube de Bruxelles Mobilité ont été vues 103.775 fois (<https://www.youtube.com/watch?v=d-kkXyZMOgg0>) et 94.818 fois (<https://www.youtube.com/watch?v=EJmGKAMUbD8>).

Il est à noter que tout le matériel en ligne de cette campagne reste accessible et continue à être consulté. Le message étant resté disponible, nous pouvons considérer que la sensibilisation sur le sujet a continué depuis la fin de la campagne.

Comme écrit en préambule de cette réponse, la sensibilisation aux risques de la multiactivité sur la route est un thème prioritaire.

Cette thématique continuera d'être abordée en 2019, et davantage renforcée, afin de continuer à faire baisser les chiffres de la multiactivité sur la route, notamment ceux de l'usage du GSM au volant que vous évoquiez.

Vraag nr. 529 van de heer Marc Loewenstein d.d. 3 december 2018 (Fr.) :

Aanleg van schoolstraten.

Een deel van de middelen van het Brussels Verkeersveiligheidsfonds gaat naar de aanleg van schoolstraten.

In 2019 zal er 1 miljoen euro ter beschikking van de gemeenten worden gesteld.

Sommige gemeenten hebben al in 2018 dergelijke straten aangelegd om de veiligheid, de levenskwaliteit en de luchtkwaliteit in de omgeving van de scholen te verbeteren.

Daarover had ik u graag de volgende vragen gesteld :

1. Welk bedrag werd besteed aan de schoolstraten die in 2018 werden aangelegd ?
2. Hoeveel schoolstraten werden aangelegd in 2018 ? Welke ?
3. Zullen alle experimenten die in 2018 werden opgezet, verder uitgevoerd worden in 2019 ?
4. Hoeveel projecten bent u van plan te steunen met het miljoen euro dat wordt uitgetrokken voor nieuwe schoolstraten ?

Antwoord :

Vraag 1

0 euro, de projectoproep werd eind 2018 gelanceerd, de eerste projecten kunnen pas in 2019 gefinancierd worden. *Vraag 2*

Vraag 2

Er zijn enkele schoolstraten georganiseerd op initiatief van de scholen en gemeentes. Het Brussels Gewest beschikt niet over een volledige lijst hiervan. Geen van deze schoolstraten hebben beroep gedaan op financiële steun van het Brussels Gewest, aangezien dit pas in 2019 mogelijk zal zijn.

Vraag 3

De schoolstraten die in 2018 getest werden, waren een initiatief van bepaalde scholen en gemeentes. Om te weten of de test zal leiden tot een definitieve invoering van de schoolstraat in 2019, moeten deze scholen en gemeentes gecontacteerd worden.

Vraag 4

Het is moeilijk om het aantal momenteel in te schatten. Het Brussels Gewest zal de scholen en gemeente informeren over de projectoproep, in de hoop dat in de loop van 2019 meerdere schoolstraten getest en eventueel definitief ingevoerd kunnen worden.

Question n° 529 de M. Marc Loewenstein du 3 décembre 2018 (Fr.) :

La mise en place de rues scolaires.

Une partie des moyens du Fonds de Sécurité routière bruxellois est utilisée pour l'instauration et la mise en place de rues scolaires.

Un budget d'un million d'euros sera ainsi mis à disposition des communes en 2019.

En 2018 déjà, certaines communes ont mis en place de tels dispositifs afin d'améliorer la sécurité, la convivialité et la qualité de l'air aux abords des écoles.

Pourriez-vous m'indiquer :

1. Quel montant a-t-il été affecté aux rues scolaires mises en place en 2018 ?
2. Combien de rues scolaires ont-elles été mises en place en 2018 ? Quelles sont ces rues ?
3. Toutes les expériences lancées en 2018 se poursuivront-elles en 2019 ?
4. Si un budget d'un million d'euros sera affecté aux dispositifs à mettre en place pour développer de nouvelles rues scolaires, combien de projets avez-vous prévu de soutenir avec ce montant ?

Réponse :

Question 1

0 euro, l'appel à projets a été lancé fin 2018, les premiers projets ne pourront être financés qu'en 2019.

Question 2

Quelques rues scolaires sont organisées à l'initiative des écoles et des communes. La Région de Bruxelles-Capitale ne dispose pas d'une liste complète en la matière. Aucune de ces rues scolaires ne fait l'objet d'une aide financière de la Région de Bruxelles-Capitale vu que cela ne sera possible qu'en 2019.

Question 3

Les rues scolaires qui ont fait l'objet d'un test en 2018 ont été mises en place à l'initiative de certaines écoles et communes. Pour savoir si le test aboutira à une introduction définitive de la rue scolaire en 2019, ces écoles et communes doivent être contactées.

Question 4

Il est difficile d'estimer le nombre de projets actuellement. La Région de Bruxelles-Capitale informera les écoles et communes de l'appel à projets, dans l'espoir que dans le courant de 2019 plusieurs rues scolaires pourront être mises en test et ensuite éventuellement introduites définitivement.

Vraag nr. 530 van de heer Marc Loewenstein d.d. 3 december 2018 (Fr.) :

De invoering van slimme 30 km-zones.

Het Gewest plant slimme 30 km-zones tot stand te brengen in de buurt van de scholen op de gewestwegen.

Tot nu toe werden 13 slimme 30 km-zones uitgerust en het Gewest wil dat uitbreiden tot alle scholen die op het primair gewestelijk wegennet gelegen zijn.

1. Kan u meedelen welke 13 zones uitgerust werden ?
2. Wat is het gemiddeld interventiebudget per zone ?
3. Hoeveel zones werden geteld in het gehele Gewest ?
4. Binnen hoeveel jaar plant u alle zones te dekken ?

Antwoord : De administratie werkt op basis van een lijst van 24 scholen.

De omgeving van 11 van deze 24 scholen werd uitgerust (Lucerna, Wimpel, Sainte Trinité Cardinal Mercier, Acacias, Collège Saint Pierre, Paloke-Source du Gai Savoir, Ursulines, Paul Hymans, École active, Collège Saint-Pierre, Athénée Royal André Thomas), één werd opgenomen in een grote zone 30 (Sainte Geneviève) en twee werden opgenomen in een project voor de inrichting van gevel tot gevel (Poincaré, Saint Joseph, Albertplein).

Vier schoolomgevingen werden eveneens voorzien van deze borden. Deze stonden aanvankelijk niet op de lijst (Europese School (2 sites) en École en Collège des Etoiles).

Het budget voor de plaatsing van deze dynamische informatieborden (DIB) varieert naargelang de complexiteit van het wegennet, het aantal straten en rijrichtingen.

Dat kan gaan van +/- 7.000 euro voor een eenvoudige plaatsing tot +/- 30.000 euro voor een ingewikkelde plaatsing.

Ter herinnering: het beleid inzake de plaatsing van deze dynamische informatieborden afhankelijk van de schooluren wenst voornamelijk een geloofwaardigheid te verlenen aan de zones 30 in schoolomgevingen op de assen van het primaire wegennet, te weten het grootstedelijke wegennet en de hoofdwegen. In bepaalde gevallen, afhankelijk van de analyse van de administratie, heeft de maatregel betrekking op interwijkwegen waarvoor weinig of geen andere infrastructurele maatregelen mogelijk zijn dan een vaste zone 30.

De administratie gaat dus te werk op basis van een initiële lijst van 24 scholen, wat overeenstemt met de scholen op gewestwegen op grootstedelijk niveau of op de hoofdwegen. Deze lijst kan echter evolueren. Zodra de administratie lucht krijgt van een nieuwe school die aan deze voorwaarden voldoet, voegt hij die school toe aan de lijst.

Question n° 530 de M. Marc Loewenstein du 3 décembre 2018 (Fr.) :

La mise en place de zones 30 intelligentes.

La Région prévoit d'installer des zones 30 intelligentes à proximité des écoles situées sur les voiries régionales.

Jusqu'à ce jour, 13 zones 30 intelligentes sont aujourd'hui équipées. Et l'objectif de la Région est de couvrir toutes les écoles situées sur le réseau routier primaire régional.

1. Pourriez-vous préciser quelles sont les 13 zones équipées ?
2. Quel est le budget moyen d'intervention par zone ?
3. Combien de zones sont-elles recensées sur l'ensemble de la Région ?
4. En combien d'années prévoyez-vous de couvrir toutes les zones ?

Réponse : L'administration travaille sur la base d'une liste initiale de 24 écoles à pourvoir.

De ces 24 abords d'école listés, 11 ont été équipés (Lucerna, Wimpel, Sainte Trinité Cardinal Mercier, Acacias, Collège Saint-Pierre, Paloke-Source du Gai Savoir, Ursulines, Paul Hymans, École active, Collège Saint-Pierre, Athénée Royal André Thomas), 1 a été englobé dans une grande zone 30 fixe (Sainte-Geneviève) et 2 sont englobés dans un projet de réaménagement de voiries de façade à façade (Poincaré, Saint-Joseph, Place Albert).

4 abords d'école ont également été pourvus de ces panneaux, non listés initialement (École Européenne (2 sites) et École et Collège des Etoiles).

Le budget pour l'installation de ces PMV varie en fonction de la complexité du réseau routier, du nombre de branches (rues) concernées et de sens à pourvoir.

Cela peut aller ainsi de +/- 7.000 euros pour une installation « simple » à +/-30.000 euros pour une installation complexe.

Pour rappel, la politique d'installation de ces panneaux à message variable suivant les heures vise prioritairement à crédibiliser les zones 30 abords d'école sur les axes du réseau primaire des voiries, à savoir les voiries des réseaux métropolitain et principal. Dans certains cas, soumis à l'analyse de l'administration, la mesure peut également concerner des voiries interquartiers pour lesquelles peu, voire aucune mesure infrastructurelle autre ne peut être envisagée au profit d'une zone 30 fixe.

L'administration travaille donc sur la base d'une liste initiale de 24 écoles à pourvoir, correspondant aux écoles identifiées en voiries régionales de niveau métropolitain ou principale. Cette liste est cependant de nature évolutive. Ainsi, dès qu'elle a connaissance de l'ouverture d'une nouvelle école qui entre dans ces mêmes conditions, l'Administration l'ajoute à la liste.

Maar als daarentegen bepaalde inrichtingen worden doorgevoerd die het behoud van een vaste zone 30 geloofwaardig en mogelijk maken, dan zal dat de voorkeur krijgen boven een DIB.

De planning hangt in de eerste plaats af van de beschikbaarheid van personeel bij de administratie, de werklust die de grote bouwplaatsen met zich meebrengen en het verkeersveiligheidsrisico in de omgeving van de school.

Vraag nr. 531 van de heer Marc Loewenstein d.d. 3 december 2018 (Fr.):

De aanwerving van personeel bij Brussel Mobiliteit.

Er werd een audit georganiseerd van het personeel van Brussel Mobiliteit en de conclusies daarvan werden aan het Parlement voorgesteld in februari 2017, bijna twee jaar geleden.

Die conclusies hebben een behoefte aan personeel aangetoond, en de noodzaak om prioritaire aanwervingen te doen om de uitvoering van bepaalde bestaande taken te verzekeren, of van taken die erbij zijn gekomen bij de overdracht van bevoegdheden in het kader van de zesde Staatshervorming.

Kunt u mij ter zake het volgende meedelen :

1. Hoeveel van die prioritaire functies heeft het Gewest ingevuld sinds die audit? Welke profielen werden aangeworven en voor welke diensten?
2. Hoeveel prioritaire aanwervingen zijn nog nodig en voor welke diensten?
3. Hoe staat het met de aanwervingsprocedure voor elk van die prioritaire

Antwoord:

Van alle nieuwe betrekkingen die in 2017 en 2018 werden toegekend, komt het aantal dat rechtstreeks verband houdt met de audit, en bijgevolg met de hervorming van Brussel Mobiliteit, neer op 24 VTE's. Van deze 24 betrekkingen zijn er momenteel 15 VTE's effectief in dienst :

- 3 VTE's voor de directie Coördinatie van de Bouwplaatsen : 1 inspecteur/controleur van de bouwplaatsen van niveau B, 1 beheerder hypercoördinatie van niveau A, 1 teambeheerder van niveau A ;
- 4 VTE's voor de directie Beheer en Onderhoud van de Wegen : 3 VTE's voor de cel Infrastructuur van de Kunstwerken (1 ingenieur-projectbeheerder, 1 werfleider van niveau A en 1 bouwplaatscontroleur van niveau B) en 1 bouwplaatscontroleur voor de cel Electromechanica van de Kunstwerken ;
- 6 VTE's voor de directie Verkeersveiligheid : 2 projectbeheerders Sensibilisering/Educatie van niveau A, 2 inspecteurs/controleurs – rijopleiding van niveau B, 2 dossierbeheerders homologatie van niveau C ;

A contrario, si certains aménagements sont opérés qui crédibilisent et permettent le maintien d'une zone 30 fixe, celle-ci sera préférée au PMV.

Le planning dépend essentiellement des disponibilités en termes de personnel au sein de l'administration, de la charge de travail imposée par les grands chantiers et du risque au niveau de la sécurité routière autour de l'école.

Question n° 531 de M. Marc Loewenstein du 3 décembre 2018 (Fr.):

Le recrutement du personnel de Bruxelles Mobilité.

Un audit du personnel de Bruxelles Mobilité a été organisé et les conclusions ont été présentées au Parlement en février 2017, il y a presque 2 ans.

Ces conclusions ont montré un besoin en personnel, avec la nécessité d'effectuer des recrutements prioritaires pour assurer l'exécution de certaines missions existantes ou arrivées lors du transfert de compétences lié à la sixième réforme de l'État.

Pourriez-vous en ce sens m'indiquer :

1. Combien de ces postes prioritaires ont-ils été engagés par la Région depuis cet audit? Quels sont les profils qui ont été engagés et pour quels services?
2. Combien d'engagements prioritaires sont-ils encore nécessaires et pour quels services?
3. Où en est la procédure de recrutement de chacun de ces engagements prioritaires?

Réponse:

Sur l'ensemble des nouveaux postes attribués pour 2017 et 2018, le nombre lié directement à l'audit et dès lors à la réforme de Bruxelles Mobilité est de 24 ETP. Sur ces 24 postes 15 ETP sont actuellement en service :

- 3 ETP pour la Direction Coordination des chantiers : 1 Inspecteur/contrôleur de chantiers niveau B, 1 gestionnaire hypercoordination niveau A, 1 gestionnaire d'équipe niveau A ;
- 4 ETP pour la Direction Gestion et Entretien des voiries : 3 ETP pour la cellule infrastructure des ouvrages d'arts (1 ingénieur gestion de projet, 1 conducteur de chantier niveau A et 1 contrôleur de chantier niveau B) et 1 contrôleur de chantier pour la cellule électromécanique des ouvrages d'arts ;
- 6 ETP pour la Direction sécurité routière: 2 gestionnaires de de projet Sensibilisation/Education niveau A, 2 inspecteurs/contrôleurs – formation à la conduite niveau B, 2 gestionnaires de dossiers homologation niveau C ;

- 2 VTE's voor de directie Projecten en Werken inzake Weginrichtingen : 2 ingenieurs-projectbeheerders – Civiele Bouwkunde.

Van de 24 prioritaire indienstnemingen moeten nog 9 aanwervingen uitgevoerd worden :

- 6 VTE's voor de directie Beheer en Onderhoud van de Wegen ;
- 3 VTE's voor de directie Verkeersveiligheid.

De 9 statutaire aanwervingen zullen in de loop van de komende maanden worden uitgevoerd door de DHR van de GOB in het kader van de uitvoering van het personeelsplan 2017 en 2018.

De uitvoering van deze aanwervingen wordt bemoeilijkt doordat er technische profielen gezocht worden terwijl de wervingsreserves die de DHR tot nu toe heeft samengesteld in het kader van de statutaire wervingsprocedures algemene wervingsreserves zijn.

Vraag nr. 532 van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven d.d. 3 december 2018 (Fr.) :

De vergaderingen van de Raad voor Dierenwelzijn.

Bij de ordonnantie van 24 maart 2016 werd een Brusselse Raad voor Dierenwelzijn opgericht.

Die is samengesteld uit 15 effectieve leden en 11 plaatsvervangers, verdeeld over wetenschappelijk deskundigen, vertegenwoordigers van verenigingen en van asielen, vertegenwoordigers van de Orde der dierenartsen, van het middenveld en van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van Brussel.

Ter aanvulling van mijn informatie zou ik graag een antwoord krijgen op de volgende vragen :

- Hoeveel keer is de Raad voor Dierenwelzijn bijeengekomen sinds de oprichting ervan ?
- Wat zijn tot nu toe de voornaamste punten die tijdens de vergaderingen werden besproken ?
- Welke aanbevelingen of adviezen van de Raad hebben als basis gediend voor de besluitvorming in het kader van uw beleid ?

Antwoord : Sinds de oprichting van de Brusselse Raad voor Dierenwelzijn eind 2016, heeft deze Raad 12 plenaire vergaderingen gehad.

Deze vonden plaats op: 19/12/16, 04/10/17, 15/05/17, 12/06/17, 25/09/17, 27/11/17, 22/02/18, 20/04/18, 21/06/18, 21/09/18, 18/10/18 en 29/11/18.

Op basis van de besprekingen van 2017 en 2018, werden de volgende 11 adviezen overgemaakt en vervolgens publiek gemaakt via de website van Leefmilieu Brussel :

- 2 ETP pour la direction Projets et Travaux de voiries : 2 ingénieurs-gestion de projet – Génie civil.

Sur les 24 engagements prioritaires : 9 constituent des recrutements à mettre en œuvre :

- 6 ETP pour la Direction Gestion et Entretien des voiries ;
- 3 ETP pour la Direction sécurité routière.

Les 9 recrutements statutaires à mettre en œuvre seront mis en œuvre par la DRH du SPRB dans les mois à venir dans le cadre de l'exécution du plan de personnel 2017 et 2018.

La mise en œuvre de ces recrutements est rendue difficile par la combinaison de recherche de profils techniques et de procédures de recrutement statutaire alors que les réserves de recrutement réalisées jusqu'à présent par la DRH sont des réserves généralistes.

Question n° 532 de M. Gaëtan Van Goidsenhoven du 3 décembre 2018 (Fr.) :

Les réunions du Conseil du bien-être animal.

Par l'ordonnance du 24 mars 2016, un Conseil bruxellois du bien-être animal a été institué.

Il se compose de 15 membres effectifs et de 11 membres suppléants, répartis entre des experts scientifiques, des représentants d'associations et de refuges, des représentants de l'Ordre des vétérinaires, de la société civile et de l'Association de la Ville et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale.

Pour compléter mon information, il me plairait d'obtenir les réponses aux questions suivantes :

- Combien de fois le Conseil du bien-être animal s'est-il réuni depuis sa création ?
- Jusqu'ici, quels ont été les principaux points abordés lors des réunions ?
- Quelles recommandations ou avis fournis par le Conseil ont-ils pu servir de base à la prise de décision dans le cadre de votre politique ?

Réponse : Depuis la création du Conseil bruxellois pour le bien-être animal début 2016, ce Conseil a tenu 12 réunions plénières.

Elles ont eu lieu les : 19/12/16, 04/10/17, 15/05/17, 12/06/17, 25/09/17, 27/11/17, 22/02/18, 20/04/18, 21/06/18, 21/09/18, 18/10/18 et 29/11/18.

Sur la base des discussions de 2017 et de 2018, les 11 avis suivants ont été transmis à la secrétaire d'État avant d'être publiés sur le site Internet de Bruxelles Environnement :

- Evaluatie van het kattenplan (over verplichte identificatie en registratie van katten) ;
- Kermispony's (over het al dan niet verbieden ervan) ;
- Positieflijst reptielen (over de soorten die als gezelschapsdier kunnen worden gehouden) ;
- Onbedweld slachten (over een verplichting tot voorafgaande, eventueel omkeerbare, bedwelmings) ;
- De nota i.v.m. de substantiële vermindering van het aantal dierproeven ;
- «Fold» katten (over een fokverbod vanwege erfelijke skeletafwijkingen) ;
- Hybride katten (over een fok- en houdverbod, met uitzondering van Bengalen vanaf de vijfde generatie) ;
- Erkenningsprocedure voor occasionele kwekers van honden en katten ;
- Verbod op de verkoop van levende dieren op openbare markten ;
- Wettelijk kader voor opvanggezinnen ;
- Minimale normen voor het houden van paardachtigen.

Tot nu toe werden volgende adviezen gebruikt als basis voor reeds gepubliceerde nieuwe wetgeving : evaluatie van het kattenplan (verplichte identificatie en registratie van katten), het verbod op kermispony's, de herziening van het KB van 2013 betreffende de bescherming van proefdieren.

Voor sommige van de andere adviezen wordt op dit moment overwogen om al dan niet bijkomende besluiten te nemen.

Vraag nr. 533 van de heer David Weytsman d.d. 11 december 2018 (Fr.) :

Aantal schepenen bevoegd voor dierenwelzijn in de 19 Brusselse gemeenten.

Volgens de analyse van uw diensten telden slechts 6 gemeenten na de gemeenteraadsverkiezingen van 2012 een schepen voor dierenwelzijn : Elsene, Ukkel, Schaarbeek, Anderlecht, Molenbeek en Sint-Joost-ten-Node.

Ik weet hoeveel inspanningen u levert om dat aantal te verhogen ingevolge de verkiezingen van 2018. Het gaat over meer dan een aantal. Wij delen een ambitie inzake het belang van dierenwelzijn en ik zou willen dat alle gemeenten en politiezones van ons Stadsgewest hetzelfde zouden doen.

Graag een antwoord op volgende vragen.

1. Hoeveel Brusselse gemeenten beschikken ingevolge de gemeenteraadsverkiezingen van oktober 2018 over een schepen voor dierenwelzijn ? Dewelke ?

- Évaluation du plan chats (concernant l'identification et l'enregistrement obligatoire des chats) ;
- Les poneys de kermesse (sur l'éventuelle interdiction de ceux-ci) ;
- La liste positive des reptiles (relative aux espèces pouvant être gardées comme animal de compagnie) ;
- L'abattage sans étourdissement (sur une obligation d'étourdissement préalable et éventuellement réversible) ;
- La note relative à la diminution substantielle du nombre d'animaux d'expérience ;
- «Fold» chats (sur l'interdiction d'élevage en raison des anomalies du squelette) ;
- chats hybrides (concernant l'interdiction d'élevage et de détention, à l'exception des Bengals à partir de la cinquième génération) ;
- procédure d'agrément des éleveurs occasionnels de chiens et de chats ;
- interdiction de vente d'animaux vivants lors de marchés publics ;
- cadre légal pour familles d'accueil ;
- normes minimales pour la tenue d'équidés.

Jusqu'à présent, les avis suivants étaient utilisés comme base pour la nouvelle législation déjà publiée : évaluation du plan chats (identification et enregistrement obligatoire des chats), l'interdiction des poneys de kermesse, la révision de l'AR de 2013 concernant la protection des animaux d'expérience.

Pour certains des autres avis, il est en ce moment envisagé de ne pas prévoir d'arrêtés supplémentaires.

Question n° 533 de M. David Weytsman du 11 décembre 2018 (Fr.) :

Les nombres d'échevinats en charge du bien-être animal parmi les 19 communes bruxelloises.

Selon l'analyse de vos services, seules 6 communes comptaient, suite aux élections communales de 2012, un échevin du bien-être animal. Il s'agissait de : Ixelles, Uccle, Schaarbeek, Anderlecht, Molenbeek et Saint-Josse-ten-Node.

Je connais vos différents efforts pour que ce nombre soit plus important suite aux élections de 2018. Plus qu'un nombre, nous partageons une ambition dans l'intérêt du bien-être animal à Bruxelles. Je souhaite que celle-ci soit partagée par toutes les communes et zones de police de notre Ville-Région.

Dès lors, pourriez-vous me dire :

1. Combien de communes bruxelloises disposent-elles, suite aux élections d'octobre 2018, d'un échevin du bien-être animal ? Lesquelles ?

2. Welke maatregelen hebt u genomen om elk college aan te moedigen om die bevoegdheden toe te kennen?
3. Zou u onze 19 burgemeesters nog kunnen zeggen hoe belangrijk die schepenen zijn. Zij zijn echte partners, met name voor de toepassing van de Brusselse gewestelijke regelgeving met het oog op dierenwelzijn. Is het mogelijk te voorzien in een financiële aanmoediging daartoe?

Antwoord :

Vraag 1

Op basis van de voorlopige officieuze cijfers, is er in 13 van de 19 nieuwe colleges een schepen voor dierenwelzijn (voor Vorst is er nog geen informatie). Het gaat om Watermaal-Bosvoorde, Sint-Jans Molenbeek, Sint-Pieters Woluwe, Sint-Lambrechts Woluwe, Elsene, Etterbeek, Sint-Joost-Ten-Node, Ukkel, Sint-Agatha Berchem, Ganshoren, Evere, Oudergem en Sint-Gillis.

Vraag 2

Leefmilieu Brussel organiseert elk jaar een studiedag voor de gemeenten over de wetgeving inzake dierenwelzijn. Daarenboven worden de gemeenten aangespoord om acties te ondernemen ten behoeven van het dierenwelzijn door het opzetten van een subsidiesysteem dat enerzijds gericht is op het toekennen van een label « diervriendelijke gemeente » en anderzijds op het stimuleren van andere acties in de gemeente zoals het steriliseren van katten of het organiseren van evenementen in het kader van deze bevoegdheid.

Vraag 3

Hiervoor wordt verwezen naar het antwoord op de tweede vraag.

Vraag nr. 534 van mevr. Dominique Dufourny d.d. 11 december 2018 (Fr.) :

De behandeling van de klachten over dierenmishandeling.

Wij merken dat dierenwelzijn een bevoegdheid is die steeds meer medeburgers bezighoudt.

Sinds de regionalisering ervan heeft de staatssecretaris een cel opgericht die volledig belast is met die bevoegdheid. Burgers kunnen daar klachten indienen per brief, telefonisch of via een online formulier.

Kunt u de procedure voor de behandeling van de klachten toelichten?

Wordt in een procedure voorzien die de contacten tussen de partijen regelt?

2. Quelles mesures avez-vous prises afin d'encourager chaque collège à attribuer ces compétences?
3. Pourriez-vous encore informer nos 19 bourgmestres de l'importance que constituent ces échevins qui sont de véritables partenaires notamment dans la mise en œuvre des réglementations régionales bruxelloises visant le bien-être animal. Est-il possible de prévoir un incitant financier à cette fin?

Réponse :

Question 1

Sur la base des chiffres provisoires officiels, 13 des 19 nouveaux collèges ont un(e) échevin(e) pour le bien-être animal (nous ne disposons pas encore d'informations pour Forest). Il s'agit de Watermael-Boitsfort, Molenbeek-Saint-Jean, Woluwe-Saint-Pierre, Woluwe-Saint-Lambert, Ixelles, Etterbeek, Saint-Josse-ten-Node- Uccle, Berchem-Sainte-Agathe, Ganshoren, Evere, Auderghem et Saint-Gilles.

Question 2

Bruxelles Environnement organise chaque année une journée d'étude destinée aux communes concernant la législation relative au bien-être animal. En plus, les communes sont encouragées à prendre des actions en faveur du bien-être animal grâce à la mise en place d'un système de subsides visant à attribuer un label de commune respectueuse du bien-être animal d'une part et à favoriser d'autres actions dans la commune telle que la stérilisation des chats ou l'organisation des événements dans le cadre de cette compétence.

Question 3

Voir la réponse à la question nr. 2.

Question n° 534 de Mme Dominique Dufourny du 11 décembre 2018 (Fr.) :

Le traitement des plaintes en matière de bien-être animal.

Nous pouvons nous rendre compte que le bien-être animal est une compétence qui préoccupe de plus en plus nos concitoyens.

Depuis sa régionalisation, Mme la secrétaire d'État a mis en place une cellule en charge de cette compétence, à part entière. Les citoyens peuvent y déposer des plaintes par courrier, par téléphone, ainsi que par un formulaire en ligne.

Pouvez-vous détailler le processus de traitement des plaintes?

Une procédure est-elle prévue, qui régit les contacts entre les intervenants?

In welke contacten wordt ten slotte voorzien tussen het bestuur en de aanklagers ?

Antwoord :

De Afdeling Inspectie en verontreinigde bodems van Leefmilieu Brussel heeft een kwaliteitssysteem ISO 9001 geïmplementeerd. In het kader hiervan werden er procedures opgesteld voor de behandeling van klachten, waarvan u hieronder een overzicht vindt :

1. Opening dossier :

Nadat een klacht ontvangen wordt door het Departement dierenwelzijn van Leefmilieu Brussel, wordt eerst geverifieerd of het een klacht betreft waarvoor een dossier geopend moet worden (binnen bevoegdheid, elementen in de klacht die inbreuken doen vermoeden). Een administratief agent verifieert de klacht op volledigheid van gegevens. Indien deze niet volledig is, contacteert de administratieve agent de klager per e-mail of per telefoon om alsnog de benodigde gegevens te verkrijgen. De klacht die behandeld zal worden, wordt vervolgens toegewezen aan een inspecteur, rekening houdend met het toepassingsgebied van de klacht.

2. Inspectie :

Na administratieve voorbereiding van het dossier door de inspecteur wordt een inspectie ter plaatse voorbereid en uitgevoerd door de inspecteur van het Departement dierenwelzijn. Deze wordt al dan niet vergezeld van andere belanghebbende instanties of de politie, afhankelijk van de aard van het dossier. Deze inspectie wordt doorgaans niet aangekondigd aan de verantwoordelijke van het dier in kwestie. Indien de verantwoordelijke meermaals afwezig is op het moment van de geplande inspectie, wordt een afspraak voor een inspectie gevraagd aan de verantwoordelijke per brief. Nadat de inspecteur zich heeft voorgesteld en de reden van zijn inspectie kenbaar heeft gemaakt wordt ter plaatse een inschatting gemaakt van de situatie en wordt het onderwerp van de klacht onderzocht. De inspecteur moet voor het betreden van een woning toestemming krijgen van de verantwoordelijke of een schriftelijke toestemming bekomen van de politierechter.

3. Maatregelen :

Indien geen inbreuken worden vastgesteld, kan het klachten-dossier afgesloten worden.

Indien inbreuken op de wetgeving dierenwelzijn worden vastgesteld of als er redenen zijn om aan te nemen dat inbreuken zich zonder maatregelen zullen voordoen, kan de inspecteur maatregelen opleggen om deze inbreuken te voorkomen of (eventueel gedeeltelijk) te verhelpen. Dit kan mondeling met schriftelijke bevestiging binnen 10 werkdagen of enkel schriftelijk, met directe ingang of binnen een bepaalde termijn. Indien feiten worden vastgesteld die onder bevoegdheid van andere diensten vallen, brengt de inspecteur deze hiervan op de hoogte. In functie van de ernst van de inbreuken wordt een waarschuwing, een ingebrekestelling of een proces-verbaal opgesteld. In uitzonderlijke gevallen (herhaaldelijk proces-verbaal of risico op onherstelbare schade waarbij onmiddellijk ingrijpen noodzakelijk is) kan opgelegd worden om de activiteit onmiddellijk stop te zetten of één of meerdere installaties te sluiten. Tevens kan

Enfin, quels sont les contacts prévus entre l'administration et les plaignants ?

Réponse :

Le département Inspection et sols pollués de Bruxelles Environnement a implémenté le système de qualité ISO 9001. Dans ce cadre, des procédures ont été introduites pour le traitement des plaintes. Vous trouverez ci-dessous un aperçu de celles-ci :

1. Ouverture d'un dossier :

Après que le Département du bien-être animal de Bruxelles Environnement ait reçu une plainte, il faut vérifier s'il s'agit d'une plainte pour laquelle un dossier doit être ouvert (dans le cadre de la compétence, des éléments de la plainte pouvant donner lieu à des soupçons d'infraction). Un agent administratif vérifie que les données dans la plainte sont complètes. Au cas contraire, l'agent administratif contacte le plaignant par e-mail ou par téléphone afin de se procurer les données nécessaires. La plainte qui sera traitée est ensuite attribuée à un inspecteur, tenant compte du champ d'application de la plainte.

2. Inspection :

Après la préparation administrative du dossier par l'inspecteur, une inspection sur place est préparée et effectuée par l'inspecteur du Département du bien-être animal. Celui-ci peut être ou non accompagné par d'autres instances intéressées ou par la police, selon la nature du dossier. En règle générale, cette inspection n'est pas annoncée au responsable de l'animal en question. Si le responsable est absent à plusieurs reprises au moment de l'inspection planifiée, un rendez-vous pour une inspection est pris par lettre. Après que l'inspecteur se soit présenté et ait annoncé la raison de son inspection sur place, une estimation de la situation est faite et le sujet de la plainte est analysé. Avant d'entrer dans l'habitation, l'inspecteur doit recevoir la permission du responsable ou l'autorisation écrite du magistrat.

3. Mesures :

Si aucune infraction n'est constatée, le dossier de plainte peut être clôturé.

Si des infractions à la loi relative au bien-être animal sont constatées ou si l'on peut estimer que des infractions auront lieu si aucune mesure n'est prise, l'inspecteur peut imposer des mesures afin de prévenir ces infractions ou d'y remédier (éventuellement partiellement). Ceci peut se faire oralement avec confirmation écrite endéans les 10 jours ouvrables ou uniquement par écrit, avec un effet immédiat ou dans un certain délai. Si les faits constatés tombent sous la compétence d'autres services, l'inspecteur les en informe. En fonction de la gravité des infractions, un avertissement, une mise en demeure ou un procès-verbal est dressé. Dans les cas particuliers (procès-verbaux réguliers ou risque de dommage irréparable dans lesquels ils est nécessaire d'intervenir immédiatement), un arrêt imminent de l'activité peut être imposé ainsi que la fermeture d'une ou de plusieurs installations. Une mise en demeure administrative peut également avoir lieu.

een administratieve inbeslagname uitgevoerd worden. Deze laatste maatregelen gaan steeds vergezeld van een proces-verbaal van de inbreuken.

4. Vervolging :

Een proces-verbaal wordt naar de Procureur verzonden die een strafrechtelijke vervolging kan instellen. Indien deze niet wordt ingesteld of indien Leefmilieu Brussel niet op de hoogte gebracht is van het wel of niet strafrechtelijk vervolgen binnen een termijn van 6 maanden, kunnen de inbreuken alsnog aanleiding geven tot het opleggen van een alternatieve administratieve geldboete door Leefmilieu Brussel.

5. Opvolging :

Ter opvolging worden eventueel bijkomende inspecties ter plaatse verricht. Er kan ook een administratieve opvolging gebeuren.

6. Afsluiting :

Een klachtendossier wordt afgesloten als de verantwoordelijke zich, al dan niet vrijwillig, in regel heeft gesteld. De klager wordt geïnformeerd over het gevolg dat aan de klacht gegeven werd.

Via het online klachtenformulier wordt gevraagd aan te geven of er ook andere diensten werden gecontacteerd. Indien dit het geval is, contacteert de behandelende inspecteur of de administratieve agent deze andere diensten om eventuele acties op elkaar af te stemmen. Indien uit de aard van de klacht blijkt dat andere diensten betrokken moeten worden, worden deze eveneens gecontacteerd door de inspecteur of administratieve agent.

De klager krijgt bij het indienen van een klacht automatisch een ontvangstmelding.

Indien er noodzakelijke gegevens ontbreken in de ingediende klacht, wordt de klager gecontacteerd om deze aan te vullen. Indien nodig wordt de klager gevraagd nadere uitleg te geven in verband met de waarnemingen. Dit gebeurt enkel indien de situatie niet geheel duidelijk is.

Wanneer het dossier wordt afgesloten, wordt de klager hiervan per brief op de hoogte gebracht, waarbij vermeld wordt of er al dan niet stappen zijn ondernomen.

Vraag nr. 535 van de heer Bertin Mampaka Mankamba d.d. 11 december 2018 (Fr.) :

Verplaatsingen naar het buitenland.

Kunt u ons, ter aanvulling van onze informatie, een overzicht geven van de buitenlandse reizen die u, als staatssecretaris, en de leden van uw kabinet hebben gemaakt in 2017 en 2018 ?

Kunt u ons voor ieder van die reizen ook de volgende informatie bezorgen :

Cette dernière mesure est tout le temps accompagnée d'un procès-verbal des infractions.

4. Poursuite :

Un procès-verbal est envoyé au Procureur pouvant engager des poursuites juridiques. Si celui-ci n'est pas engagé ou si Bruxelles Environnement n'est pas informé de l'éventuelle poursuite juridique dans un délai de 6 mois, cette dernière peut encore imposer une amende administrative alternative en cas d'infractions.

5. Suivi :

Dans le cadre du suivi, des inspections supplémentaires sur place peuvent éventuellement avoir lieu. Un suivi administratif peut être effectué.

6. Clôture :

Un dossier de plainte est clôturé si le responsable s'est mis en conformité. Le plaignant est informé du suivi ayant été attribué à la plainte.

Par le biais du formulaire de plainte en ligne, l'on demande également de mentionner si d'autres services ont été contactés. Le cas échéant, l'inspecteur concerné ou l'agent administratif contacte ces autres services afin de coordonner les éventuelles actions. S'il s'avère que selon la nature de la plainte, d'autres services doivent être concernés, ils peuvent également être contactés par l'inspecteur ou par l'agent administratif.

Lors de l'introduction de la plainte, le plaignant reçoit automatiquement un accusé de réception.

Si des données essentielles manquent dans la plainte introduite, le plaignant est contacté pour les remplir. Le cas échéant, le plaignant est invité à fournir des explications complémentaires en relation avec les observations. Cela ne se produit que si la situation n'est pas tout à fait claire.

Lorsque le dossier est clôturé, le plaignant en est informé par lettre, indiquant si des mesures ont été prises ou non.

Question n° 535 de M. Bertin Mampaka Mankamba du 11 décembre 2018 (Fr.) :

Déplacements à l'étranger.

Afin de compléter notre information, pouvez-vous nous communiquer un relevé des voyages à l'étranger que vous-même, en votre qualité de ministre, et les membres de votre cabinet avez effectués en 2017 et 2018 ?

Pour chacun de ces voyages, merci d'indiquer :

1. de duur en bestemming ;
2. de aard, reden en doelstelling ;
3. het aantal personen dat u of uw gevolmachtigde vervanger begeleidde en hun functies ;
4. de kosten ;
5. de resultaten, kwalitatief en kwantitatief ?

Antwoord :

Vraag 1

- Dienstreis naar Chennai (Indië) van 13/04/2018 – 22/04/2018.
- Dienstreis naar Tel Aviv van 4/03/2017 – 07/03/2017.

Vragen 2 en 5

- De missie naar Chennai beoogde het aangaan van een structurele samenwerking met een derde partnerregio in het kader van Ontwikkelingssamenwerking. De dienstreis resulteerde in de ondertekening van een bilateraal samenwerkingsakkoord met de Greater Chennai Corporation.
- Vanuit het bevoegdheidsdomein Gelijke Kansen werd een inleefreis met Brusselse scholieren doorheen Israël gemaakt. De reis, die als titel Ambassadeurs van de dialoog droeg, kaderde in een langer lopend project waarbij gewerkt werd aan het wederzijds begrip tussen christenen, joden en moslims.

Vraag 3

- Op de dienstreis naar Chennai werd ik vergezeld door 1 kabinetsadviseur, de secretaris-generaal van de GOB, een attaché van de GOB, en twee journalisten.
- Op de dienstreis naar Tel Aviv werd ik vergezeld door 2 journalisten. De groep van Brusselse scholieren werd begeleid door leerkrachten uit het Imelda-instituut.

Vraag 4

- De kostprijs voor de dienstreis naar Chennai bedroeg 5.825,06 euro.
- De kostprijs voor de dienstreis naar Tel Aviv bedroeg 1.161,86 euro.

Vraag nr. 541 van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven d.d. 13 december 2018 (Fr.) :

Het standpunt van de Raad voor Dierenwelzijn over de methodes voor de beheersing van de duivenpopulatie.

Als antwoord op schriftelijke vraag nr. 317 van 12 juni 2017 zei u dat de Raad voor Dierenwelzijn bijzonder interesse had geuit in de kwestie van het beheer van de duivenpopulatie en de verenigbaarheid ervan met het dierenwelzijn. Daarbij moest ervoor

1. la durée et la destination ;
2. la nature, le motif et l'objectif ;
3. le nombre de personnes qui voyageaient avec vous ou votre remplaçant mandaté, et leurs fonctions ;
4. les couts ;
5. les résultats qualitatifs et quantitatifs ?

Réponse :

Question 1

- Mission à Chennai (Inde) du 13/04/2018 au 22/04/2018.
- Mission à Tel Aviv du 4/03/2017 au 07/03/2017.

Questions 2 et 5

- La mission à Chennai visait à entamer une coopération structurelle avec une troisième région partenaire dans le cadre de la Coopération au développement. Le voyage a donné lieu à la signature d'un accord de coopération bilatéral avec le Greater Chennai Corporation.
- Dans le cadre de la compétence de l'Égalité des Chances, un voyage d'immersion à travers Israël a eu lieu avec des écoliers bruxellois. Le voyage ayant comme dénomination « Les Ambassadeurs du dialogue » s'inscrivait dans un projet plus long pendant lequel on a travaillé à la compréhension mutuelle entre les chrétiens, les juifs et les musulmans.

Question 3

- Lors de la mission à Chennai, j'ai été accompagnée par un conseiller du cabinet, le secrétaire-général du SPRB, un attaché du SPRB et deux journalistes.
- Pendant la mission à Tel Aviv, j'ai été accompagnée par deux journalistes. Le groupe d'écoliers bruxellois a été accompagné par des professeurs de l'Imelda-Instituut.

Question 4

- Le cout de la mission à Chennai s'élève à 5.825,06 euros.
- Le cout de la mission à Tel Aviv est de 1.161,86 euros.

Question n° 541 de M. Gaëtan Van Goidsenhoven du 13 décembre 2018 (Fr.) :

La position du Conseil du bien-être animal sur les méthodes de gestion des populations de pigeons.

En réponse à la question écrite n° 317 du 12 juin 2017, vous aviez indiqué que le Conseil du bien-être animal s'était déclaré particulièrement intéressé par la question de la gestion de la population de pigeons et sa compatibilité avec le bien-être

gezorgd worden dat de bereikte oplossingen niet enkel focussen op het verlagen van het aantal duiven tegen elke prijs.

Hoewel duiven wilde dieren zijn die niet rechtstreeks onder uw bevoegdheid ressorteren, werd u betrokken bij de werkgroep die werd opgericht bij Leefmilieu Brussel teneinde maatregelen voor te stellen om de snelle toename van het aantal duiven tegen te gaan.

Tijdens de zomer van 2018 kreeg een persoon van 57 jaar griepsymptomen, die na klinische analyses bleken veroorzaakt te zijn door het inademen van een bacterie uit duivenuitwerpselen. De toestand van voornoemde persoon werd snel erger en leidde tot een acute longontsteking, waardoor de persoon ondanks de verstrekte zorgen enkele weken later overleed.

Ik wens dan ook een antwoord op volgende vragen :

1. Werd die kwestie inzake de duivenuitwerpselen al voorgelegd aan de Raad voor Dierenwelzijn ? Zo ja, werden aanbevelingen gedaan of werden initiatieven in verband met die problematiek genomen ?
2. De vroegere federale Raad voor Dierenwelzijn had in 2014 een advies verschaft betreffende het beheer van de duivenpopulatie in de steden. Kwam daarin het gezondheidsaspect i.v.m. de duivenuitwerpselen aan bod ? Had de vroegere Raad u andere informatie bezorgd betreffende die problematiek ?
3. In de herfst van 2017 moest een werkgroep, waarbij het Departement Dierenwelzijn betrokken was, een onderzoek verrichten over de methodes om de duivenbevolking te beheren. Kan u ons de resultaten van dat onderzoek meedelen ? Meer in het bijzonder, kwamen daarbij de aan de mens overdraagbare ziektes aan bod ?
4. Heeft overleg plaatsgevonden met de minister belast met het dierenwelzijn, met de staatssecretaris belast met openbare Nethed of met de verschillende entiteiten die verantwoordelijk zijn voor volksgezondheid ?
5. Naast de andere door de duiven veroorzaakte ongemakken komt nog de gezondheidsdimensie, en dus lijkt het noodzakelijk doeltreffende maatregelen te nemen om de snelle uitbreiding van die dieren tegen te gaan. Hoe plant u dat te doen met inachtneming van het dierenwelzijn ? Pleit u voor een versoepeling van de bescherming die wordt toegekend aan die dieren ?

Antwoord : Neen, de Brusselse Raad voor Dierenwelzijn heeft deze kwestie nog niet onderzocht en heeft dus ook nog geen vraag gekregen over de duivenpopulatie sinds zijn oprichting.

Dit advies van de federale raad werd mee opgenomen in de discussies, maar de huidige studie betreft in hoofdzaak het aspect van de vermindering van de populatie op een diervriendelijke wijze. Het onderzoek naar het sanitaire aspect is dus niet het doel van deze studie.

U vindt het advies van de federale raad in bijlage (*).

animal. Il s'agissait de s'assurer que les solutions dégagées ne se focalisent pas uniquement sur la diminution du nombre de pigeons à tout prix.

Même si les pigeons sont des animaux sauvages qui ne relèvent pas directement de votre compétence, vous avez été associée au groupe de travail créé au sein de Bruxelles Environnement qui avait pour objectif de proposer des mesures visant à lutter contre la prolifération des pigeons.

Durant l'été 2018, une personne de 57 ans a été atteinte de symptômes grippaux qui se sont avérés, après analyses cliniques, être provoqués par l'inhalation d'une bactérie provenant de déjections de pigeons. Son état s'est rapidement aggravé et a entraîné une pneumonie aiguë. Malgré les soins qui lui ont été prodigués, cette personne est décédée quelques semaines plus tard.

Aussi, je souhaiterais obtenir des réponses aux questions suivantes :

1. Le Conseil bruxellois du bien-être animal a-t-il déjà été saisi de cette question relative aux fientes de pigeons ? Si oui, des recommandations ou des initiatives en lien avec cette problématique ont-elles été lancées ?
2. L'ancien Conseil fédéral du bien-être animal avait remis un avis en 2014 concernant la gestion de la population de pigeons dans les villes. Cet avis avait-il pris en considération l'aspect sanitaire lié aux fientes de pigeons ? L'ancien Conseil vous a-t-il transmis d'autres informations concernant cette problématique ?
3. À l'automne 2017, un groupe de travail impliquant le Département bien-être animal devait donc mener une étude sur les méthodes de gestion de la population de pigeons. Pourriez-vous nous communiquer les résultats de cette étude ? Plus particulièrement, cette étude a-t-elle abordé cette question sous l'angle des maladies transmissibles à l'homme ?
4. Des concertations avec la ministre en charge de l'Environnement, avec la secrétaire d'État en charge de la Propreté publique et avec les différents ministres responsables en matière de santé publique ont-elles eu lieu ?
5. La dimension sanitaire s'ajoutant aux autres désagréments causés par les pigeons, il semble qu'il soit nécessaire de prendre des mesures efficaces pour lutter contre la prolifération de ces animaux. Dans ce contexte, comment envisagez-vous cette lutte avec le respect du bien-être animal ? Préconiseriez-vous un assouplissement de la protection accordée à ces animaux ?

Réponse : Non, le Conseil bruxellois du bien-être animal ne s'est pas penché sur cette question et il n'a donc reçu aucune question sur les pigeons depuis sa constitution.

L'avis du conseil fédéral a été pris en considération pendant les discussions, mais l'étude actuelle concerne principalement l'aspect de la diminution de la population d'une manière qui respecte le bien-être animal. L'examen de l'aspect sanitaire n'est donc pas l'objectif de cette étude.

Veuillez-trouver l'avis du conseil fédéral en annexe (*).

Leefmilieu Brussel heeft inderdaad een aantal maanden geleden een studie besteld om concrete oplossingen voor te stellen voor een gecoördineerd duivenbeleid met aandacht voor het dierenwelzijn en het leefmilieu dat globaal toegepast kan worden om op gewestelijk vlak resultaten te boeken. Deze studie wordt uitgevoerd door een studiebureau en de resultaten zullen gecommuniceerd worden eens de studie volledig afgerond is.

De studie werd niet benaderd vanuit het perspectief van op de mens overdraagbare ziekten, wat niet onder de bevoegdheid van het dierenwelzijn valt, maar vanuit het perspectief van een algemene vermindering van de stedelijke duivenpopulaties.

Er is een overleg geweest tussen de Minister bevoegd voor leefmilieu en de staatssecretaris bevoegd voor dierenwelzijn over dit dossier. Daarna is gezamenlijk opdracht gegeven tot de studie waarvan sprake hoger in het antwoord.

Er is in dit kader geen overleg geweest met de Minister bevoegd voor Volksgezondheid of de staatssecretaris belast met netheid.

De studie die gevoerd wordt werd opgevolgd door het multidisciplinair begeleidingscomité dat onder meer verschillende actieve spelers van het dierenwelzijn bijeenbrengt.

In het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest worden de zogenoemde zwervende duiven niet beschermd door de ordonnantie betreffende het natuurbehoud van 1 maart 2012. Deze vogels waren oorspronkelijk huisdieren en werden vervolgens terug wild. Daarom is er geen toestemming nodig om hen te neutraliseren (weliswaar rekening houdend met de verboden methoden en middelen voor het vangen of doden die vermeld worden in bijlage VI van de voornoemde ordonnantie van 01/03/12). Er is dus geen bijzondere bescherming voorzien voor deze dieren, maar er wordt weliswaar wel rekening gehouden met de voornoemde wettelijke voorschriften alsook met de wet van 14 augustus 1986 betreffende de bescherming en het welzijn der dieren.

In deze context valt de implementatie van de bestrijdingsmiddelen op stedelijk en gemeentelijk niveau onder de bevoegdheid van de gemeentebesturen die in het kader van hun opdrachten bevoegd zijn voor het nemen van maatregelen in de strijd tegen dieren die een afbreuk doen aan de volksgezondheid. Het beheer van de duivenpopulaties maakt dus deel uit van het mogelijke gemeentebeleid inzake de bestrijding van dieren die schadelijk kunnen zijn.

Daarom is het hoofddoel van het onderzoek het leveren van concrete oplossingen voor een gecoördineerde, gewestelijke aanpak van de duiven in de stad met respect voor het dierenwelzijn en de leefomgeving.

() (De bijlage zal niet gepubliceerd worden, maar blijft ter beschikking voor raadpleging op de Griffie of via de website van het Parlement.)*

Bruxelles Environnement a effectivement commandé il y a plusieurs mois une étude dont le but final est d'apporter aux communes des pistes de solutions concrètes pour une gestion coordonnée des pigeons, respectueuse du bien-être animal et de l'environnement, à appliquer dans une optique globale afin d'obtenir des résultats à l'échelle de la Région. Cette étude est toujours en cours de réalisation par un bureau d'étude, et ses résultats seront communiqués lorsqu'elle sera entièrement finalisée.

L'étude n'a pas été abordée sous l'angle des maladies transmissibles à l'homme, cet aspect ne relevant pas de la compétence du bien-être animal, mais dans une optique de réduction générale des populations de pigeons des villes.

Une concertation a eu lieu entre la ministre chargée de l'environnement et la secrétaire d'État chargée du Bien-être animal. Suite à cette concertation, l'étude dont référence est faite a été commandée conjointement.

Dans ce cadre, il n'y pas eu de concertation avec la ministre chargée de la Santé publique ou de la secrétaire d'État chargée de la Propreté publique.

L'étude en cours a été suivie par un comité d'accompagnement multidisciplinaire regroupant, notamment, différents acteurs actifs dans le bien-être animal.

En Région Bruxelles-Capitale, les pigeons de ville dits errants ne sont pas protégés par l'ordonnance du 1^{er} mars 2012 relative à la conservation de la nature. Ces oiseaux sont d'origine domestique mais retournés à l'état sauvage. Il n'y a dès lors pas d'autorisation nécessaire pour procéder à leur neutralisation (tout en tenant compte des méthodes et moyens de capture et de mise à mort interdits précisés dans l'annexe VI de l'ordonnance du 01/03/12 précitée). Il n'y a donc pas de protection particulière accordée à ces animaux, tout en tenant compte des prescriptions légales précitées, ainsi que de la loi du 14 août 1986 relative à la protection et au bien-être des animaux.

Dans ce contexte, la mise en œuvre de moyens de lutte à l'échelon des villes et communes relève de la compétence des autorités communales, qui sont habilitées dans le cadre de leur mission à prendre des mesures de lutte contre les animaux portant atteinte à la salubrité publique. La gestion des populations de pigeons s'inscrit donc dans le contexte des politiques communales éventuelles de lutte contre les animaux considérés comme nuisibles.

C'est pourquoi l'objectif premier de l'étude est d'apporter aux communes des pistes de solutions concrètes pour une gestion coordonnée, régionale des pigeons de ville, qui soit respectueuse du bien-être animal et de l'environnement.

() (L'annexe ne sera pas publiée mais restera disponible pour consultation au Greffe ou via le site du Parlement.)*

Staatssecretaris belast met Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

Vraag nr. 291 van de heer Hamza Fassi-Fihri d.d.
14 november 2018 (Fr.) :

De bewapeningssector.

De aankoop en verkoop van wapens is een thema dat weer brandend actueel is, en beroert de gemoederen enerzijds naar aanleiding van het dossier voor de vervanging van de Belgische F-16's en anderzijds naar aanleiding van de verkoop van wapens aan een regime « op drift » dat verantwoordelijk is voor de moord op de Saudische journalist Jamal Khashoggi.

Volgens de GRIP telt ons Gewest 3 bedrijven die (direct en indirect) 808 personen in deze sector tewerkstellen.

In dat verband had ik u graag de volgende vragen gesteld :

- Wat betekent de bewapeningssector voor de Brusselse export ? Naar welke landen mogen er wapens worden uitgevoerd ?
- Exporteert het Gewest wapens of componenten die voor militaire doeleinden kunnen dienen, naar Saoedi-Arabië ?
- Hebt u kennis van enige « return on investment » van het contract betreffende de vervanging van de F-16's voor de Brusselse defensie-industrie ?

Antwoord : Het geheel van de gegevens betreffende de export van wapens, munitie en goederen en technologieën voor tweërlei gebruik zijn opgenomen in de halfjaarlijkse en jaarlijkse verslagen van de Cel « Vergunningen voor wapens en goederen en technologieën voor tweërlei gebruik » van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze verslagen beantwoorden aan de bepalingen voorzien in de ordonnantie van 20 juni 2013 betreffende de in-, uit-, doorvoer en overbrenging van defensie-gerelateerde producten, ander voor militair gebruik dienstig materiaal, ordehandhavingsmateriaal, civiele vuurwapens, onderdelen, toebehoren en munitie ervan (Wapenordonnantie), meer bepaald artikel 45, § 1 et 3. Na goedkeuring door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering worden zij overgemaakt aan het Brussels Hoofdstedelijk Parlement.

In de loop van de voorbije 10 jaar werd geen enkele aanvraag voor uitvoer naar Saoedi-Arabië bij het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ingediend. Derhalve werd geen enkele vergunning toegekend.

Ik ben niet in staat op dit ogenblik de mogelijke impact in te schatten van de vervanging van de F-16's op investeringen ten voordele van de Brusselse industrie, ondanks de opgevraagde informatie bij de betrokken federale instanties.

Secrétaire d'État chargée du Commerce extérieur et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente

Question n° 291 de M. Hamza Fassi-Fihri du 14 novembre
2018 (Fr.) :

Le secteur de l'armement.

Thématique revenant à l'avant-plan, l'achat et la vente d'armes occupent les esprits à la suite, d'une part, du dossier de remplacement des F-16 belges et, d'autre part, de la vente d'armes à un régime « à la dérive » via l'affaire du journaliste saoudien Jamal Khashoggi.

Selon le GRIP, notre Région comptabilise 3 entreprises employant 808 personnes (directes et indirectes) actives dans ce secteur.

Dans cette optique, voici mes questions sur le sujet :

- Que représente ce secteur en termes d'export pour Bruxelles ? Vers quels pays les licences d'armes sont-elles octroyées ?
- La Région exporte-t-elle des armes ou composants pouvant servir à des fins militaires vers l'Arabie saoudite ?
- Avez-vous connaissance des retours sur investissements pour l'industrie bruxelloise de la défense concernant le contrat relatif au remplacement des F-16 ?

Réponse : L'ensemble des données relatives aux exportations d'armes, de munitions et de biens et technologies à double usage sont reprises dans les rapports semestriels et annuels de la Cellule « Licences armes et biens et technologies à double usage » de la Région de Bruxelles-Capitale. Ces rapports répondent aux dispositions prévues par l'ordonnance du 20 juin 2013 relative à l'importation, à l'exportation, au transit et au transfert de produits liés à la défense, d'autre matériel pouvant servir à un usage militaire, de matériel lié au maintien de l'ordre, d'armes à feu à usage civil, de leurs pièces, accessoires et munitions (Ordonnance sur les armes), et plus spécifiquement à l'article 45, § 1 et 3. Ils sont transmis au Parlement bruxellois après adoption par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Au cours des dix dernières années, aucune demande d'exportation vers l'Arabie saoudite n'a été introduite auprès de la Région de Bruxelles-Capitale. Par conséquent aucune licence n'a été octroyée.

Il m'est impossible à ce stade d'estimer l'éventuel impact du remplacement des F-16 sur les investissements en faveur de l'industrie bruxelloise, malgré les renseignements pris auprès des instances fédérales.

Vraag nr. 292 van de heer Dominiek Lootens-Stael d.d. 20 november 2018 (N.) :

De genomen maatregelen na de rellen van 11 november 2017.

Op 11 november vorig jaar trokken voornamelijk allochtone hooligans een spoor van vernieling in Brussel. Verscheidene handelszaken werden daarbij vernield. Uit getuigenissen blijkt dat het voor de hulpdiensten niet evident was om ter plekke te geraken, wegens de autovrije zone.

Welke maatregelen werden intussen genomen om de toegang tot de voetgangerszone voor de brandweer en andere hulp- en ordediensten te verbeteren? Welke aanbevelingen deed de Brusselse brandweer hiertoe, en hoe werden deze aanbevelingen opgevolgd en uitgewerkt?

Antwoord : De DBDMH werd inderdaad op 11 november 2017 in het centrum van Brussel met stadsrellen geconfronteerd.

De DBDMH komt evenwel regelmatig in het stadscentrum tussen en heeft een kaart van de toegangen tot de verschillende zones van de voetgangerszone waardoor hij gemakkelijk de interventieplaatsen kan bereiken. Op 11 november 2017 had de brandweer geen bijzondere toegangsproblemen.

Sinds het begin van de werken in de voetgangerszone communiceert de DBDMH met de bevoegde diensten van de Stad om de probleempunten aan te geven op het vlak van mobiliteit en op het vlak van toegankelijkheid van de hulpdiensten.

Ondertussen bevinden de werken zich in een overgangsfase waarin tijdelijke en definitieve inrichtingen elkaar overlappen. De DBDMH blijft waakzaam en geeft advies over de verschillende werffasen.

De DBDMH geeft trouwens eveneens aanbevelingen uit in termen van toegankelijkheid en mobiliteit voor de hulpdiensten als technisch adviseur van de burgemeester die verantwoordelijk blijft voor het beheer en de veiligheid van zijn gemeente.

Question n° 292 de M. Dominiek Lootens-Stael du 20 novembre 2018 (N.) :

Les mesures prises après les émeutes du 11 novembre 2017.

Le 11 novembre 2017, des hooligans essentiellement allochtones ont dévasté Bruxelles. Plusieurs commerces ont été ravagés. Des témoignages nous apprennent qu'il n'a pas été évident pour les services de secours de se rendre sur les lieux en raison du piétonnier.

Quelles mesures ont-elles été prises entretemps afin d'améliorer l'accès au piétonnier pour les pompiers et autres services de secours et de maintien de l'ordre? Quelles recommandations le service d'incendie bruxellois a-t-il formulées dans ce cadre, quelle suite et quelle mise en œuvre a-t-on réservées à ces recommandations?

Réponse : Le SIAMU a en effet été confronté à des désordres urbains dans le centre de Bruxelles le 11 novembre 2017.

Le SIAMU intervient toutefois régulièrement dans le centre-ville et possède une carte des accès aux différentes zones de piétonnier, ce qui lui facilite l'arrivée sur les lieux d'intervention. Le 11 novembre 2017 n'a pas posé de problèmes d'accessibilité particuliers au service d'incendie.

Depuis le début des travaux du piétonnier, le SIAMU communique avec les services compétents de la Ville pour signaler les points problématiques tant en matière de mobilité qu'en matière d'accessibilité des services de secours.

Entretemps, les travaux sont dans une phase transitoire où se superposent aménagements temporaires et aménagements définitifs. Le SIAMU reste attentif et donne des avis sur les différentes phases du chantier.

Par ailleurs, le SIAMU émet également des recommandations en termes d'accessibilité et de mobilité pour les services de secours en tant que conseiller technique pour le bourgmestre, qui reste responsable de la gestion et de la sécurité de sa commune.

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, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid Ministre-Président chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la Ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique				
25.10.2018	1059	Hannelore Goeman	** De incubator van Usquare. L'incubateur d'Usquare.	20
08.11.2018	1061	Alain Destexhe	** Het dragen van de sluier of andere religieuze tekenen in de Brusselse besturen en gewestelijke semioverheidsinstellingen die onder uw toezicht staan. Le port du voile ou d'autres signes religieux dans les administrations bruxelloises et les pararégionaux qui relèvent de votre tutelle.	22
08.11.2018	1062	Alain Destexhe	** Door de Brusselse Regering toegekende subsidies aan vzw's. Subsides accordés à des ASBL par le gouvernement bruxellois.	23
12.11.2018	1063	Mathilde El Bakri	* Stedenbouwkundige lasten opgelegd aan Extensa voor het project op de site Thurn & Taxis. Les charges d'urbanisme exigées à Extensa pour son projet sur le site de Tours et Taxis.	3
12.11.2018	1064	Arnaud Pinxteren	* De ontwikkeling van Neo 2, het kostenplaatje en de link met het winkelcentrum. Le développement de Neo 2, son cout et le lien avec le centre commercial.	3
14.11.2018	1065	Bruno De Lille	* <i>De nieuwe GSV, meer bepaald het luik over toegankelijkheid.</i> <i>Le nouveau RRU, et en particulier le volet sur l'accessibilité.</i>	4
16.11.2018	1066	Marc-Jean Ghysseles	* <i>« Brussels Smart Mobility ».</i> <i>« Brussels Smart Mobility ».</i>	5
20.11.2018	1068	Dominiek Lootens-Stael	* <i>De genomen maatregelen na de rellen van 11 november 2017.</i> <i>Les mesures prises après les émeutes du 11 novembre 2017.</i>	6
22.11.2018	1069	Isabelle Emmery	* <i>Het project voor een dierencrematorium.</i> <i>Le projet de crématorium animalier.</i>	6
22.11.2018	1070	Marc-Jean Ghysseles	* <i>Brusafe.</i> <i>Brusafe.</i>	7
30.11.2018	1071	Marc-Jean Ghysseles	** <i>Impact van de federale pensioenhervorming op de gemeentefinanciën.</i> <i>Impact de la réforme fédérale des pensions sur les finances communales.</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.	
03.12.2018	1072	Caroline Persoons	** <i>Verplichting om personen met een handicap aan te werven bij de lokale besturen.</i> <i>Obligation d'engager des personnes handicapées dans les administrations des pouvoirs locaux.</i>	27

Minister belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking
Ministre chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au Développement

12.05.2015	46	Benoît Cerexhe	o De regels inzake het gebruik van het internet voor privédoeleinden. Les règles régissant l'utilisation d'internet à des fins privées.	18
16.11.2015	76	Emmanuel De Bock	o Berekeningen van de FOD Financiën betreffende de personenbelasting (PB) van de gemeenten. Les calculs du SPF Finances concernant l'impôt des personnes physiques (IPP) des communes.	18
15.12.2015	82	Benoît Cerexhe	o Belastingen op motorvoertuigen. Les taxes sur les véhicules automobiles.	18
09.02.2016	97	Michaël Verbauwghede	o De verkoop van het Actirisgebouw. La vente du bâtiment Actiris.	19
30.11.2018	280	Dominiek Lootens-Stael	** <i>De genomen maatregelen na de rellen van 11 november 2017.</i> <i>Les mesures prises après les émeutes du 11 novembre 2017.</i>	28
23.11.2018	281	Benoît Cerexhe	** <i>De bedragen die geïnd worden in het kader van de toepassing van het besluit geluidshinder van 27 mei 1999.</i> <i>Les montants perçus dans le cadre de l'application de l'arrêté bruit du 27 mai 1999.</i>	29

Minister belast met Tewerkstelling, Economie en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp
Ministre chargé de l'Emploi, de l'Économie et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente

11.12.2018	1454	Bertin Mampaka Mankamba	** <i>Verplaatsingen naar het buitenland.</i> <i>Déplacements à l'étranger.</i>	31
13.12.2018	1455	Hamza Fassi-Fihri	** <i>Het verslag van het Rekenhof over de gesubsidieerde contractuelen (Gesco's).</i> <i>Le rapport de la Cour des comptes concernant les agents contractuels subventionnés (ACS).</i>	32
13.12.2018	1456	Mohamed Azzouzi	** <i>Het aantal aan de werkzoekenden toegekende ICT-cheques.</i> <i>Le nombre de chèques TIC octroyés aux demandeurs d'emploi.</i>	33
21.12.2018	1461	Vincent De Wolf	** <i>Subsidie aan de vereniging Go4Circle.</i> <i>Subvention à l'association Go4Circle.</i>	35

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 belast met Mobiliteit en Openbare Werken Ministre chargé de la Mobilité et des Travaux publics				
08.11.2018	1182	Pierre Kompany	** Aandeel van de verschillende vervoersmodi in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Répartition modale des transports en Région de Bruxelles-Capitale.	36
12.11.2018	1183	Emin Özkara	** De snelheidsvertragers voor trams. Les ralentisseurs de vitesse pour trams.	37
16.11.2018	1187	Els Ampe	** <i>Het aantal aangelegde fietspaden in de Brusselse gemeenten. Le nombre de pistes cyclables aménagées dans les communes bruxelloises.</i>	38
20.11.2018	1188	Marc-Jean Ghysseles	** <i>De nieuwe MIVB-app. La nouvelle application STIB.</i>	40
20.11.2018	1190	Marc Loewenstein	** <i>De vlotheid van het kruispunt Alseberg – Vanderkindere – Zevenbunders. La fluidité du carrefour Alseberg – Vanderkindere – Sept Bonniers.</i>	44
22.11.2018	1192	Emmanuel De Bock	** <i>Reclameontvangsten van de MIVB. Les recettes publicitaires de la STIB.</i>	45
22.11.2018	1193	Emmanuel De Bock	** <i>De wildgroei van reclameborden na de invoering van Villo! en de impact op de reclame-inkomsten voor de overheid. L'inflation du nombre de panneaux publicitaires à la suite de la mise en place de Villo! et l'impact sur les recettes publicitaires des pouvoirs publics.</i>	45
22.11.2018	1194	Emmanuel De Bock	** <i>Concessieovereenkomsten voor bushokjes bij de MIVB en de reclame-inkomsten voor de gemeenten. Les contrats de concession d'abribus à la STIB et les recettes publicitaires ristournées aux communes.</i>	46
28.11.2018	1195	Pierre Kompany	** <i>Harmonisering van de bushokjes. L'harmonisation des abribus.</i>	47
28.11.2018	1196	Anne-Charlotte d'Ursel	** <i>Achterstallige facturen van de organen en de overheidsdiensten bevoegd voor de Brusselse mobiliteit. Les factures payées en retard par les organismes et administrations en charge de la mobilité bruxelloise.</i>	49
28.11.2018	1197	Gaëtan Van Goidsenhoven	** <i>Precisering van de aankondiging van de vervanging van de Van Praet-brug. Les précisions concernant l'annonce d'un remplacement du pont Van Praet.</i>	52
28.11.2018	1198	Gaëtan Van Goidsenhoven	** <i>Staat van de rotonde op het Meirplein in Anderlecht. L'état du rond-point du Meir à Anderlecht.</i>	53

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.	
03.12.2018	1199	Céline Delforge	** <i>Gevaar van samenspanning tussen leveranciers van de MIVB. Les risques d'entente entre fournisseurs de la STIB.</i>	54
03.12.2018	1200	Anne-Charlotte d'Ursel	** <i>Resultaten van het onderzoek over de rationalisering en beter beheer van de borden en de daarna genomen maatregelen. Les résultats de l'étude sur la rationalisation et la meilleure gestion des panneaux et les mesures prises à sa suite.</i>	55
03.12.2018	1201	Marc Loewenstein	** <i>De afschrijvingsduur van de door parking.brussels in beheer genomen parkeermeters. La durée d'amortissement des horodateurs pris en gestion par parking.brussels.</i>	56
03.12.2018	1202	Marc Loewenstein	** <i>Het online plaatsen van een voor het publiek opengestelde website over het beheer van de werven. La mise en ligne d'un site internet sur la gestion des chantiers ouvert au public.</i>	57
03.12.2018	1203	Marc Loewenstein	** <i>Tenuitvoerlegging van de resolutie teneinde de Event pass uit te breiden tot alle betalende evenementen met meer dan 1.000 deelnemers. La mise en œuvre de la résolution généralisant l'Event pass à tous les événements payants regroupant plus de 1.000 participants.</i>	57
03.12.2018	1204	Marc Loewenstein	** <i>De ontwikkeling van informaticaprojecten inzake parkeren. Le développement de projets informatiques en matière de stationnement.</i>	58
03.12.2018	1205	Marc Loewenstein	** <i>Niet-naleving van de taalwetgeving door De Lijn in Brussel. Le non-respect de la législation linguistique par De Lijn à Bruxelles.</i>	59
03.12.2018	1206	Marc Loewenstein	** <i>Interventies van het Gewest op de ongevalgevoelige zones. Les interventions de la Région sur les zones à forte concentration d'accidents.</i>	60
03.12.2018	1207	Marc Loewenstein	** <i>Het opstellen door parking.brussels van een model van reglement inzake het gebruik van de wielklem. La rédaction par parking.brussels d'un modèle de règlement relatif à l'utilisation du sabot.</i>	62
03.12.2018	1208	Marc Loewenstein	** <i>Installatie van elektrische laadpalen in Brussel. Le déploiement des bornes de recharge électrique à Bruxelles.</i>	62
03.12.2018	1209	Marc Loewenstein	** <i>Aanleg van schoolstraten. La mise en place de rues scolaires.</i>	63
03.12.2018	1210	Marc Loewenstein	** <i>De invoering van slimme 30 km-zones. La mise en place de zones 30 intelligentes.</i>	64
03.12.2018	1211	Marc Loewenstein	** <i>De aanwerving van personeel bij Brussel Mobiliteit. Le recrutement du personnel de Bruxelles Mobilité.</i>	64
11.12.2018	1212	Bertin Mampaka Mankamba	** <i>Verplaatsingen naar het buitenland. Déplacements à l'étranger.</i>	65

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.	
13.12.2018	1223	Pierre Kompany	** <i>De fuel shift.</i> <i>Le fuel shift.</i>	65
13.12.2018	1224	Pierre Kompany	** <i>De verplaatsingssnelheid van de brandweerwagens.</i> <i>La circulation des camions pompiers.</i>	66
19.12.2018	1229	Marc Loewenstein	** <i>De nieuwe naam voor de kunstenfoyer in het premetrostation Beurs.</i> <i>La nouvelle dénomination du foyer des arts dans la station Bourse.</i>	67
Minister belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie Ministre chargée du Logement, de la Qualité de Vie, de l'Environnement et de l'Énergie				
08.11.2018	903	Alain Destexhe	** Het dragen van de sluier of andere religieuze tekenen in de Brusselse besturen en gewestelijke semioverheidsinstellingen die onder uw toezicht staan. Le port du voile ou d'autres signes religieux dans les administrations bruxelloises et les pararégionaux qui relèvent de votre tutelle.	68
06.11.2018	904	Arnaud Pinxteren	** De gedeeltelijke ontbossing van het Vellemolenbos in Sint-Lambrechts-Woluwe zonder vergunning. L'abattage sans permis d'une partie du bois du Vellemolen à Woluwe-Saint-Lambert.	69
08.11.2018	905	Fatoumata Sidibé	** Het aantal werknemers met een handicap bij de BGHM. Le nombre de travailleurs handicapés au sein du personnel de la SLRB.	71
14.11.2018	906	Marc-Jean Ghysels	* <i>De ziekte van Lyme.</i> <i>La maladie de Lyme.</i>	8
14.11.2018	907	Marc-Jean Ghysels	* <i>Het toenemende aantal gevallen van echinococcose.</i> <i>La hausse des cas d'échinococcose.</i>	9
14.11.2018	908	Marc-Jean Ghysels	** <i>Brussels ontwerpbesluit houdend verbod op het gebruik van glyfosaat.</i> <i>Le projet bruxellois d'interdiction du glyphosate.</i>	74
22.11.2018	909	Michel Colson	** <i>De Brusselse parken.</i> <i>Les parcs bruxellois.</i>	76
22.11.2018	910	Dominique Dufourny	* <i>Digitale markten voor gas en stroom in het Brussels Gewest.</i> <i>Les marchés numériques du gaz et de l'électricité en Région bruxelloise.</i>	10
22.11.2018	911	Marc-Jean Ghysels	* <i>De bio-economie.</i> <i>La bioéconomie.</i>	11
22.11.2018	912	Marc-Jean Ghysels	* <i>Hormoonverstoorders.</i> <i>Les perturbateurs endocriniens.</i>	12
23.11.2018	913	Benoît Cerexhe	* <i>In het kader van het besluit inzake geluidshinder van 27 mei 1999 geïnde bedragen.</i> <i>Les montants perçus dans le cadre de l'application de l'arrêté bruit du 27 mai 1999.</i>	12

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.	
28.11.2018	914	Jef Van Damme	* <i>Het gratis parkeren op de esplanade van het Jubelpark. Le stationnement gratuit sur l'esplanade du parc du Cinquantenaire.</i>	13
03.12.2018	915	Els Ampe	* <i>De evaluatieverslagen van de Wooncode. Les rapports d'évaluation du Code du Logement.</i>	14
03.12.2018	916	Fouad Ahidar	* <i>De reparatiekosten voor het herstellingswerken aan een lift in een sociale woningen complex. Les frais de réparation pour la remise en état d'un ascenseur dans un complexe de logements sociaux.</i>	14
03.12.2018	917	Gaëtan Van Goidsenhoven	* <i>Gezondheidsrisico's wegens uitwerpselen van duiven in de stadsomgeving. Les risques sanitaires imputables aux déjections de pigeons en milieu urbain.</i>	15

**Staatssecretaris belast met Openbare Netheid, Vuilnisophaling en -verwerking,
 Wetenschappelijk Onderzoek, gemeentelijke Sportinfrastructuur en Openbaar Ambt
 Secrétaire d'État chargée de la Propreté publique et de la Collecte et du Traitement des Déchets, de
 la Recherche scientifique, des Infrastructures sportives communales et de la Fonction publique**

17.05.2016	260	Elke Roex	* <i>De projecten en prioriteiten van Easy Brussels gericht naar de non-profit. Les projets et priorités d'Easy Brussels à l'égard du non-marchand.</i>	17
30.11.2018	610	Marc-Jean Ghysse	** <i>Hervorming van de ophalingen en agressie tegen personeelsleden in de Recyparks. La réforme des collectes et les agressions des agents dans les Recyparks.</i>	78
03.12.2018	611	Marc Loewenstein	** <i>De aanwerving van personeel bij Brussel Mobiliteit. Le recrutement du personnel de Bruxelles Mobilité.</i>	80
11.12.2018	613	Bertin Mampaka Mankamba	** <i>Verplaatsingen naar het buitenland. Déplacements à l'étranger.</i>	81

**Staatssecretaris belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke
 en gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn
 Secrétaire d'État chargée de la Coopération au Développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique
 régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des Chances et du Bien-être animal**

08.11.2018	518	Alain Destexhe	** <i>Het dragen van de sluier of andere religieuze tekenen in de Brusselse besturen en gewestelijke semioverheidsinstellingen die onder uw toezicht staan. Le port du voile ou d'autres signes religieux dans les administrations bruxelloises et les pararégionaux qui relèvent de votre tutelle.</i>	82
12.11.2018	519	Bruno De Lille	** <i>De subsidies aan gelijke kansen verenigingen. Les subventions aux associations dans le domaine de l'égalité des chances.</i>	82

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.	
14.11.2018	520	Ridouane Chahid	** <i>Nieuwe trajectcontrole op de Leopold III-laan. Le nouveau radar tronçon du boulevard Léopold III.</i>	84
14.11.2018	521	Marc-Jean Ghysseis	** <i>Senioren betrokken bij verkeersongevallen. Séniors impliqués dans des accidents.</i>	85
14.11.2018	522	Marc-Jean Ghysseis	** <i>De autokeuring. Le contrôle technique.</i>	85
20.11.2018	524	Annemie Maes	** <i>De typegoedkeuring van voertuigen. La réception par type de véhicules.</i>	87
22.11.2018	525	Marc-Jean Ghysseis	** <i>Bekeuringen wegens GSM-gebruik aan het stuur. Les conducteurs verbalisés pour GSM au volant.</i>	89
27.11.2018	526	Marc-Jean Ghysseis	* <i>De Brussels smart city. La smart city bruxelloise.</i>	17
03.12.2018	529	Marc Loewenstein	** <i>Aanleg van schoolstraten. La mise en place de rues scolaires.</i>	91
03.12.2018	530	Marc Loewenstein	** <i>De invoering van slimme 30 km-zones. La mise en place de zones 30 intelligentes.</i>	92
03.12.2018	531	Marc Loewenstein	** <i>De aanwerving van personeel bij Brussel Mobiliteit. Le recrutement du personnel de Bruxelles Mobilité.</i>	93
03.12.2018	532	Gaëtan Van Goidsenhoven	** <i>De vergaderingen van de Raad voor Dierenwelzijn. Les réunions du Conseil du bien-être animal.</i>	94
11.12.2018	533	David Weytsman	** <i>Aantal schepenen bevoegd voor dierenwelzijn in de 19 Brusselse gemeenten. Les nombres d'échevinats en charge du bien-être animal parmi les 19 communes bruxelloises.</i>	95
11.12.2018	534	Dominique Dufourny	** <i>De behandeling van de klachten over dierenmishandeling. Le traitement des plaintes en matière de bien-être animal.</i>	96
11.12.2018	535	Bertin Mampaka Mankamba	** <i>Verplaatsingen naar het buitenland. Déplacements à l'étranger.</i>	98
13.12.2018	541	Gaëtan Van Goidsenhoven	** <i>Het standpunt van de Raad voor Dierenwelzijn over de methodes voor de beheersing van de duivenpopulatie. La position du Conseil du bien-être animal sur les méthodes de gestion des populations de pigeons.</i>	99

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.	

Staatssecretaris belast met Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp
Secrétaire d'État chargée du Commerce extérieur et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente

14.11.2018	291	Hamza Fassi-Fihri	** <i>De bewapeningssector.</i> <i>Le secteur de l'armement.</i>	102
20.11.2018	292	Dominiek Lootens-Stael	** <i>De genomen maatregelen na de rellen van 11 november 2017.</i> <i>Les mesures prises après les émeutes du 11 novembre 2017.</i>	103